



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:	Terminal de Cruzeiros de Leixões		
Tipologia de Projecto:	Anexo I, Alínea b), nº8	Fase em que se encontra o Projecto:	Projecto de Execução
Localização:	Matosinhos		
Proponente:	APDL Administração dos Portos do Douro e Leixões		
Entidade licenciadora:	APDL Administração dos Portos do Douro e Leixões		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 8 de Maio de 2009	

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

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Utilização de um local de imersão dos sedimentos a dragar, localizado para além da batimétrica dos 40 m;</li><li>2. Cumprimento das medidas de minimização e dos planos de monitorização constantes da presente DIA.</li></ol>
-----------------	---

Elementos a entregar previamente ao início das obras	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Caracterização do local de imersão de dragados, localizado para além da batimétrica dos 40 m, de forma a dar cumprimento ao previsto na Portaria nº1450/2007, de 12 de Novembro, o qual deve ser apresentado para aprovação.</li><li>2. Relatório relativo à campanha de caracterização da qualidade da água na área de intervenção incluindo, além dos parâmetros propostos, a determinação de hidrocarbonetos totais, hidrocarbonetos derivados do petróleo, matéria em suspensão, coliformes totais, <i>E-coli</i> e <i>enterococos intestinais</i>.  Além dos pontos previstos no plano de monitorização deve ser contemplado um ponto de amostragem, no local de imersão dos sedimentos. Um dos pontos de amostragem a contemplar deve permitir avaliar a qualidade das águas balneares.  Todas as análises devem ser efectuadas por laboratório acreditado.</li><li>3. Relatório relativo à campanha de caracterização do material a dragar a qual deve:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ contemplar 10 pontos de amostragem (conforme previsto no EIA, embora não efectuado);</li><li>▪ utilizar uma metodologia que permita a recolha de amostras em profundidade (assegurando que a amostra abrange todo o perfil a dragar, conforme previsto no EIA, embora não efectuado);</li><li>▪ analisar as diferentes camadas, para os diferentes parâmetros, separadamente, de acordo com a estratificação apresentada em cada "core";</li><li>▪ contemplar a determinação dos hidrocarbonetos totais e hidrocarbonetos derivados do petróleo, tendo em conta que estes sedimentos provêm de uma área em que a actividade principal liberta, não intencionalmente, hidrocarbonetos.</li></ul> Todas as análises devem ser efectuadas por laboratório acreditado.</li><li>4. Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição, elaborado nos termos do D.L. nº 46/2008 de 12 de Março, e incluído no Anexo 10, ponto 2.1, o qual deve ser revisto de forma a integrar:</li></ol>
--	---



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ a componente terrestre do Projecto;</li><li>▪ as Melhores Tecnologias Disponíveis (constante de <a href="http://eippcb.jrc.es/reference/wt.html">http://eippcb.jrc.es/reference/wt.html</a>)</li></ul> <p>e especificar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ os procedimentos para redução da quantidade de resíduos produzidos e condução para reciclagem;</li><li>▪ os procedimentos para a separação dos resíduos produzidos em função das suas características, nomeadamente em papel, vidro, metais, resíduos orgânicos, óleos usados e outros resíduos;</li><li>▪ os meios adequados de recolha dos vários tipos de resíduos gerados na obra;</li><li>▪ implementação do centro de deposição de resíduos previsto, devidamente dimensionado de forma a permitir o acondicionamento e manuseamento em condições de higiene e segurança dos diferentes resíduos;</li><li>▪ a recolha, armazenagem, transporte e destino final dos resíduos, de acordo com a sua classificação e legislação em vigor.</li></ul> <p>5. Calendarização detalhada integrando a componente terrestre.</p> <p>Todos os elementos supra referidos devem ser apresentados à Autoridade de AIA até 1 mês antes do início da fase de construção.</p> <p>6. Prospecção integral do património subaquático com meios geofísicos (side scan sonar e magnetómetro), com posterior verificação e avaliação em mergulho das ocorrências assim detectadas.</p> <p>Este estudo tem que ser realizado por equipa com curriculum adequado, de acordo com a legislação em vigor.</p> <p>A obra não deve ser iniciada antes da aprovação do relatório destes trabalhos por parte do IGESPAR, I.P.</p>
--	---

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

**A. Medidas de minimização:**

1. Assegurar que as medidas de minimização propostas constam dos cadernos de encargos/contratos relativos à execução da obra.

**Fase Prévia à Execução das obras**

2. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, 2, 3 e 6.
3. Elaboração e implementação de um Plano de Estaleiro, o qual deve integrar o Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição.

**Fase de construção**

4. Assegurar o Acompanhamento e Gestão Ambiental da obra, implementando um sistema de Gestão Ambiental, de modo a verificar o cumprimento das medidas de minimização constantes da presente DIA e das boas normas de gestão ambiental.
5. As dragagens dos sedimentos devem ser interrompidas entre Maio a Setembro.
6. As dragagens dos sedimentos devem ser efectuadas apenas durante enchente.
7. Na dragagem de sedimentos, deve ser efectuada uma draga de sucção.
8. As operações de dragagem de sedimentos devem ser conduzidas de forma cuidada, devendo ser minimizada a ressuspensão de sedimentos, nomeadamente através da baixa velocidade de sucção.
9. Respeitar os valores de sedimentos dragados e de desmonte de rocha, definidos no Projecto de Execução, impedindo extracções superiores às estritamente necessárias.



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

10. Implementar medidas de segurança respeitantes ao emprego de explosivos, as quais devem considerar a existência de *pipelines* na área.
11. Não efectuar qualquer descarga de sedimentos fora da área de depósito de dragados (localizada além da batimétrica dos 40m).
12. Assegurar que não ocorre qualquer rejeição de matérias poluentes de qualquer natureza para o leito do rio ou para o mar.
13. Os efluentes produzidos no estaleiro e máquinas terão um sistema de recolha e tratamento prévio, antes de serem encaminhados para a rede municipal.
14. Adotar medidas preventivas de forma a salvaguardar eventuais acidentes de derrame de matérias perigosas, efectuando a limpeza imediata da área afectada no caso de qualquer descarga accidental de matérias potencialmente poluentes, tais como óleos e combustíveis das máquinas a utilizar na obra.
15. Assegurar que os trabalhadores afectos à obra terão formação e meios necessários para intervir rapidamente em caso de acidente, envolvendo o derrame de óleos e hidrocarbonetos.
16. Implementação do Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição, após revisão referida nesta DIA.
17. Cabe ao Proponente a responsabilidade pelo cumprimento do Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição.
18. O tráfego de pesados, inerente à obra, deve efectuar-se apenas na Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) e a Via de Cintura Portuária (VCP).
19. Assegurar a limitação de velocidade de circulação dos veículos na obra.
20. Assegurar a correcta manutenção e funcionamento dos motores de combustão dos veículos pesados, dragas, batelões, barcos e outros equipamentos, de forma a reduzir o mais possível as suas emissões atmosféricas.
21. Os camiões utilizados no transporte de materiais pulverulentos devem ser dotados de um sistema que permita cobrir a caixa, para evitar a queda e o espalhamento de materiais. Adicionalmente estes veículos não circularão excessivamente carregados.
22. Restrição do horário de construção ao período legal (das 8h às 20h) e apenas nos dias úteis.
23. Em casos excepcionais e que fundamentem devidamente a necessidade de laborar fora daquele período, deve ser solicitado às entidades competentes uma Licença Especial de Ruído.
24. Nas operações que envolvem a utilização de explosivos para quebraimento de rocha devem ser cumpridos os seguintes aspectos:
  - restrição ao período das 8h às 20h e apenas nos dias úteis;
  - utilização de métodos de fogo apropriados à redução da intensidade das vibrações, com sistemas de detonação retardada;
  - adopção de um sistema de aviso às populações, com indicação antecipada dos horários e zonas previstas para as explosões. Imediatamente antes de qualquer detonação soará um alarme sonoro de aviso;
  - instalação de postos de registo dotados de sismógrafos, por forma a medir a intensidade das vibrações produzidas e avaliar as possibilidades de eventuais danos nas estruturas construídas existentes.
25. Assegurar locais alternativos para o estacionamento das embarcações que actualmente utilizam o cais do Molhe Sul e o porto de pesca, neste último caso essencialmente durante os períodos de realização de dragagens.
26. Informar os diversos utilizadores das actuais instalações portuárias, incluindo os pescadores, divulgando o programa de execução das obras, de forma a colaborarem com medidas de segurança e de acções alternativas.
27. Efectuar o acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações do fundo marinho. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo, pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes. Os resultados obtidos no Acompanhamento Arqueológico podem determinar a adopção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras).

**Fase prévia à exploração**

28. Apresentar à ARH Norte a declaração de autorização da ligação dos efluentes à rede municipal, dado que para as águas residuais sanitárias do Edifício do Terminal de Passageiros /Pólo da Mar está prevista a sua condução à



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

rede municipal.

29. Apresentar à ARH Norte a solução final que vier a ser adoptada para os efluentes líquidos do Terminal de Cruzeiros (águas sanitárias, *águas residuais das embarcações* e hidrocarbonetos), previamente à sua implementação.
30. Apresentar à ARH Norte a caracterização das águas residuais específicas provenientes dos laboratórios e do biotério, e respectivo sistema de tratamento a adoptar, para aprovação previamente à sua implementação.

**Fase de exploração**

31. Na fase de exploração, as medidas de minimização previstas para a fase de construção envolvendo as operações de dragagens, serão mantidas.
32. A gestão de resíduos, além de cumprir os princípios gerais fixados no Decreto-Lei nº 178/2006, e demais legislação aplicável, deve adoptar as Melhores Tecnologias Disponíveis (MTD) para o sector do tratamento de resíduos, nomeadamente no que se refere aos óleos usados, resíduos de tintas e solventes.
33. Produzir e implementar um Código de Conduta ambiental aos utentes.
34. Desenvolver actividades de educação ambiental dirigidas aos utentes e aos trabalhadores, conforme proposto pela CM de Matosinhos.
35. Dada a possibilidade de contaminação das águas portuárias com organismos patogénicos ou estranhos às águas do estuário do rio Leça, as operações de lastro/deslastro directo de e para o rio devem ser reduzidas ao estritamente necessário para assegurar a segurança do navio.
36. Antes do início das operações de abastecimento dos navios, todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar um eventual derrame nas águas do porto. Se se verificar acumulação de águas no convés do navio, deve proceder-se à sua drenagem, quer por sistema fixo para tanque próprio, quer por qualquer outro sistema de recolha a bordo.
37. Nas operações de trasfega, bancas ou descargas de resíduos e misturas de hidrocarbonetos, devem ser observadas todas as medidas que previnam eventuais derrames.
38. Sob o colector de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os braços de carga ou flexíveis utilizados na movimentação da carga, lastro ou bancas.
39. Todas as ligações para carga, lastro ou bancas, tanto no colector de descarga como nas linhas de carga pela popa, devem ter falanges cegas, quando não estiverem em uso.
40. Os navios devem tomar todas as precauções para evitar a contaminação e derrames de produtos poluentes para o mar através das válvulas de fundo. Como medida preventiva, devem ser utilizados projectores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações nocturnas de carga, descarga ou bancas.
41. As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, devem estar totalmente fechadas, sendo a sua utilização proibida enquanto o navio se encontrar em porto, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.
42. Como previsto em legislação aplicável, o navio deverá ter um plano de contingência para incidentes por poluição de hidrocarbonetos, bem como material de primeira intervenção para ocorrer a derrames provocados nas suas operações.
43. O lastro permanente e o segregado só poderão ser bombeados para as águas do mar se não estiverem contaminadas com qualquer produto poluente e após prévia autorização da APDL. Em caso de dúvida será exigida amostra do lastro, que deverá ser selada na presença de legal representante do navio, da APDL e da Autoridade Marítima.
44. No que concerne às actividades associadas à exploração do Porto de Recreio, deverão ser implementadas as seguintes medidas:
  - a) A plataforma reservada para as actividades de reparação e lavagem de embarcações será sujeita a uma manutenção rigorosa, com limpeza regular dos filtros dos ralos e sumidouros existentes nas caleiras periféricas a esta área, e dos pavimentos do seu pavimento.
  - b) A utilização do cais e posto de amarração, e dos serviços existentes, estarão adstritos às seguintes regras:
    - Não são permitidas grandes reparações nas embarcações quando amarradas aos cais, estando disponível, para tal, um espaço em seco.



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- A lavagem e limpeza de embarcações nos cais, fica sujeita ao cumprimento das regras ambientais aplicáveis.
- Existe um espaço seco para manutenção temporária das embarcações, o qual se encontra sujeito a marcação prévia.
- O abastecimento das embarcações é feito obrigatoriamente no cais devidamente equipado para o efeito.
- Não é permitido qualquer derrame de águas sujas, óleo, combustíveis, bebidas ou qualquer outro produto químico no plano de água.
- A limpeza dos cascos deve obrigatoriamente ser realizada com detergentes bio degradáveis.
- Não é permitida a pintura dos cascos com tintas antivegetativas contendo TBT.

**B. Planos de Monitorização:**

Devem ser revistos e implementados os Planos de monitorização constantes do EIA e Aditamento de Novembro de 2008, integrando os seguintes aspectos:

**1) Qualidade dos sedimentos**

A campanha de caracterização de sedimentos a efectuar previamente ao início da construção deve:

- contemplar 10 pontos de amostragem;
- utilizar uma metodologia que permita a recolha de amostras em profundidade (assegurando que a amostra abrange todo o perfil a dragar);
- analisar as diferentes camadas, para os diferentes parâmetros, separadamente, de acordo com a estratificação apresentada em cada "core";
- contemplar a determinação dos hidrocarbonetos totais e hidrocarbonetos derivados do petróleo.

Todas as análises procedentes destes planos de monitorização devem ser efectuadas por laboratório acreditado.

Os resultados do Plano de Monitorização relativos à fase de Pré construção devem ser apresentados à Autoridade de AIA até 1 mês antes do início da fase de construção.

**2) Qualidade da Água**

A campanha de caracterização da qualidade da água na área de intervenção preconizada antes do início da fase de construção e a monitorização durante a fase de construção deve incluir, além dos parâmetros propostos a determinação de hidrocarbonetos totais, hidrocarbonetos derivados do petróleo e matéria em suspensão, de modo a ser possível uma análise dos efeitos da intervenção.

Além dos pontos previstos no plano de monitorização deve ser contemplado um ponto de amostragem, no local de imersão dos sedimentos, com recolha a três profundidades (superfície, zona eufótica e fundo).

De modo a dar resposta aos requisitos da legislação referente às águas balneares deverão ser também realizadas análises de coliformes totais, *E-coli* e *enterococos* intestinais.

Todas as análises procedentes destes planos de monitorização devem ser efectuadas por laboratório acreditado.

Os resultados do Plano de Monitorização relativos à fase de Pré construção devem ser apresentados à Autoridade de AIA até 1 mês antes do início da fase de construção.

**3) Factores biológicos e ecológicos**

Apresentação de um Plano de Monitorização dos factores biológicos e ecológicos, nomeadamente das comunidades de macroinvertebrados bentónicos, relativo ao acompanhamento das operações de dragagem e imersão dos dragados no local de imersão, localizado para além da batimétrica dos 40 m.

**4) Local de imersão**

Apresentação de um plano de monitorização do local de depósito de dragados, relativo à fase posterior à imersão, de forma a dar cumprimento ao previsto na Portaria nº1450/2007, de 12 de Novembro.

**5) Ambiente Sonoro**

Realização de uma campanha de monitorização na fase de construção, durante o período diurno, abrangendo as actividades mais ruidosas, nomeadamente quebraimento de rocha com recurso a explosivos, dragagem e maior



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

volume de tráfego de pesados.

Caso venha a ser emitida licença especial de ruído (LER), realização de campanhas de monitorização nos períodos entardecer e nocturno.

Para ambos os casos, deve ser revisto e implementado o Plano de monitorização constante do EIA e Aditamento de Novembro de 2008, integrando os seguintes aspectos:

Parâmetros a monitorizar

LAeq reportado a um dia, nos períodos de referência diurno, entardecer e nocturno.

Locais de amostragem

Pontos P1, P2 e P3 e, em caso de ocorrerem reclamações, ponto(s) junto ao(s) reclamante(s).

Periodicidade de amostragem

Durante o período de dragagens, a periodicidade será mensal podendo passar a trimestral em caso de não se verificar a violação de valores limite: 68 dB(A) no período diurno, 60 dB(A) no período do entardecer e 55 dB(A) no período nocturno.

Para o restante período, a periodicidade será trimestral podendo passar a semestral em caso de não se verificar, durante a fase de maior actividade de obra, a violação dos referidos valores limite.

Periodicidade dos relatórios de monitorização

Deve ser elaborado um Relatório Trimestral, integrando as campanhas efectuadas, a submeter à Autoridade de AIA no máximo, após 1 mês do final da última campanha.

Os relatórios devem indicar, para cada local de medição, o número de recolhas por período de referência, hora de início e fim de cada recolha, bem como especificar claramente os trabalhos/actividades de obra em curso/equipamentos em funcionamento.

A violação dos valores limite deve desencadear imediatamente a aplicação de medidas de redução de ruído adicionais.

Assim, os relatórios devem ainda especificar as referidas medidas adicionais adoptadas.

**6) Sócio-economia**

Elaboração de um relatório anual, relativo à recepção e processamento das reclamações e pedidos de informação recebidos através do canal de comunicação a criar para o efeito, a remeter às Juntas de Freguesia da área do projecto, e à Autoridade de AIA.

Os planos de monitorização relativos à qualidade da água e sedimentos devem ser também remetidos à capitania do Porto de Leixões, conforme solicitação dessa entidade.

A CM Matosinhos refere que os planos de monitorização devem ser integrados com aquela Entidade.

<b>Validade da DIA:</b>	8 de Maio de 2011
-------------------------	-------------------

<b>Entidade de verificação da DIA:</b>	Autoridade de AIA
--	-------------------

<b>Assinatura:</b>	<p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>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)</p>
--------------------	--

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>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Realização da primeira reunião da CA, no dia 22 de Agosto de 2008, na qual estiveram presentes os representantes da APA, para apreciação da conformidade do EIA. No decurso da reunião, e tendo em consideração os pareceres entretanto recebidos dos representantes da CA, conclui-se que deveriam ser solicitados elementos adicionais.</li><li>▪ Elaboração de pedido de informação adicional da CA integrando as apreciações recebidas, relativas à fase de conformidade do EIA.</li><li>▪ Solicitação, ao abrigo do ponto 5 do artigo 13º, do DL 69/2000 de 3 de Maio, de elementos adicionais relativos ao Projecto, a Resíduos, ao Ambiente Sonoro, e ao Resumo Não Técnico (fax refª 719/08/GAIA de 01.09.2008). Os elementos incluíam a solicitação da integração da componente terrestre do Projecto no EIA, uma vez que este, apesar de referir que pretende avaliar o projecto de um Terminal para navios de cruzeiros e de um porto de recreio náutico, e respectivas áreas de apoio em terra, intitulava-se “Obras Marítimas do Terminal de Cruzeiros de Leixões”, e não caracterizava nem avaliava a componente terrestre do Projecto.</li><li>▪ Apreciação do documento “Aditamento de Set. 2008”, apresentado em 01.10.2008, em resposta ao pedido de informação adicional. Na apreciação do documento verificou-se, entre outras lacunas, a ausência de resposta satisfatória no que se refere à integração na avaliação da componente terrestre. A justificação apresentada, de que o Edifício do Terminal de Cruzeiros, os acessos à cidade e os locais de estacionamento para autocarros e automóveis são obras que “não estão sujeitas a procedimento de AIA e que não é certo, neste momento, que todas essas obras sejam construídas” não foi considerada aceitável para a não apresentação da informação solicitada, uma vez que o projecto só pode ser devidamente avaliado, se compreendido, caracterizado e avaliado na sua plenitude, incluindo, obviamente, a respectiva componente terrestre.</li><li>▪ Solicitação pelo Proponente, em fax datado de 08.10.2008, de que a entrega do Aditamento fosse considerada extemporânea, bem como de um prazo suplementar para apresentação de novo documento e realização de uma reunião.</li><li>▪ Realização da reunião solicitada, no dia 15.10.2008, na qual estiveram presentes representantes do Proponente, da equipe que elaborou o EIA, do IGESPAR, da CCDD-N e da APA, para esclarecimento dos aspectos em falta.</li><li>▪ Elaboração de um Memorando, na sequência da reunião, o qual foi enviado ao Proponente através do fax refª 884/08/GAIA, de 17.10.2008.</li><li>▪ Solicitação pelo Proponente, em fax datado de 21.10.2008, da prorrogação de mais 15 dias do prazo anteriormente solicitado para entrega da informação adicional.</li><li>▪ Apresentação dos documentos “Aditamento de Novembro de 2008”, “Projecto base do Terminal de Cruzeiros de Leixões – Arquitectura”, de Maio de 2008, e “Estudo Prévio do Edifício do Terminal de Cruzeiros de Leixões / Pólo do Mar da Universidade do Porto”, Setembro de 2008.</li><li>▪ Análise do documento “Aditamento de Novembro de 2008”, tendo-se considerado que a informação apresentada permitia dar continuidade ao procedimento de avaliação.</li><li>▪ Declaração da Conformidade do EIA a 13 de Novembro de 2008.</li><li>▪ Solicitação, ao abrigo do ponto 6 do artigo 13º, do DL 69/2000 de 3 de Maio, de informação relativa à estrutura referida como “passeio à cota alta”, ao volume de tráfego expectável na fase de obra e ao horário previsto para a fase de obra.</li><li>▪ Solicitação de pareceres externos às seguintes entidades – Associação Portuguesa dos Arquitectos Paisagistas, Instituto Nacional dos Recursos</li></ul>
---	--



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Biológicos, I.P. (INBR,IP), Direcção Geral das Pescas e Aquicultura, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), Direcção Geral de Turismo (DGT) Câmaras Municipais do Porto e de Matosinhos, Estado Maior da Armada, Associação Nacional de Cruzeiros, Marina de Leixões. Foram recebidos os pareceres da Associação Portuguesa dos Arquitectos Paisagistas, do INBR,IP, da DGPA, da Autoridade Marítima Nacional, da CM de Matosinhos e do Turismo de Portugal, os quais foram considerados no parecer da CA e anexos ao mesmo.

- Realização de visita ao Porto de Leixões, efectuada no dia 26 de Fevereiro de 2009. Estiveram presentes representantes da APDL, dos Consultores, da CCDR-N, da ARH-N e da APA.
- Análise Técnica do EIA, e respectivos Aditamentos, bem como consulta do Projecto, com o objectivo de avaliar os impactes do projecto e a possibilidade dos mesmos serem minimizados. A apreciação dos descritores foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA – a APA emitiu parecer sobre o ambiente sonoro, resíduos, qualidade da água e sedimentos, a CCDR-N sobre a Sócio Economia e Ordenamento do Território e o IGESPAR sobre o Património.
- Realização da Consulta Pública, que decorreu durante 35 dias úteis, desde o dia 24 de Novembro de 2008 a 15 de Janeiro de 2009.
- Realização de reunião da CA para analisar o Projecto e respectivos impactes, os contributos sectoriais das entidades da CA, os pareceres solicitados a entidades externas à CA, acordar a proposta de decisão e identificar as medidas de minimização a incluir na Declaração de Impacte Ambiental.
- Elaboração do parecer final da CA.
- Elaboração da proposta de DIA e envio para a tutela (registo de entrada n.º 2108, de 21.04.2009).
- Realização de Audiência Prévia dos interessados, nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo, entre 21.04.2009 e 6.05.2009, tendo sido recebidas neste Gabinete as alegações do proponente contestando a proposta de DIA a 27.04.2009.
- Apreciação das alegações pela Autoridade de AIA e envio para a tutela dos resultados da referida apreciação a 8.05.2009, através do Ofício n.º 3659, anexando a Informação n.º 86/GAIA/09, de 6.05.2009.
- Emissão da DIA.

Resumo dos pareceres das entidades externas consultadas:

O parecer da Associação Portuguesa dos Arquitectos Paisagistas refere, entre outros aspectos, que a capacidade de absorção visual de um porto já existente é em princípio elevada. Conclui que “o impacte na paisagem do porto de Leixões da estação de passageiros enquanto objecto de arquitectura que se assume como escultura é um elemento valorizador da sua qualidade e do contexto urbano.”

Os dois pareceres recebidos da Câmara Municipal de Matosinhos apresentam uma análise sumária relativa aos diversos factores ambientais e identificam um conjunto de medidas de minimização para a fase de obra e de exploração.

O parecer do Instituto Nacional dos Recursos Biológicos, IP identifica incorrecções e lacunas no EIA. Recomenda a reapreciação da área prevista para imersão dos dragados e a monitorização da qualidade da água, dos sedimentos e dos macro invertebrados bentónicos durante a imersão dos dragados de classe 3.

O Parecer do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP apresenta um enquadramento relativo às suas competências e um histórico sobre as imersões realizadas pela APDL. Refere que a operação de dragagem inerente projecto do Terminal de Cruzeiros está indicada nas previsões reportadas pela APDL ao IPTM, pelo que considera que está em conformidade com as intervenções previstas realizar. Salaria que as Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário incluem,





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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>em termos genéricos, a construção de um terminal de cruzeiros.</p> <p>A <u>Direcção Geral de Pescas e Aquicultura</u> emite parecer favorável ao projecto, considerando a relevância do mesmo para a economia. Menciona que não tem “objecções à zona escolhida para deposição de dragados, que terá sido aceite pelos pescadores” e que “não são evidenciados os resultados dos estudos referentes às simulações relativas ao modo de deposição dos sedimentos, nem quais as épocas adequadas às deposições no vazadouro. Refere que deve ser garantido o acompanhamento e monitorização das acções de deposição dos dragados, precavendo-se situações de relevantes impactes negativos ao nível dos ecossistemas e consequentemente para as actividades piscatórias.</p> <p>O parecer da <u>Capitania do Porto de Leixões</u>, do ponto de vista da Autoridade Marítima, considera que dos aspectos estudados se salientam a poluição do meio marinho e a segurança da navegação. No que respeita à poluição do meio marinho refere que os planos de monitorização relativos à qualidade da água e sedimentos lhe devem ser remetidos. Relativamente à segurança refere que devem ser acautelados todos os aspectos relacionados com a prática segura do Porto pelos navios e embarcações. Manifesta ainda a sua disponibilidade para colaborar nas diferentes fases de construção.</p> <p>O parecer do <u>Turismo de Portugal</u> sublinha o relevante interesse do terminal de cruzeiros para o turismo e os inerentes impactes socioeconómicos para o Porto e Norte de Portugal. Salienta que a referida infra-estrutura se enquadra no Plano Estratégico Nacional do Turismo.</p>
<b>Resumo do resultado da consulta pública:</b>	Não houve participação por parte do público.
<b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b>	<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, bem como na análise técnica da Autoridade de AIA aos elementos apresentados pelo proponente no âmbito da audiência prévia dos interessados, realizada nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. O Projecto em avaliação é relativo a um Terminal para navios de cruzeiros ao qual se encontra associado um Porto de recreio náutico e as respectivas áreas de apoio em terra; destas, destaca-se o edifício da Estação de Passageiros do Terminal de Cruzeiros, o qual integra um Pólo de Mar do Parque de Ciência e Tecnologia da Universidade do Porto. Actualmente, a recepção de navios de cruzeiro no Porto de Leixões é efectuada na Doca 1 Norte, cujas condições são muito limitativas para os actuais navios existentes no mercado.</li><li>. Em termos nacionais, o Porto de Leixões apresenta-se como o 3.º porto com maior movimento de cruzeiros e dispõe de uma área envolvente (cidade do Porto, Minho e Douro) com uma elevada oferta turística, pelo que apresenta potencial para o desenvolvimento do turismo de cruzeiro.</li><li>. O Projecto contempla a dragagem de um volume total de cerca de 311 100m<sup>3</sup>, dos quais 235 500m<sup>3</sup> de rocha e 75 600m<sup>3</sup> de lodos/areias (sedimentos).</li><li>. A área de intervenção do projecto, à excepção do local de deposição de dragados, cinge-se ao interior da actual área portuária, mais precisamente ao intradorso do Molhe Sul do Porto de Leixões.</li><li>. As principais acções do projecto susceptíveis de induzir impactes negativos ocorrerão na fase de construção e estão associadas às dragagens, quebraamento de rocha com recurso a explosivos, deposição de dragados e ao tráfego de pesados inerente à obra.</li><li>. O facto da área de ocorrência das dragagens se encontrar protegida/confinada pelos molhes do porto, tenderá a diminuir a dispersão da pluma de turbidez, minimizando o impacto negativo gerado; contudo, o mesmo não se verifica em relação à deposição de</li></ul>



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>dragados;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Na área proposta no EIA para a imersão de dragados (localizada à batimétrica 30 e a cerca de 2,26 milhas de distância da costa) foram identificadas várias espécies com valor comercial, total ou parcialmente dependentes das comunidades de macroinvertebrados bentónicos para se alimentarem. Para além deste facto, o local de imersão situa-se na totalidade ou em grande parte na Reserva Ecológica Nacional (REN), mais precisamente em área de protecção do litoral integrando a Faixa marítima de protecção costeira, e em zona de produção de moluscos bivalves - zona do litoral de Matosinhos compreendida entre os paralelos 41° 16' N e 40° 56' N e a linha de costa e a batimétrica dos 40 m.</li><li>. De referir que o Instituto Nacional dos Recursos Biológicos, IP, no seu parecer, recomenda a reapreciação da área prevista para imersão dos dragados.</li><li>. Dado que o local de imersão proposto é uma área com riqueza biológica, situando-se em área de protecção do litoral (correspondente à parte nerítica com maior riqueza biológica) e em zona de produção de moluscos bivalves, e que os sedimentos a imergir se encontram maioritariamente na classe 3, deve ser utilizado um novo local de imersão dos sedimentos, para além da batimétrica dos 40 m.</li><li>. O principal impacte positivo deste projecto verifica-se ao nível do turismo, uma vez que o terminal de cruzeiros contribui para a expansão do turismo de cruzeiro, com reflexos positivos em todas as actividades económicas directa ou indirectamente ligadas a este sector na região.</li><li>. Dados os impactes positivos do Projecto, e dado que os impactes negativos identificados poderão ser minimizados se o local de deposição dos sedimentos se localizar para além da batimétrica dos 40m e se forem adoptadas as medidas de minimização constantes da presente DIA, o projecto "Terminal de Cruzeiros de Leixões" poderá ser aprovado desde que cumpridas todas as condições constantes da presente DIA, designadamente a utilização de um local de imersão dos sedimentos a dragar, localizado para além da batimétrica dos 40 m.</li></ul>
--	---