



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Prolongamento do Cais de Comércio e Turismo do Porto de Portimão		
Tipologia de Projecto:	Turismo	Fase em que se encontra o Projecto:	Anteprojecto
Localização:	Concelho e freguesia de Portimão		
Proponente:	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos		
Entidade licenciadora:	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 12 de Novembro de 2008	

Decisão:	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada
----------	--

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Obtenção de título de utilização de recursos hídricos, à luz do disposto no Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 3 de Maio.</li><li>2. Cumprimento das medidas de minimização e dos programas de monitorização apresentados na presente DIA.</li><li>3. Entregar em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) os elementos a seguir mencionados.</li><li>4. Apresentação dos Relatórios de Monitorização à Autoridade de AIA, respeitando a estrutura prevista no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.</li></ol>
-----------------	--

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Identificar destino ambientalmente mais indicado para o material sobranete da dragagem, o qual deve passar pela valorização /reutilização;</li><li>2. Apresentar métodos alternativos de dragagem e/ou a possibilidade da dragagem ser realizada em bacia fechada, de modo a minimizar a formação de plumas de turbidez;</li><li>3. Descrever e localizar os depósitos temporários do material dragado, incluindo a bacia de decantação;</li><li>4. Apresentar cartografia da localização do estaleiro e identificação da área total a afectar;</li><li>5. Avaliar os impactes decorrentes da construção de um novo aterro na zona estuarina comparativamente à situação actual, de forma a assegurar que o mesmo não agrava significativamente o processo de assoreamento do estuário do rio Arade que se verifica actualmente.</li><li>6. Apresentar, relativamente à fase de obra, as redes de drenagem dos efluentes e destino final, de modo a garantir que não são realizadas quaisquer tipo de descargas de águas residuais no estuário;</li><li>7. Apresentar o Plano de Recuperação e Integração Paisagística;</li><li>8. Apresentar novo parecer do Instituto Geográfico Português, de forma a assegurar que o projecto não interfere com a visibilidade de alguns vértices geodésicos;</li><li>9. Apresentação de Plano de Monitorização da Qualidade da Água com as alterações constantes da presente DIA.</li></ol>
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

**Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:**

**Medidas de minimização:**

**Fase anterior à Construção**

1. Realizar prospecções arqueológicas por meio de sondagens com sonda craniana com goiva para recolha de colunas de sedimentos de 3 m. Deverá, ainda, ser tido em consideração que em face de resultados que indiquem a presença de vestígios arqueológicos, seja efectuada a escavação dos mesmos, naturalmente ainda na fase prévia à execução da obra.

**Fase de Construção**

1. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponíveis no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51.
2. Escolher uma draga que minimize a resuspensão de sedimentos.
3. Respeitar os volumes de sedimentos dragados e as áreas definidas no projecto, impedindo extracções superiores às estritamente necessárias.
4. Definir os limites de tolerância admitidos para sobredragagens, os quais devem constar do caderno de encargos.
5. Definir e constar no caderno de encargos, as inclinações dos taludes de dragagem de forma a assegurar a sua estabilidade;
6. Proceder ao registo das dragagens, com a identificação das áreas de intervenção, data, volumes dragados e método de dragagem utilizado.
7. Tomar medidas que minimizem os impactes na qualidade da água do estuário resultantes das actividades no estaleiro, nomeadamente a colocação de vedações e encaminhamento dos efluentes para destino apropriado.
8. Delimitar o local de implementação do projecto com uma rede de ensombramento de malha apertada de modo a reduzir as poeiras arrastadas para o rio Arade.
9. Reaproveitar todos os materiais de escavação/dragagem, caso a sua qualidade o permita.
10. Reduzir tanto quanto possível a duração e extensão das operações de dragagem.
11. Proibir rejeições de matérias poluentes de qualquer natureza para o leito do rio ou para o mar.
12. Adoptar medidas preventivas, de forma a salvaguardar eventuais acidentes de derrame de matérias perigosas na zona mais próxima do plano de água e limpeza imediata da área afectada no caso de qualquer descarga accidental de matérias potencialmente poluentes, tais como óleos, lubrificantes e combustíveis das máquinas a utilizar na obra.
13. Contemplar sinalização marítima das vias navegáveis e facilidades portuárias a construir.
14. Contemplar sinalização marítima das obras e operações de dragagens e promulgar Avisos à Navegação Local.
15. Apresentar à Autoridade Marítima Local os Projectos de Assinalamento Marítimo das obras, dos canais de acesso, da marina e do porto de recreio, em tempo para que possam estar implementados antes do início e no final da intervenção, respectivamente.

**Fase de Exploração**

1. No final das operações de dragagem, deve ser realizado um levantamento topohidrográfico da zona dragada.
2. A recolha das águas residuais das instalações sanitárias das embarcações de maior dimensão deve ser efectuada tendo em conta a convenção de MARPOL, não podendo ser descarregadas na rede de águas pluviais.
3. Garantir que não são realizadas quaisquer descargas de águas residuais no estuário, devendo ser encaminhadas para sistemas de tratamento adequado.
4. Enviar ao Instituto Hidrográfico os novos elementos topográficos e hidrográficos, quando concluído todo o processo.

**Programas de Monitorização a apresentar em RECAPE**

**Qualidade da Água**

Deverá ser implementado o plano de monitorização da qualidade da água (antes da fase de construção e para a fase



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

de exploração) apresentado no EIA, embora reformulado no que se refere aos seguintes aspectos:

- Deve ser acrescentada mais uma estação de amostragem fora da área de influência do projecto que servirá como ponto de controle;
- A amostragem deve ser sempre realizada na mesma fase de maré;
- Deve ser acrescentada à lista de parâmetros a monitorizar o parâmetro Hidrocarbonetos Aromáticos Polinucleados.

Relativamente à fase de construção, deve ser adoptado um programa de monitorização que vise o acompanhamento da operação de dragagem o qual deve conter os seguintes elementos:

▪ Parâmetros

Temperatura	Zinco total
Turvação (NTU's)	Níquel total
Oxigénio dissolvido	Crómio total
pH	Arsénio
Carbono Orgânico total (COT)	PCB
Mercúrio total	PAH
Cádmio total	HCB
Chumbo	Fósforo
Cobre total	Azoto

▪ Frequência da amostragem

Deve ser realizada uma amostragem um mês antes do início da operação de dragagem, uma durante e outra uma semana após o final das operações.

A turvação deve ser medida em contínuo durante o período da dragagem de forma a ser possível acautelar medidas de minimização adicionais caso os valores o justifiquem.

▪ Local de amostragem

A monitorização deve considerar os seguintes pontos de amostragem:

- Dois pontos na zona de dragagens;
- Um ponto fora da área de influência das dragagens;

As amostras devem ser recolhidas à superfície e em profundidade em cada ponto de amostragem.

▪ Técnicas e métodos de análise

As análises devem ser sempre realizadas no mesmo laboratório e este deve ser acreditado.

**Validade da DIA:** 12 de Novembro de 2010

**Entidade de verificação da DIA:** Autoridade de AIA

**Assinatura:**

O Secretário de Estado do Ambiente

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa  
(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série),  
publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

**ANEXO**

<p><b>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</b></p>	<p><u>Procedimento de AIA</u></p> <p>O procedimento de avaliação seguido pela CA, no presente processo de AIA, contemplou a análise técnica do EIA e dos Aditamentos ao EIA, a realização de uma visita de reconhecimento ao local de implantação do projecto, a análise dos resultados da Consulta Pública e a solicitação e análise de pareceres específicos a entidades externas.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Instrução do Processo e Nomeação da CA: 4-01-2008</li><li>▪ Declaração de Conformidade: 12-06-2008</li><li>▪ Consulta Pública: 2-07-2008 a 3-09-2008</li><li>▪ Elaboração do Parecer final (CA): 9-10-2008</li><li>▪ Elaboração da Proposta de DIA (AAIA) e envio para a tutela (registo de entrada n.º 5973, de 28.10.2008)</li><li>▪ Emissão da DIA</li></ul> <p><u>Resumo dos Pareceres Externos</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ O <u>Instituto Hidrográfico</u> considera que não existe qualquer objecção à intervenção desde que cumpridos os seguintes pontos:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Contemplar sinalização marítima das obras e operações de dragagens e promulgar Avisos à Navegação Local;</li><li>○ Apresentar à Autoridade Marítima Local os Projectos de Assinalamento Marítimo das obras, dos canais de acesso, da marina e do porto de recreio, em tempo para que possam estar implementados antes do início e no final da intervenção, respectivamente;</li><li>○ Enviar ao Instituto Hidrográfico os novos elementos topográficos e hidrográficos, quando concluído todo o processo.</li></ul></li><li>▪ A <u>Direcção Regional da Economia do Algarve</u> menciona que nada há a opor à realização do projecto.</li></ul>
<p><b>Resumo do resultado da consulta pública:</b></p>	<p>Durante o período de Consulta Pública, foram recebidos dois pareceres:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ um proveniente da <u>DGADR</u> – Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural que informa que o projecto não interfere com outros da sua competência, pelo que nada tem a opor, referindo, no entanto, que deverá ser consultada a DRAP do Algarve, relativamente a possíveis interferências com projectos da sua competência</li><li>▪ e outro do <u>IGP</u> – Instituto Geográfico Português que informa que o projecto poderá interferir com a visibilidade de alguns vértices geodésicos, pelo que solicita o envio das coordenadas dos vértices das estruturas a implantar, com indicação do respectivo sistema de referência (Hayford-Gauss Datum 73, se possível), bem como a altura das mesmas.</li></ul>
<p><b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b></p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O projecto de Prolongamento do Cais não apresenta alternativas, uma vez que o seu propósito é o de preencher um hiato actualmente existente no actual terraplano, unindo o extremo sul do cais de Comércio e Turismo ao Cais da Marinha localizado</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

imediatamente a montante do primeiro.

Trata-se, assim, de um prolongamento do actual cais para jusante, numa extensão de 220m, ligando o Cais do Comércio e Turismo ao Cais da Marinha. Neste sentido, o Cais de Comércio e Turismo de Portimão passará dos actuais 330 m para um total de 550 m, implicando um aumento da área de cerca de 9% (uma área existente de, aproximadamente, 76 000 m<sup>2</sup>, sendo construído um novo terraplano com 6 600 m<sup>2</sup>).

Este prolongamento surge na sequência do Decreto-Lei n.º 265/2003, de Outubro e RCM n.º 87/2006, de 18 de Julho (onde constam as contrapartidas materiais decorrentes da construção da Marina de Ferragudo), com localização, implantação e características pré-definidas.

A nível de impactes negativos, destacam-se os seguintes:

- Os impactes nos recursos hídricos associados à fase de construção prendem-se fundamentalmente com as operações de dragagem e com o funcionamento do estaleiro. No entanto, as condições constantes da presente DIA asseguram a minimização destes impactes.
- No que diz respeito à dragagem, os principais impactes na qualidade da água decorrem do aumento de turbidez e da ressuspensão de contaminantes apesar de estes apenas apresentarem contaminação vestigiária. Também a granulometria dos sedimentos influencia a magnitude dos impactes, e uma vez que a material a dragar é fundamentalmente constituído silte, concluiu-se que este impacte é de magnitude moderada, embora temporário e reversível. Não obstante, constam da presente DIA várias condições que procuram acautelar os referidos impactes, designadamente o elemento 2 a entregar em sede de RECAPE e algumas medidas de minimização relacionadas com as acções de dragagem.
- Quanto à deposição do material dragado, uma vez que este irá ser depositado directamente no terraplano, os impactes serão pouco significativos e temporários desde que o local de depósito esteja afastado da massa de água, de modo a evitar a escorrência de material para a água. De referir que, a presente DIA contempla, designadamente, os elementos 1 e 3 a entregar em sede de RECAPE que minimizarão os potenciais impactes.
- Na fase de exploração, os impactes prendem-se com o aumento de embarcações em circulação no estuário do rio Arade e com as dragagens de manutenção. No entanto, resultou da avaliação efectuada que os impactes associados ao aumento do número de navios não são significativos uma vez que o prolongamento do cais irá permitir, no máximo, a atracação de dois navios em vez de um, bem como que, quanto às dragagens de manutenção, uma vez que estas já resultam da necessidade de garantir os fundos para o funcionamento dos cais actuais, o projecto em apreço não irá induzir a necessidade de mais dragagens de manutenção, pelo que se manterá o mesmo volume e periodicidade actuais.
- Pelo facto do projecto em apreço implicar a construção de um aterro na zona estuarina, o qual constitui mais um aterro no estuário do rio Arade que tem vindo ao longo dos anos a sofrer um processo de progressivo assoreamento através da construção de aterros artificiais, consta da presente DIA o elemento 5 a apresentar em sede de RECAPE com o objectivo de avaliar os impactes decorrentes da construção de um novo aterro na zona estuarina comparativamente à situação actual, de forma a assegurar que o mesmo não agrava significativamente o processo de assoreamento do estuário do rio Arade que se verifica actualmente.
- A nível de património arqueológico, a área em questão está na sua quase totalidade inserida no Rio Arade, onde os vestígios arqueológicos são inúmeros e resultam, não só das dragagens realizadas entre 1970 e 1982, como de projectos de investigação desenvolvidos pelo IGESPAR, I.P.. Consequentemente, o conhecimento do património subaquático existente neste rio é grande mas nunca total, não havendo dados sobre a área do projecto, pelo que existe a probabilidade de impacto negativo em eventual património soterrado no leito do rio. Neste sentido, e de forma a acautelar estes potenciais impactes, consta da presente DIA, designadamente, a medida de minimização n.º 1.

Relativamente a impactes positivos, salientam-se os impactes na fase de exploração,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

relacionados com a criação de um espaço de utilização pública, com equipamento adequado, que permitirá receber mais navios, de cruzeiros e/ou de mercadorias, de maior dimensão, simultaneamente, otimizando os recursos existente, o que actualmente não é possível. O aumento para mais de 100 escalas anuais de navios de cruzeiro, contribuirá igualmente para a dinamização da economia na zona de Portimão. Todos estes impactes são positivos, certos, de magnitude elevada e muito significativos.

Assim, dados os impactes negativos serem minimizáveis (com as medidas constantes da presente DIA) e os impactes positivos identificados ao nível sócio-económico, resulta que o Projecto do “Prolongamento do Cais de Comércio e Turismo do Porto de Portimão” poderá ser aprovado desde que cumpridas as condições da presente DIA.