



EXPANSÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA

ESTUDO PRÉVIO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

MARÇO 2011



ADITAMENTO 3

EXPANSÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA

ESTUDO PRÉVIO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

ADITAMENTO 3

Estado da Revisão

DATA	Nº DA REVISÃO	MOTIVO DA REVISÃO
24 de Março de 2011	Revisão 00	Elaboração do 3º Aditamento ao Estudo de Impacte Ambiental

EXPANSÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA

ESTUDO PRÉVIO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

ADITAMENTO 3

APRESENTAÇÃO

A ARQPAIS, Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda., apresenta o Aditamento 3 ao Estudo de Impacte Ambiental do projecto de Expansão do Terminal de Contentores de Alcântara, em fase de Estudo Prévio, durante a fase de Apreciação pela Comissão de Avaliação do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental, e solicitado através do Ofício 87/11/GAIA de 24 de Fevereiro de 2011, após se ter pronunciado pela conformidade do referido Estudo.

Lisboa, 24 de Março de 2011

ARQPAIS, Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda.

Otilia Baptista Freire

(Directora Técnica)

EXPANSÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA

ESTUDO PRÉVIO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

ADITAMENTO 3

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
1 - INTRODUÇÃO	1
2 - RESPOSTAS ÀS QUESTÕES LEVANTADAS PELA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO	3

1 - INTRODUÇÃO

O presente documento tem como objectivo prestar esclarecimentos complementares à Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental do projecto de Expansão do Terminal de Contentores de Alcântara, em fase de Estudo Prévio.

No âmbito da apreciação do EIA, e após declaração de conformidade do mesmo, foram solicitados esclarecimentos adicionais relativamente a alguns pontos, através do Ofício 87/11/GAIA de 24 de Fevereiro de 2011, correspondendo o presente documento ao Aditamento 3 do EIA.

Seguidamente são analisados os pontos que levantaram dúvidas no âmbito da análise realizada pela Comissão de Avaliação.

Página deixada em branco intencionalmente

2 - RESPOSTAS ÀS QUESTÕES LEVANTADAS PELA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

- a) **Exequibilidade do projecto de expansão face à publicação da Lei n.º 14/2010, de 23 de Julho, que revogou o Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, que introduziu alterações nas bases do contrato de concessão do direito de exploração, em regime de serviço público, do terminal portuário de Alcântara.**

Esta questão encontra-se presentemente a ser avaliada em tribunal arbitral, sendo convicção da Liscont que existirá uma decisão durante o terceiro trimestre do corrente ano.

Até essa data o Aditamento ao Contrato de Concessão do Terminal de Contentores de Alcântara, celebrado entre a Administração do Porto de Lisboa (APL) e a Liscont, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 188/2008, de 23 de Setembro, permanece plenamente em vigor.

- b) **Ordenamento do Território**

- i) **Relativamente à questão 11.1.2 do Pedido de Elementos formulado pela CA, verifica-se que o Aditamento apresenta ainda significativas incongruências e insuficiências ao nível do enquadramento do projecto no Plano Director Municipal (PDM) de Lisboa eficaz, as quais terão de ser sanadas.**

Apesar de ter sido identificada e enquadrada a inserção da pretensão no PDM eficaz verifica-se a desconformidade do projecto com este Instrumento de Gestão Territorial (IGT).

Assim, uma vez que o actual PDM de Lisboa não pode acolher o projecto tal como está configurado, terá o proponente de averiguar e colher, junto da Câmara Municipal de Lisboa, os elementos necessários que permitam demonstrar que esta situação de incompatibilidade estará em fase de resolução, e/ou apontar outra solução que venha a permitir a compatibilização do projecto com este IGT.

- **Conformidade com o PDM de Lisboa em vigor (eficaz)**

No Aditamento 2, datado de Janeiro de 2011 foi apresentado um quadro-síntese que sistematiza a verificação de conformidade da pretensão com os diferentes parâmetros

previstos pelo PDM de Lisboa eficaz e com o disposto na Portaria nº 216-B/2006, de 03 de Março.

Neste quadro é possível verificar a conformidade com todos os parâmetros com excepção do referente à utilização das Gares Marítimas de Alcântara e da Rocha de Conde de Óbidos como terminais de passageiros. Tal facto é explicado não por incompatibilidade de utilização das mesmas, mas sim pela estratégia que a APL tem seguido nesta questão, mudando o terminal de cruzeiros para Santa Apolónia.

De facto, a ampliação do Terminal de Contentores de Alcântara (TCA) não inviabiliza a utilização das gares como terminais de passageiros, dado que o contrato de concessão prevê o seguinte, relativamente à ocupação da Zona C (Gare de Alcântara):

“8 — Não obstante o disposto nos n.º 5 e 7, após 31 de Maio de 2010, a LISCONT compromete-se a não inviabilizar a utilização extraordinária da Zona C, identificada na alínea c) do n.º 1 da cláusula 20.ª, mediante prévia solicitação, por escrito, da APL, nos termos e para os seguintes efeitos:

- a) Para efeitos de acostagem de navios de cruzeiros e de navios para alívio de cargas com destino final ao Terminal Multiusos do Beato ou Terminal Multiusos do Poço do Bispo, enquanto não estiver construída a alternativa prevista para a zona de Santa Apolónia;*
- b) Para efeitos de acostagem de navios com mercadorias perigosas, da APL, enquanto não for criada uma alternativa para o efeito.*

9 — A utilização extraordinária prevista no número anterior só será, todavia, admitida na medida em que não prejudique o decurso normal dos trabalhos de execução das obras previstas para a Zona C, a prioridade de atendimento dos clientes da LISCONT e a preservação das condições de regular funcionamento do TERMINAL.”

Conclui-se assim que o projecto apresenta conformidade com o PDM de Lisboa em vigor.

- **Conformidade com a Proposta final de Revisão do PDM de Lisboa**

Nesta fase do processo, verifica-se que o PDM de Lisboa se encontra em fase final de revisão, estando prevista a Discussão Pública da proposta de Revisão do Plano Director Municipal entre o próximo dia 7 de Abril e o dia 20 de Maio.

Neste contexto, procedeu-se à consulta da referida proposta, verificando-se o seguinte:

- a área afectada ao projecto está contemplada na classe de Uso “**Espaços de uso especial de infra-estruturas**” como se pode ver na figura seguinte:



Figura 1 - Extracto da Proposta de Planta de Ordenamento – Qualificação do Espaço Urbano. Revisão do PDM de Lisboa - Março de 2011. (sem escala)

Fonte: http://pdm.cm-lisboa.pt/downloads/elementos_constituientes/02_planta_ordenamento/1_Qualificacao_do_Espaco_Urbano.pdf

- Em termos de Planta de Condicionantes, a área encontra-se sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, como se pode observar na figura seguinte:

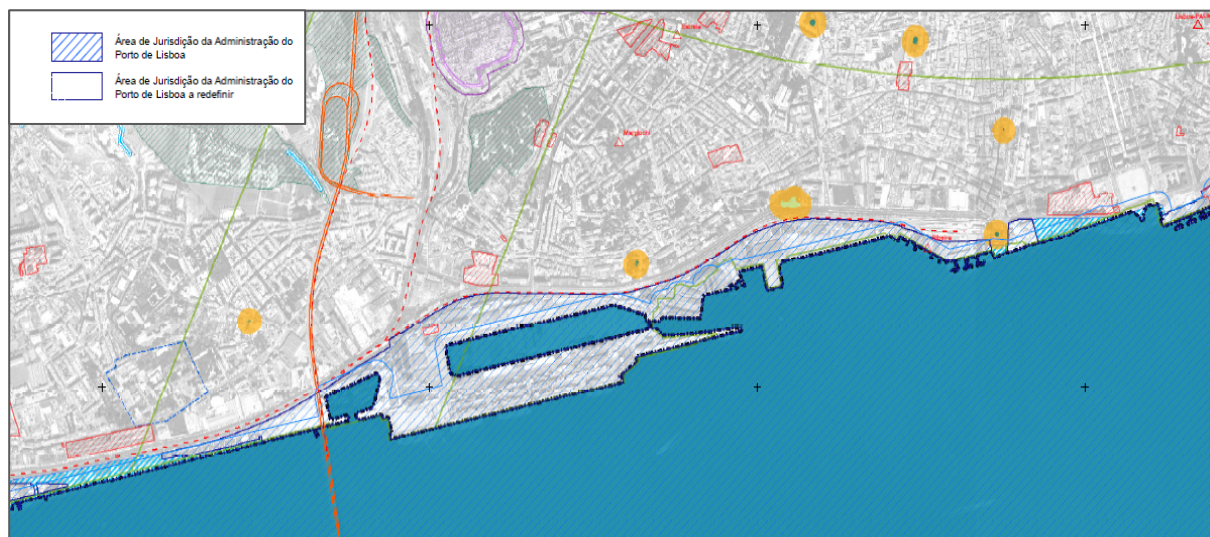


Figura 2 - Extracto da Proposta de Planta de Condicionantes - Planta de servidões administrativas e restrições de utilidade pública 1. Revisão do PDM de Lisboa - Março de 2011. (sem escala)

Fonte: http://pdm.cm-lisboa.pt/downloads/elementos_constituientes/03_planta_condicionantes/8_SARUP_1.pdf

- De acordo com o nº 3 do Artigo 56º da proposta de Regulamento, pode ler-se que “Nos espaços consolidados de usos especiais de infra-estruturas, para além dos usos e funções a que actualmente estas áreas se encontram afectas, admite-se a instalação de usos e serviços complementares de apoio, nomeadamente uso de turismo, bem como a ocupação em subsolo e a construção sobrelevada em infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, sem prejuízo da observância de legislação ou regulamentação que seja especialmente aplicável.” Conclui-se que o Projecto é conforme com a proposta de Regulamento.
- No nº 4 do Artigo 56º da proposta de Regulamento lê-se: “Nos espaços de usos especiais de infra-estruturas localizados na frente ribeirinha sob jurisdição da Administração da área portuária admite-se a criação de espaços públicos e de equipamentos, bem como a reconversão de edifícios existentes em funções de apoio ao turismo e lazer.” O Projecto é conforme com a proposta de Regulamento.
- No nº 5 do mesmo artigo, lê-se: “Nos espaços a que se refere o número anterior, as actividades admitidas não devem contribuir para a degradação da qualidade da água do rio Tejo.” O Projecto é conforme com a proposta de Regulamento, pois como se pode ver no ponto abaixo, a qualidade da água não será comprometida pelas águas residuais que venham a ser geradas no Terminal na medida em que as mesmas serão encaminhadas para a Estação de Tratamento de Águas Residuais. Quanto às águas pluviais colectadas na área do TCA serão encaminhadas para um Sistema de Retenção / Decantação de Hidrocarbonetos antes da sua descarga no meio hídrico.
- Quanto aos edifícios das Gares Marítimas de Alcântara e da Rocha de Conde de Óbidos, são identificadas no nº 1 do Artigo 8º da proposta de revisão do PDM de Lisboa como **Imóveis em vias de classificação**, para os quais de acordo com o nº 2 do mesmo Artigo da Proposta de Regulamento, *“As intervenções permitidas e medidas de protecção relativas aos imóveis constantes do número anterior e respectivas servidões administrativas são as que decorrem da aplicação da legislação em vigor sobre esta matéria.”* Neste sentido, não se identificam inconformidades entre o projecto do TCA e a proposta de Revisão do PDM de Lisboa.

- ii) **Relativamente ao Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), a dimensão e localização da ampliação pretendida (no Rio Tejo) devem ser justificadas de acordo com o estabelecido nas Normas Orientadoras (N.O.) 2.2.1. e 2.2.2. do referido plano.**

A Norma Orientadora NO 2.2.1. do PROTAML, relativamente à Rede Ecológica Metropolitana, refere que *“os projectos da iniciativa da administração central ou local devem garantir que, nos espaços e terrenos adjacentes às linhas de água ou de drenagem natural, não ocorrem ocupações edificadas, infra-estruturas ou actividades de que derivem obstruções ao funcionamento normal do circuito hidrológico ou efluentes não tratados que ponham em causa o normal dinamismo e função dos recursos hídricos, designadamente a circulação de água à superfície, a sua qualidade, o controlo das cheias e a capacidade depuradora das águas e dos solos”*.

De acordo com o solicitado, há que demonstrar que a implantação do projecto de ampliação do Terminal de Contentores de Alcântara, **não provocará “...obstruções ao funcionamento normal do circuito hidrológico ou efluentes não tratados que ponham em causa o normal dinamismo e função dos recursos hídricos, designadamente a circulação de água à superfície, a sua qualidade, o controlo das cheias e a capacidade depuradora das águas e dos solos”**.

Tal como referido em documentos anteriores, no âmbito do projecto em análise, de modo a avaliar o efeito do projecto em estudo sobre o regime hidrodinâmico foi realizada uma avaliação das eventuais repercussões induzidas, ou resultantes, do prolongamento para montante, do actual cais de Alcântara, na hidrodinâmica e na dinâmica sedimentar tanto na zona de acesso à Doca de Alcântara como na enseada adjacente a montante (cais de Santos). De acordo com a análise realizada, as velocidades de corrente na entrada da Doca de Alcântara são relativamente pequenas e a influência da futura obra de prolongamento do cais actual é de baixa magnitude, variando (em direcção e intensidade) ao longo do ciclo de maré.

Verificou-se igualmente que as velocidades na zona adjacente ao actual cais sofrem uma redução com o alargamento correspondente à respectiva plataforma avançada. Esta situação irá também ocorrer na zona a montante do prolongamento do cais em resultado do “abrigo” que ele irá provocar relativamente ao escoamento na enchente.

No seguimento das simulações realizadas concluiu-se que o prolongamento do cais na extensão prevista, e a dragagem da bacia a ele adjacente, apenas poderão dar origem a assoreamentos ou erosões de pequena magnitude em zonas muito restritas e bastante

localizadas. Essas zonas com potencial de erosão ou de acreção localizam-se, quase exclusivamente, no limite montante da bacia de dragagem. Por outro lado, tanto na zona de acesso à Doca de Alcântara como para montante (cais de Santos) não é de prever a ocorrência de qualquer alteração relevante, nomeadamente, assoreamento, induzido pelo prolongamento do cais de Alcântara.

Refira-se ainda que a qualidade da água não será comprometida pelas águas residuais que venham a ser geradas no Terminal na medida em que as mesmas serão encaminhadas para a Estação de Tratamento de Águas Residuais. Já as águas pluviais colectadas na área do TCA serão encaminhadas para um Sistema de Retenção / Decantação de Hidrocarbonetos antes da sua descarga no meio hídrico.

Tendo em consideração o referido, verifica-se o cumprimento com o disposto na Norma Orientadora NO 2.2.1. do PROTAML, relativamente à Rede Ecológica Metropolitana.

Considerando agora o disposto na Norma Orientadora NO 2.2.2 – Áreas Estruturantes Primárias, que refere que os Instrumentos de Planeamento Territorial e os *“instrumentos de natureza especial devem definir modelos de uso, ocupação e classificação do solo que decorram de estudos globais para as áreas indicadas e que considerem a função ecológica destes territórios como dominante, prioritária e estruturante, **garantindo que as intervenções nas áreas de fronteira e no seu interior não põem em causa a sua função dominante nem lhe diminuem ou alteram o carácter**”* não se prevê que a expansão da plataforma do cais induza a impactes sobre as funções ecológicas existentes, na medida em que, tal como referido no capítulo 5 do EIA, apesar de a área de estudo coincidir parcialmente com os limites do estuário do rio Tejo não apresenta grande valor do ponto de vista da ecologia, já que os limites naturais deste foram regularizados por paredões e enrocamentos. Assim, as comunidades bentónicas e da região entre-marés são colonizações relativamente recentes dessas estruturas.

Tendo em conta o pleno funcionamento actual do Terminal de Contentores de Alcântara, prevê-se que o panorama ecológico se mantenha tal como se apresenta actualmente, ou seja o projecto não põe em causa o disposto na Norma Orientadora NO 2.2.2 do PROTAML, relativamente às Áreas Estruturantes Primárias.

Acresce neste ponto, que o projecto está conforme com a proposta final da revisão do PDM de Lisboa, sendo que o projecto está compatibilizado com o Corredor do Vale de Alcântara, definido como um dos corredores estruturantes da Estrutura Ecológica Fundamental, como se pode ver na Figura 1 deste documento.

c) Ambiente Sonoro

- i) No Quadro 1 do Aditamento de Janeiro de 2011 (pág. 11) são apresentados valores de previsão do tráfego rodoviário distintos dos considerados nos anexos B, C e D para avaliação dos impactes do projecto a nível de vibrações, qualidade do ar e ambiente sonoro. Nesses anexos é referido o estudo de tráfego desenvolvido pela empresa TIS, em Junho de 2009, o qual considerou que o acréscimo máximo de veículos pesados associados à ampliação do Terminal de Contentores ocorrerá em 2023 (763 camiões/dia face ao valor de 473 camiões/dia no ano de 2007). Contudo, o Quadro 1 do Aditamento apresenta valores de tráfego projectados para o intervalo de 2010 a 2042, sendo 2031 o ano mais crítico com um total de 934 camiões/dia.

Verifica-se assim que as projecções apresentadas no Aditamento para o tráfego rodoviário de pesados associado ao Terminal de Contentores não são coincidentes com os valores de tráfego utilizados na avaliação de impactes sobre os factores ambientais relevantes. Esta situação deve ser esclarecida e devidamente fundamentada.

Como referido no Aditamento 2, o Estudo de Tráfego utilizado foi realizado pela REFER, E.P.E. em Junho de 2009, no âmbito do desenvolvimento do Projecto Ferroviário de “Ligação Desnívelada da Linha de Cascais e do Porto de Lisboa à Linha de Cintura”, o qual tem como ano horizonte o ano de 2023.

Verifica-se nesse estudo que:

- As premissas subjacentes à sua execução ainda se apresentam válidas. Efectivamente desde a execução do estudo (e em particular das contagens de tráfego de Outubro de 2008) até à presente data verificou-se não existirem alterações na rede viária. De igual modo, não se verificou qualquer alteração fruto do projecto de desnivelamento do nó ferroviário de Alcântara nem o surgimento de nenhum pólo gerador de tráfego de relevo.
- Contempla as vias de escoamento dos contentores com destino e provenientes do Terminal de Contentores de Alcântara;
- Permite uma caracterização do tráfego da Avenida Brasília e das vias directamente envolventes.

Entendeu-se por isso, como adequado utilizar os dados do referido estudo de tráfego.

Quanto à diferença de veículos pesados referido entre o ano de 2023 e o ano 2031, pode considerar-se que o mesmo origina diferenciais marginais a nível quer do ambiente sonoro, quer de vibrações, quer de qualidade do ar, tendo em consideração as conclusões tiradas em cada um dos descritores analisados. Acresce que nestas análises se considerou todo o tráfego (ligeiros e pesados) que o Estudo de Tráfego naturalmente contempla, e não apenas os veículos pesados, os quais, como se pode ver têm um peso relativo no tráfego na área em questão.

ii) Deve ser justificada a seguinte afirmação apresentada na página 1 do Anexo D do Aditamento: “A percentagem de pesados considerada foi de 2%”.

O valor de 2% utilizado corresponde aos resultados das contagens de tráfego efectuadas durante a realização dos estudos acústicos locais.

iii) Tendo em conta a existência de contradições nas considerações apresentadas relativamente à distribuição de comboios ao longo dos períodos de referência (primeiro é referido que se desconhece a distribuição e que importaria concentrar o tráfego ferroviário no período diurno e entardecer, evitando simultaneamente horas de ponta, enquanto por outro lado foi considerado que 45% do tráfego ferroviário ocorreria no período nocturno, no qual se verificam já situações de incumprimento, segundo quadro de pág. 4 do Anexo D), esta análise deve, ser clarificada e acompanhada dos dados de base utilizados para projecção dos níveis de ruído associados ao tráfego ferroviário.

A análise da CA parece confundir recomendações de minimização de ruído com assumpções tomadas na modelação do ruído, que decorrem de lacunas de informação à data de realização dos trabalhos.

Os dados de base são os que constam dos respectivos quadros presentes no estudo. A concentração das composições de mercadorias nos períodos diurnos e entardecer é tão-somente uma recomendação que permitiria uma redução dos impactes na zonas envolventes à via-férrea.

iv) Deve ser avaliado o facto do valor apresentado para o ruído residual no período nocturno (59,2 dB(A)), por si só ultrapassar já o valor limite legal (53 dB(A)).

Não entendemos a pertinência da questão. Na Situação de Referência do EIA podem observar-se valores superiores a este em alguns locais, sendo esta questão aí devidamente analisada.

- v) **Os mapas de ruído constantes no Aditamento (figuras 1 a 4) não permitem a distinção entre edifícios de habitação e outros nem abrangem a totalidade dos receptores sensíveis potencialmente afectados pelo tráfego rodoviário associado ao terminal de Contentores de Alcântara.**

Neste sentido, devem ser apresentados novos mapas de ruído que permitam colmatar estas lacunas e que se reportem à totalidade de receptores sensíveis localizados ao longo do eixo viário utilizado pelo tráfego rodoviário associado ao Terminal até ao início da CRIL em Algés.

Conforme expresso no texto que acompanha os mapas de ruído, os mesmos foram produzidos para a zona delimitada a Oeste pelo Mosteiro dos Jerónimos, e a Este pela Ponte 25 de Abril, tendo-se informando que, tendo em conta a uniformidade do terreno, os resultados seriam representativos de todo o eixo ribeirinho de escoamento. Esta limitação decorre de se tratar da única zona na qual se obtiveram dados cartográficos necessários à produção dos mapas de ruído.

Por definição, o mapa de ruído é uma distribuição espacial de níveis sonoros, pelo que qualquer informação sobre usos do solo ou é adicional, ou faz parte dos layers da cartografia base.

Para a presente situação, a informação solicitada não traz nenhuma mais-valia dado que os mapas foram produzidos com o intuito de quantificar os acréscimos de ruído decorrentes do aumento de tráfego de veículos pesados (conforme solicitado pela CA), sendo estes acréscimos equivalentes na proximidade de todos os usos existentes na envolvente independentemente da sua vocação.