

Declaração de Impacte Ambiental (Anexo ao TUA)

Designação do projeto	Novo Terminal do Porto de Leixões
Fase em que se encontra o projeto	Estudo Prévio
Tipologia do projeto	Anexo I, n.º 8, alínea b) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Artigo 1.º, n.º 4, b) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual
Localização (concelho e freguesia)	União de Freguesias de Matosinhos e Leça da Palmeira, do concelho de Matosinhos, distrito do Porto
Identificação das áreas sensíveis	Áreas sensíveis definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual
Proponente	Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Entidade licenciadora	Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Descrição sumária do projeto

O Novo Terminal do Porto de Leixões (NTL) será implantado no interior do anteporto, junto ao molhe sul do porto de Leixões e incluirá:

- Um terminal de contentores com uma capacidade anual de movimentação no terraplano de pelo menos 480.000 TEU e uma capacidade de movimentação anual no cais de pelo menos 435.000 TEU; e
- Um terminal *Ro-Ro* com uma capacidade anual de movimentação de 55.000 unidades *Ro-Ro* (equivalente a aproximadamente 110 mil TEU).

De forma a acomodar a tendência atual de aumento de dimensão dos navios a nível mundial, preconizou-se para o NTL um navio de projeto com 300 m de comprimento, 40 m de boca e 13,5 m de calado, e uma capacidade de cerca de 5.000 TEU.

A construção do Novo Terminal irá sobrepor-se totalmente ao atual Terminal Multiusos e, em parte importante, ao atual porto de pesca, eliminando, nomeadamente, a ponte-cais sul, à qual está amarrado um conjunto de passadiços flutuantes para acostagem de embarcações de menor dimensão, a rampa varadouro e uma parte relevante do terraplano portuário, com a demolição e remoção de componentes de edificações e redes existentes, com destaque para o entreposto frigorífico, os silos de combustível e construções adjacentes, pavimentos e redes de suporte.



Foram definidas como viáveis 3 alternativas para o NTL (Alternativa 2, Alternativa 3 e Solução Variante à Alternativa 3), que diferem entre si essencialmente no que se refere ao alinhamento do cais em torno da extremidade que toca no cais do molhe sul, a largura do troço terminal norte, o comprimento da frente acostável do terminal.

São também apresentadas alternativas estruturais para os cais, a saber: A – Cais contínuo em caixotões; B – Cais em caixotões com frente não contínua; e C – Cais em estacas.

Na Variante à Alternativa 3, a solução estrutural adotada foi unicamente a solução de plataforma portuária em estacas (C), atendendo ao maior impacto que a frente acostável, prolongada em mais 130 m, acarreta no grau de tranquilidade interior do porto.

Neste sentido, e atendendo à importância da pesca na cidade de Matosinhos e à relevância do porto de pesca de Matosinhos a nível nacional e local, e numa ótica de compensação integral das afetações geradas pelo NTL no setor da pesca, o presente projeto inclui as seguintes intervenções:

- Beneficiação das pontes-cais a manter;
- Reposição dos passadiços flutuantes para a frota artesanal;
- Criação de terraplano a conquistar à bacia portuária;
- Criação de uma nova linha de cais para acostagem de embarcações de pesca, gerando um novo porto de abrigo;
- Criação de um cais de alagem para pequenas embarcações;
- Cedência de frente acostável no limite noroeste do terraplano do NTL.

É preconizado no EIA que, no âmbito de um projeto complementar, sejam realizadas as seguintes intervenções na área terrestre afeta ao porto de pesca:

- Criação de um novo entreposto frigorífico;
- Criação de uma nova fábrica de gelo;
- Criação das instalações do Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar (FOR-MAR);
- Criação de área de estacionamento de embarcações a seco;
- Criação de depósito/posto de combustíveis;
- Equipamentos (grua para alagem) e infraestruturização geral.

A empreitada para a construção do NTL tem uma duração prevista de 24 meses, desde a montagem do estaleiro até à conclusão de todas as atividades. De acordo com o EIA, prevê-se que a obra decorra durante 10 horas por dia, no período diurno, durante 6 dias por semana, de segunda-feira a sábado.

Síntese do procedimento

O presente procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) teve início a 12 de março de 2020, após receção de todos os elementos necessários à boa instrução do mesmo.

A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA), a qual veio a ser constituída por representantes da própria APA, da Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), do Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG), da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), Comissão de Coordenação e



Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR Norte), do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) e do Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves do Instituto Superior de Agronomia (ISA/CEABN).

A metodologia adotada para concretização deste procedimento de AIA contemplou as seguintes fases:

- Apreciação da Conformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), da documentação adicional e consulta do projeto de execução:
 - Foi considerada necessária a apresentação de elementos adicionais, os quais foram submetidos pelo proponente sob a forma de Aditamento ao EIA.
 - Após análise deste documento, foi considerado que o mesmo, dava genericamente, resposta às lacunas e dúvidas anteriormente identificadas pelo que o EIA foi declarado conforme a 24 de julho de 2020.
- Abertura de um período de Consulta Pública, que decorreu durante 30 dias úteis, desde 31 de julho a 10 de setembro de 2020.
- Realização de uma sessão de esclarecimento, no Auditório da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), no dia 8 de setembro de 2020, com o objetivo de prestar esclarecimentos relativamente ao projeto e respetivos impactes ambientais.
- Solicitação de pareceres específicos às seguintes entidades externas: Município de Matosinhos e do Porto, Capitania do Porto de Leixões, DOCAPESCA, Portos e Lotas, S.A., Direção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAP Norte), Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha e Ambiental (CIIMAR), Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), APA/Divisão de Pós Avaliação e Prevenção de Acidentes Graves e Infraestruturas de Portugal (IP).
- Visita de reconhecimento, no dia 8 de setembro, ao local de implantação do projeto, onde estiveram presentes representantes da CA, do proponente e da equipa que elaborou o EIA.
- Apreciação ambiental do projeto, com base na informação disponibilizada no EIA e respetivo Aditamento, tendo em conta as valências das entidades representadas na CA, integrada com as informações recolhidas durante a visita ao local e ponderados todos os fatores em presença, a participação pública.
- Elaboração do Parecer Final da CA, que visa apoiar a tomada de decisão relativamente à viabilidade ambiental do projeto.
- Preparação da proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA), tendo em consideração o Parecer da CA e o Relatório da Consulta Pública.
- Promoção de um período de audiência de interessados, ao abrigo do Código do Procedimento Administrativo, e de diligências complementares.
- Análise da pronúncia apresentada em sede de audiência de interessados e emissão da presente decisão.

Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas

No âmbito da consulta às entidades externas à Comissão de Avaliação, prevista no n.º 10 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação foram recebidos pareceres emitidos pelas seguintes entidades: Câmara Municipal de Matosinhos, Câmara Municipal do Porto, Capitania do Porto de Leixões, DOCAPESCA, Portos e Lotas, S.A. (DOCAPESCA), Direção Regional de Agricultura e Pescas

do Norte (DRAP Norte), Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha e Ambiental (CIIMAR), Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) e a Infraestruturas de Portugal, I.P. (IP).

A Câmara Municipal de Matosinhos apresentou um conjunto de considerandos e recomendações sobre os seguintes aspetos:

- *Layout* do projeto, sugerindo a realocação das áreas de oficina e reparação de equipamentos e do parque de contentores fora de norma e contentores com produtos perigosos (IMDD/OOD) pela sua localização em zona próxima da malha urbana.
- Necessidade de estabelecer sinergias entre o Novo Terminal e a zona de atividades logísticas, de forma a libertar espaço dentro do porto minimizando a "asfixia" da malha urbana na envolvente da infraestrutura, pela proliferação da contentorização.
- Privilegiar o transporte ferroviário em detrimento do rodoviário, tendo em conta o acréscimo de tráfego pesado gerado.
- Substituir a barreira de contentores marítimos a colocar junto à vedação da área de intervenção dos terraplenos, com vista a criar um efeito de barreira à propagação de ruído para o exterior do porto, pela colocação de barreiras acústicas e utilização de pavimento menos ruidoso.
- Rede de monitorização o ruído contemplando todos os pontos críticos.
- Alargar a rede de monitorização da qualidade do ar ao exterior do perímetro portuário, de forma a contemplar e obter um "retrato" efetivo da dispersão para o seu exterior, tendo em conta o acréscimo no tráfego automóvel.
- Acompanhar as ações de demolição e aprofundamento, por forma a evitar situações de derrames, acidentais ou deliberados, cujas substâncias possam entrar em circulação no rio Leça e desse modo, vir a resultar em alterações na qualidade da água e respetivo usufruto balnear.
- Os equipamentos todos devem ter funcionamento elétrico, mesmo os empilhadores e plataformas com trator, atualmente a operar a gasóleo.
- Considera-se benéfica a ponderação e análise de soluções que possam criar um efeito distinto da contentorização pura, para o impacto introduzido pelo volume de 4 níveis de contentorização preconizados.
- Projeto e tráfego gerado constituem uma oportunidade de abordagem (reintrodução) do tema da 3ª travessia do rio Leça, para garantir a mobilidade e fluxos da cidade Matosinhos/Leça.
- Necessidade de envolver a comunidade piscatória e agentes envolvidos no sector, para o desenvolvimento e soluções a estabelecer no porto de pesca.

A Câmara Municipal do Porto coloca uma reserva de princípio à obra complementar do Novo Terminal, enquanto a questão de fundo da dimensão dos molhes não for clarificada, pois não foram demonstradas de forma cabal e inequívoca os argumentos técnicos pelos quais a dimensão proposta tem que ultrapassar obrigatoriamente os 200m, em detrimento de alternativas menos impactantes e com uma incidência ambiental custo/benefício superiores.

Após análise do Estudo de Impacte Ambiental, remeteu os seus comentários destacando-se os seguintes pontos:



- Necessidade de efetuar uma análise integrada dos impactes ambientais cumulativos dos três projetos durante as fases de construção e exploração;
- Alargar às restantes vias que atravessam o município do Porto, a avaliação da capacidade das vias utilizadas para acesso a esta futura infraestrutura, que abrangeu a VRI (Via Regional Interior), a VILPL (Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões) e VCP (Via de Cintura Portuária).
- Avaliar incentivos à utilização da CREP (Circular Regional Exterior do Porto) em detrimento de outras vias, potenciando a sua utilização por veículos pesados.
- O cenário prospetivo de considerar que haverá uma tendência de regularização das excedências nas emissões atmosféricas apenas com base na expectativa de que as soluções de mobilidade mais suaves/mobilidade elétrica serão incrementadas (quando existe um contributo expressivo que decorre de máquinas e equipamentos não rodoviários), ou a implementação programática de equipamentos menos poluentes, ou o escoamento de mercadorias recebidas passe a ser feita por ferrovia com menos impacte nas emissões, será demasiado otimista e permissivo.
- Questiona-se o facto de um número de medições de ruído circunscrito a escassos dias em Agosto e Setembro de 2019, poder constituir garantia suficiente de que são representativos e refletem a sazonalidade do comportamento do ruído naquela área.
- Devem ser adotadas todas as medidas preventivas necessárias para evitar impactes significativos na qualidade das águas e nas condições para a prática balnear
- As operações de imersão de dragados devem ocorrer fora do período da época balnear e com antecedência suficiente à normalização das condições para a prática balnear, devendo existir por parte das entidades competentes um acompanhamento da monitorização ambiental destes locais, com vista a assegurar a manutenção do bom estado ambiental do meio marinho e água balnear.
- Apontam-se ainda algumas lacunas de informação no EIA.

A Capitania do Porto de Leixões identificou um conjunto de regras de segurança da navegação (alteração de cartas náuticas com a nova da linha topográfica da infraestrutura portuária, salvaguardar a visibilidade dos faróis de auxílio à navegação, estabelecer na fase de obra, uma área de interdição no espelho de água (delimitada com assinalamento marítimo) e emitido o respetivo Aviso à Navegação, acautelar que as manobras dos navios não provoquem ondulação significativa que cause danos às embarcações que se encontrem atracadas no porto de pesca) e segurança dos trabalhadores.

Salientou a necessidade de garantir uma rápida capacidade de resposta a incidentes, por parte dos agentes de emergência e socorro, incluindo o combate à poluição.

Alertou para a proximidade do Monumento Nacional Padrão do Bom Jesus de Matosinhos e a sua possível afetação pelo aumento com o volume de movimentos estimado no novo terminal que poderá vir a causar o seu desgaste mais acelerado; a necessidade de garantir a harmonia do espaço envolvente ao monumento e a continuação da sua utilização eventos de nível cultural, recreativo e lúdico, sem ser afetada pelo ruído.

Salientou o número crescente de queixas dos residentes na envolvente decorrentes da movimentação de contentores e/ou funcionamento dos geradores dos navios, atracados no porto, durante o arco noturno.

Questionou sobre a manutenção do espaço utilizado pelo Posto de Polícia Marítima.

A DOCAPESCA confirmou que todo o processo de estabilização das diferentes soluções possíveis foi sempre articulado com a DOCAPESCA e com os representantes associativos do setor da pesca.



Referiu o compromisso da APDL executar um conjunto de intervenções (Construção dos novos edifícios do Entrepasto Frigorífico, da Fábrica de Gelo e do FOR-MAR e execução do conjunto de obras marítimas e equipamentos a eles associados previstas para uso futuro da DOCAPESCA, nomeadamente os terraplenos, o novo cais no extremo norte, as pontes-cais, os novos pontões flutuantes, o núcleo de abastecimento de combustível, os meios de elevação de embarcações, etc.), que permitirá compensar a cedência de área atualmente destinada à pesca, para as suas atividades portuária e a necessidade de desmantelamento de algumas infraestruturas e equipamentos.

Depois de uma análise atenta às soluções possíveis considera a denominada “variante à alternativa 3”, a mais adequada.

A DRAP Norte informou não existir na área em estudo qualquer projeto ou estudo a implementar, assim como, sob o ponto de vista das matérias tuteladas por esta DRAP, não terem sido detetadas evidências de condicionalidades. Deste modo nada têm a opor à execução do referido projeto.

O CIIMAR apresentou algumas sugestões relativas ao programa de monitorização e às medidas de mitigação ambientais.

No que se refere aos programas de monitorização ambiental, considera que o mesmo deve incluir outros descritores, além dos propostos (qualidade do ar e ruído) designadamente, Recursos hídricos superficiais – qualidade da água; características físicas químicas dos sedimentos e sistemas ecológicos.

Propõe ainda duas medidas adicionais: a implementação de soluções baseadas na natureza (*nature based solutions*), que permitam minimizar e/ou compensar os impactos ambientais associados a um aumento do tráfego marítimo e o desenvolvimento de ferramentas de biorremediação que permitam responder de forma ecologicamente sustentável a incidentes de contaminação.

Salientam ainda a necessidade de implementar medidas que permitam tornar o Porto de Leixões cada vez mais verde, ecológico e sustentável, em linha com as prioridades europeias definidas para os portos.

A ANEPC enunciou um conjunto de medidas/recomendações para salvaguardar a segurança de pessoas e bens.

Salientou a necessidade de realizar de uma análise mais detalhada dos riscos e/ou condicionantes suscetíveis de estarem ou de serem afetados pelo projeto; a melhoria da avaliação da compatibilidade das substâncias perigosas armazenadas com as substâncias presentes nos estabelecimentos vizinhos abrangidos pelo regime SEVESO; a análise das consequências sobre o projeto decorrentes de uma manifestação perigosa de origem tóxica como origem em acidente grave ocorrido no Terminal Petrolífero de Leixões e a avaliação do risco associado ao acréscimo de transporte terrestre de mercadorias perigosas.

Referiu a necessidade de proceder à atualização do Plano de Emergência Interno do Porto de Leixões e de garantir que os trabalhadores estão inteirados dos procedimentos definidos no mesmo.

Na fase de construção deve ser elaborado um Plano de Segurança/Emergência para o espaço de obra, alertando as entidades envolvidas em operações de socorro para as obras, garantindo que as afetações das acessibilidades são do prévio conhecimento dos agentes de proteção civil locais e Corpos de Bombeiros.

Devem ainda ser implementadas medidas para a gestão do risco de inundações e que assegurem disposições que minimizem o risco da bacia de retenção da zona de armazenamento de produtos e do parque de estacionamento de viaturas ser afetada por um eventual evento de cheia/galgamento/tsunami.

Esta entidade salienta ainda a necessidade de cumprir a legislação relativa às condições previstas para os locais de armazenamento de matérias perigosas; ao transporte terrestre de mercadorias perigosas e às condições de segurança contra incêndios em edifícios.

A Infraestruturas de Portugal, I.P. (IP) informou que a área de implantação do projeto em estudo não colide diretamente com infraestruturas rodoviárias, nem conflua com as linhas do Domínio Público Ferroviário sob a sua jurisdição.

Tendo sido inviabilizado, pela atual solução em avaliação, o acesso direto da ferrovia à zona de colocação dos contentores, esta entidade indica que a melhor localização para as linhas de carga será junto ao atual terminal de contentores sul, à entrada da APDL, salientando o facto de ter previstos desenvolvimentos na Linha de Leixões, no âmbito do Plano Ferrovia 2020, que irão permitir aumentar a capacidade e realizar comboios até 750m a partir do feixe de triagem, em Leixões. Considera assim que a APDL deverá encontrar um solução interna para fazer chegar os contentores do NTL até às linhas de carga porque, com um volume de tráfego estimado de 480.000 TEU/ano, o escoamento dos contentores deverá recorrer ao modo ferroviário.

A IP conclui salientando a necessidade de atender às condicionantes decorrentes do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN) e do regime de proteção da Rede Ferroviária Nacional e, caso haja lugar a intervenções/alterações que interfiram com a rede na jurisdição desta empresa, as mesmas deverão ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor e, ser previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito.

Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão

Em cumprimento do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, desde 31 de julho a 10 de setembro de 2020.

No âmbito da Consulta Pública foram recebidas 24 exposições com a seguinte proveniência: Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), Associação de Escolas de Surf e Surf Campus do Norte, Associação Nacional de Empresa Concessionárias de Áreas Portuárias (ANECAP), Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar (FOR-MAR) Comunidade Portuária de Leixões, Direção-Geral do Território (DGT), Estado Maior da Força Aérea (EMFA), Newteen Blue - Associação de Criatividade e Inovação, Sindicato dos Estivadores, Conferentes e Tráfego dos Portos do Douro e Leixões, SOS Porto da Horta, Turismo de Portugal, IP, ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável e 12 Cidadãos.

Síntese dos resultados da Consulta Pública

Os resultados da Consulta Pública evidenciaram posições diferenciadas em relação ao projeto. As entidades (Direção Geral do Território, Autoridade Nacional da Aviação Civil, Estado Maior da Força Aérea, Comunidade Portuária de Leixões, Sindicato dos Estivadores, Conferentes e Tráfego dos Portos do Douro e Leixões, Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar (FOR-MAR) Turismo de Portugal e Associação de Criatividade e Inovação - Newteen Blue, pronunciaram-se favoravelmente ao projeto, condicionando, contudo, a sua execução a um abrangente conjunto de condições a cumprir.

Exprimiram preocupação/dúvidas sobre o projeto em avaliação a organização ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável, a associação regional - Associação de Escolas de Surf e Surf Camps do Norte e uma



associação açoriana - SOS Porto da Horta – que representa os empresários que exercem a sua atividade no porto da cidade da Horta.

Todos os cidadãos que participam manifestaram a sua oposição ao projeto.

Entre as questões expressas nas várias posições recebidas salienta-se:

- a relevância de avaliação conjunta deste projeto com os projetos de Acessibilidades ao Porto de Leixões e de Prolongamento do Quebra-mar;
- a identificação de outras alternativas de projeto além das consideradas no EIA, como por exemplo a implantação do novo terminal no espaço do Terminal Norte;
- as preocupações relacionadas com as manobras de atracação e largada, segurança e cumprimento de normas internacionais.

Foram também identificados impactos negativos, nomeadamente ao nível:

- Da alteração da paisagem, quer no contexto urbano, com perda de atratividade no comércio e restauração, quer no que se refere em especial aos impactos visuais sobre a Praia de Matosinhos e sua Marginal, incluindo a Av. General Norton de Matos e respetiva rotunda da Anémoma, os quais são apontados como sendo dificilmente mitigáveis.
- Da afetação negativa dos desportos de deslize, com reflexos no que se refere ao *surf* enquanto oferta de produto turístico.
- Da degradação da qualidade de vida dos habitantes, associada à poluição do ar, ao ruído e ao acréscimo de tráfego.
- Da provável contaminação das águas.
- Do aumento do risco de acidentes associado ao aumento da dimensão e do número dos navios em manobra e circulação.

Contudo, algumas das exposições apresentadas salientam também um conjunto de impactos positivos sociais e económicos, associados maioritariamente à criação de emprego direto e indireto e à dinamização do setor portuário.

Consideração dos resultados da Consulta Pública na decisão

Os resultados da participação pública foram devidamente ponderados no âmbito da avaliação desenvolvida. A maioria das preocupações manifestadas coincidem com as principais temáticas abordadas e ponderadas na avaliação encontrando, na sua generalidade, reflexo no vasto conjunto de condições impostas na presente decisão, quer para desenvolvimento do projeto de execução quer para a minimização dos respetivos impactos ambientais.

Contudo, várias exposições suscitaram um conjunto de questões específicas relativas ao projeto, sua justificação e alternativas, pelo que, para ponderação das mesmas, foram solicitados esclarecimentos ao proponente, os quais se encontram sistematizados no parecer da Comissão de Avaliação.



Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes

A intervenção ocorre em área de jurisdição da APDL definida nos termos do artigo 11.º da Lei n.º 34/2014, de 19 de junho, havendo afetação de áreas integradas na Reserva Ecológica Nacional (REN), bem como potencial afetação da área de proteção ao Monumento Nacional “Padrão do Bom Jesus de Matosinhos”.

O projeto cumpre com o articulado do Plano Diretor de Matosinhos, desde que seja salvaguardado o parecer favorável/favorável condicionado da tutela, dada a proximidade e potencial afetação da área de proteção ao referido monumento nacional.

De acordo com o anexo II do regime jurídico da REN, definido pelo Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto, este projeto encontra-se nas ações previstas na alínea e) do ponto II (beneficiação de infraestruturas portuárias), sendo que na tipologia da REN em questão estas ações estão isentas de comunicação prévia à CCDRN.

Razões de facto e de direito que justificam a decisão

Tendo em conta a tipologia do projeto, as suas características e as do território afetado, bem como a natureza dos aspetos ambientais associados, foram considerados relevantes para a decisão os fatores: Recursos Marinhos; Recursos Hídricos; Socioeconomia; Ambiente Sonoro; Qualidade do Ar e Paisagem.

No que se refere aos aspetos socioeconómicos prevêem-se impactes positivos muito significativos, sendo expectável que o projeto global (investimento público nas acessibilidades e investimento privado no Novo Terminal), que será de 70 a 90 milhões de euros, gere:

- um crescimento médio de 2% por ano do movimento de carga contentorizada;
- um valor atualizado líquido económico de 180,5 milhões de euros, poupanças nos custos de transporte das mercadorias ao longo da cadeia logística de 115 milhões de euros; e
- externalidades ambientais positivas de 50 milhões de euros, resultantes da transferência modal do transporte rodoviário para o marítimo, com a redução do impacte ambiental e sinistralidade.

Estima-se ainda a criação de 175 postos de trabalho diretos, associados sobretudo ao tráfego portuário e à movimentação de carga contentorizada (nomeadamente, operadores de pórtricos e estivadores) e 4.665 novos postos de trabalho indiretos e induzidos, dos quais 1.099 postos de trabalho em empresas diretamente ligadas com o setor portuário (armadores, agentes de navegação, reboques, fornecedores de bens e serviços aos navios, empresas de transporte rodoviário, armazenistas, entre outros empregos criados), sendo, por isso, muito significativo.

O projeto potenciará o desenvolvimento regional através da conectividade com outros portos e a melhoria de ligações com as plataformas logísticas de Leixões, Salamanca e com outras plataformas existentes no *hinterland* do Porto de Leixões, bem como ligações do terminal com parques industriais existentes nas Regiões Norte e Centro.

Não obstante, as componentes relacionadas com a reformulação do porto de pesca, o tráfego rodoviário, o aumento do nível de ruído local e a intrusão visual, induzirão impactes negativos.



Estes impactes negativos estão maioritariamente associados:

- à limitação temporária da acessibilidade e disponibilidade de áreas de acostagem para as embarcações de pesca, entre outros constrangimentos, devido às ações de demolição de algumas estruturas marítimas (ponte-cais) e terrestres e também à construção do próprio terraplano e cais do terminal. No entanto, na fase de exploração o porto de pesca ficará com maior extensão de acostagem e com uma nova configuração;
- ao tráfego gerado pela exploração do novo terminal, que será de 1.491 camiões/dia, com o número médio 746 de camiões por dia/sentido e o número médio de 47 camiões por hora/sentido. Estes valores correspondem a um acréscimo de cerca de 60% do tráfego médio diário anual registado no último ano para a totalidade do tráfego de veículos pesados que movimentaram a carga do porto de Leixões;
- aos níveis de ruído previstos para a fase de construção que se prolongará por dois anos, sendo suscetíveis de causar incómodo às populações locais;
- à afetação da qualidade do ar na fase de construção pela demolição e construção de infraestruturas, para além das emissões de partículas associadas à carga/descarga do material, na central de betão e na frente de obra, e também tem associadas emissões de gases de escape provenientes do transporte rodoviário dos materiais de base. Na fase de exploração prevê-se a emissão de poluentes atmosféricos, nomeadamente NO₂, PM₁₀ e SO₂, provenientes da circulação de navios, veículos pesados e do funcionamento das máquinas não rodoviárias que apoiam as atividades desenvolvidas no terminal;
- à afetação dos sistemas ecológicos pela demolição da ponte-cais da pesca por equipamentos a operar em meio aquático e as operações construtivas do terraplano e dos cais de contentores e de pesca, que induzirão perturbação sobre os meios pelágico e bentónico devido ao aumento dos níveis de turbidez e ruído e da própria alteração estrutural do habitat. A maior significância corresponde à possibilidade de afetação da enguia (*Anguilla anguilla*), migradora catádroma potencialmente afetada nos seus movimentos migratórios.
- à possível contaminação química do meio aquático, por derramamento acidental de substâncias poluentes.
- à potenciação da disseminação de espécies aquáticas alóctones, pelas embarcações;
- à intrusão visual sobre observadores permanentes e temporários quer na fase de construção, quer na fase de exploração, decorrentes da presença dos contentores e dos pórticos, sendo os locais com impactes mais significativos a Rua Heróis de França, passeio público e frente urbana edificada, a Av. Norton de Matos, passeio público e frente urbana edificadas associada e praia de Matosinhos.

Os impactes acima identificados são, globalmente, pouco significativos, podendo ser mitigados através da adoção de um conjunto de medidas de minimização, entre as quais se incluem medidas de adaptação do *layout* proposto de forma a garantir uma maior salvaguarda das populações e um maior afastamento da zona de interface com a área urbana. No entanto, ao nível do património cultural, estas medidas podem afetar o Titã que se encontra desmantelado na zona da portaria sul, sendo assim necessário contemplar soluções de valorização do mesmo, em articulação com as que estão a ser estudadas no contexto do disposto nas Declarações de Impacte Ambiental (DIA) para o projeto de Prolongamento do Quebra-Mar Exterior do Porto de Leixões e para o projeto das Acessibilidades Marítimas do Porto de Leixões.



De salientar ainda a necessidade de efetuar a avaliação periódica da exposição das estruturas do novo terminal aos riscos climáticos relevantes, como subida do nível médio das águas do mar e o galgamento costeiro.

No que respeita à avaliação de risco, procedeu-se à avaliação do projeto em duas perspetivas distintas, enquanto fonte de perigo externa dos estabelecimentos abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto (regime jurídico de prevenção de acidentes graves - PAG) localizados na envolvente do projeto e também ao nível do risco de acidente grave envolvendo substâncias perigosas a que o projeto se encontra sujeito.

Neste contexto, importa referir que na envolvente do local do projeto em questão, a distâncias inferiores a 2 km, encontram-se três estabelecimentos abrangidos pelo nível superior do regime PAG (o Terminal Petrolero de Leixões (Petrogal), a 700 metros a oeste, o estabelecimento operado pela CEPSA Portuguesa Petróleos, S.A., a cerca de 1,5 km a nordeste e a Refinaria do Porto (Petrogal), localizada a cerca de 2 km a norte da área do projeto) e a área de implantação do projeto integra as instalações de Leixões da Repsol Portuguesa, S.A., um estabelecimento de nível inferior do referido regime.

No que respeita à avaliação do risco de acidente grave envolvendo substâncias perigosas na envolvente do novo terminal do Porto de Leixões, e tendo em consideração os fatores de riscos identificados no EIA, importa salvaguardar que é assegurada a devida articulação em termos da resposta a emergência, pelo que o desenvolvimento/ revisão e atualização de plano de emergência que inclua o novo terminal deve ser efetuado em articulação com outros planos de emergência em vigor na área, incluindo o plano de emergência interno do Terminal Petrolero de Leixões.

Importa ainda referir que, face às características do projeto do Novo Terminal, ao não configurar uma zona residencial, local de utilização pública, via de comunicação ou zona ambientalmente sensível, nos termos do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto, considera-se que o projeto em questão não constitui um uso que tenha de ser restringido, mesmo se localizado na envolvente dos já mencionados estabelecimentos.

No que respeita à avaliação do novo terminal como fonte de perigo externa dos estabelecimentos, verifica-se que esta opção foi considerada no EIA (por exemplo, pela ocorrência de incêndio/explosão no novo terminal, que possa desencadear um acidente nesses estabelecimentos), tendo em consideração o risco de acidente associado às operações de carga/descarga e armazenagem temporária de mercadorias perigosas no novo terminal.

Neste contexto, o EIA evidencia uma percentagem baixa de mercadorias perigosas movimentadas (cerca de 4% da carga total nesses anos) assim como as distâncias existentes entre o estacionamento de mercadorias perigosas e o Terminal Petrolero de Leixões (a cerca de 1,2 km a oeste), instalações da CEPSA (1,5 km a este) e a Refinaria do Porto (a 2,2 km a norte), considerando remota a possibilidade de interação acidental com esses estabelecimentos.

Adicionalmente, no que se refere ao risco de acidente associado ao aumento da intensidade de tráfego de navios no Porto de Leixões, tanto na fase de construção como de exploração, o EIA conclui que este risco é mitigável por um conjunto de medidas preventivas, das quais se destacam os sistemas de controlo de tráfego e de pilotagem (obrigatório no interior do Porto de Leixões e até ao limite exterior de 2 a 3 milhas), sistemas esses já em vigor para a restante atividade do porto.

Foi ainda avaliada a localização do estacionamento de contentores de mercadorias perigosas, dada a perigosidade das mercadorias em questão e a proximidade da malha urbana. Neste contexto, são



asseguradas, para além das medidas de proteção indicadas para este tipo de mercadorias, a localização do parque fora da faixa de *buffer* de 50 metros de largura, prevista em redor da vedação do porto, o empilhamento condicionado a duas alturas e a introdução de uma barreira de proteção, que será projetada para resistir a eventuais acidentes de incêndio/explosão, de forma a assegurar a minimização do risco associado. Tendo por base o acima referido, foi considerada adequada a abordagem adotada pelo EIA, sem prejuízo da necessidade de adoção de medidas adicionais, conforme contemplado na presente decisão.

Face ao exposto, considera-se que o conjunto de condições preconizado na presente decisão contribui para a minimização e compensação da generalidade dos impactes negativos identificados. Admite-se ainda que os impactes residuais (isto é, que subsistirão após implementação das medidas de minimização) não serão de molde a inviabilizar o projeto. Importa ainda referir que, da ponderação dos benefícios e importância da concretização dos objetivos do projeto e face à importância do projeto no contexto regional/nacional, consideram-se aceitáveis esses impactes residuais.

No que se refere às alternativas apresentadas no âmbito do Estudo Prévio, conclui-se que, para a maioria dos fatores ambientais, os impactes associados a qualquer uma das alternativas de implantação e de cais do novo terminal, bem como as alternativas estruturais para as novas infraestruturas do porto de pesca, apresentam diferenças pouco significativas. Assim, selecionou-se a “Variante à Alternativa 3”, por se considerar que será a mais vantajosa de acordo com critérios de operacionalidade, de segurança e económicos e, conseqüentemente, a solução de plataforma portuária em estacas (C), já que foi a única solução estrutural adotada para esta alternativa de configuração. Salienta-se que esta solução construtiva é a mais favorável por implicar a ocupação de uma área menor do plano de água pré-existente, ser menos impactante em termos visuais, permitindo a continuidade visual do plano de água e o fluir livremente do mesmo e promover a criação de novos habitats.

Assim, face aos impactes positivos identificados e tendo em consideração que os impactes negativos acima referidos podem ser, na sua generalidade, passíveis de minimização, emite-se decisão favorável à variante à alternativa 3 e ao método construtivo c), condicionada ao cumprimento dos termos e condições impostas no presente documento.

Condicionantes

1. O projeto de execução do Novo Terminal do Porto de Leixões deve ser desenvolvido de acordo com a "Variante à Alternativa 3" e o "método construtivo C" propostos no Estudo Prévio objeto do presente procedimento de AIA. Este projeto de execução deve contemplar, além das obras marítimas relativas ao porto de pesca, as obras terrestres, previstas no projeto complementar "Parte terrestre do novo núcleo do Porto de Pesca".
2. A inoperacionalidade e demolição da ponte cais a sul, ou de qualquer outra infraestrutura do porto de pesca, só poderá ocorrer após a operacionalização do novo núcleo de pesca a norte e dos novos equipamentos e infraestruturas do projeto de reconfiguração da parte terrestre do porto de pesca (nomeadamente, terraplano, novo entreposto, fábrica de gelo, instalações FOR-MAR, posto de combustível e grua).



Elementos a apresentar

Além de todos os dados e informações necessários à verificação do cumprimento das exigências constante da presente decisão, o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) deve ainda incluir os seguintes elementos:

1. Resultados da caracterização e avaliação de novas áreas que possam vir a ser afetadas, quer pelo projeto de execução, quer pelas respetivas medidas de minimização e compensação.
2. Estudo de tráfego para as fases de obra e de exploração, que englobe as vias de ligação à VILPL, VRI e Via de Cintura Portuária, e proposta de medidas de minimização adequadas em função dos resultados obtidos. Neste contexto, deve também ser estudada a possibilidade da utilização da CREP (Circular Regional Exterior do Porto) por veículos pesados em detrimento de outras vias. Este estudo deve ainda ser acompanhado de uma avaliação do risco decorrente do acréscimo de transporte terrestre de mercadorias perigosas nas vias consideradas e aglomerados populacionais próximos.
3. Estudo de soluções que promovam o transporte ferroviário de contentores em detrimento do seu transporte rodoviário.
4. Plano de desenvolvimento da obra, incluindo cronograma, que:
 - a. Assegure que todas as infraestruturas e equipamentos de suporte ao funcionamento do porto de pesca e do FOR-MAR estarão operacionais previamente ao início da execução dos trabalhos que condicionarão/impossibilitarão o normal funcionamento destas estruturas, garantindo, desta forma, o menor impacte associado à fase de obra.
 - b. Evite a execução das ações construtivas mais expressivas a realizar no meio aquático durante as épocas de migração da Enguia para o mar (período entre outubro e dezembro) e a época banhar.
 - c. Contemple a realização de trabalhos exclusivamente em período diurno, entre as 8h00 e as 20h00, nos dias úteis.
 - d. Minimize as acumulações excessivas de tráfego pesado.
5. Carta de Condicionantes revista e atualizada, incluindo o local de implantação dos estaleiros, os corredores de acesso dos veículos e maquinaria e a representação dos valores patrimoniais a salvar.
6. Localização prevista para o(s) estaleiro(s) e para a central de betão, garantindo o maior afastamento possível às zonas habitadas e recetores sensíveis.
7. Demonstração de que, para efeitos de desenvolvimento do projeto de execução e das respetivas medidas de minimização e/ou compensação, foram promovidas iniciativas de articulação com os atores locais relevantes, incluindo, as autarquias de Matosinhos e do Porto e a DOCAPESCA.
8. Parecer da tutela do Património Cultural relativo ao pedido de informação prévia/projeto de arquitetura do Projeto de Execução, tendo em consideração a área de incidência direta do projeto sobre a servidão administrativa do património cultural (zona geral de proteção) do Monumento Nacional do Padrão do Bom Jesus de Matosinhos. O projeto deve incluir uma proposta paisagística de forma a respeitar o enquadramento cénico-paisagístico do local e o monumento.
9. Resultados de 2 sondagens geoarqueológicas com recolha integral de sedimentos e análise paleoambiental, com a colaboração de um geoarqueólogo e de um arqueobotânico. A análise



paleoambiental implica: a datação por radiocarbono das diferentes unidades sedimentológicas do Plistocénico e Holocénico; a caracterização sedimentológica (textura e caracterização composicional); a análise paleoecológica (micro e macrorrestos vegetais e faunísticos, entre outros), de nutrientes e antropização (eutrofização); e a identificação de eventuais bens arqueológicos; entre outras. Os resultados devem assim contribuir para identificar as sucessivas movimentações da orla costeira ao longo dos séculos e caracterizar diacronicamente a ocupação humana e o paleoambiente do local.

10. Registo e caracterização sumária dos imóveis a demolir, com registo gráfico (fotografia e levantamento topográfico) e memória descritiva (descrição de características morfo-funcionais, cronologia), entre outros aspetos considerados relevantes.
11. Projeto de valorização do Titã que se encontra desmantelado na zona da portaria sul, desenvolvido de forma articulada com as soluções de valorização que estão a ser estudadas e implementadas em cumprimento do disposto nas Declarações de Impacte Ambiental (DIA) para o projeto de Prolongamento do Quebra-Mar Exterior do Porto de Leixões e para o projeto das Acessibilidades Marítimas do Porto de Leixões. As soluções de valorização deste titã podem passar por integração no projeto, musealização em local alternativo ou mesmo remontagem.
12. Termos de referência para o Concurso de Ideias para enquadramento da massa de contentores, sobretudo, no lado exposto à Marginal de Matosinhos. Estes termos devem ser desenvolvidos em linha com as condições da presente decisão.
13. Projeto de Integração Paisagística do Novo Terminal de Contentores desenvolvido de acordo com as seguintes orientações:
 - i. Deve constituir-se como um documento autónomo e na qualidade de Projeto de Execução, podendo ainda assim corresponder a um volume do projeto de execução do novo terminal.
 - ii. Deve ser elaborado preferencialmente por um técnico/equipa especialista em arquitetura paisagista.
 - iii. O projeto deve integrar um conjunto de peças escritas e desenhadas adequadas à fase em questão. As peças escritas devem ser compostas por: Memória Descritiva; Caderno de Encargos; Mapa de Quantidades; Programa e Cronograma de Manutenção. As peças desenhadas devem incluir: Plano Geral; Plano de Plantação; Plano de Sementeiras (se aplicável); Planta de Pavimentos; Plantas de Pormenores; Cortes e Perfis e outras.
 - iv. Todas as áreas do porto de Leixões passíveis deste tipo de intervenção devem ser consideradas: Área de Serviços Técnicos e Administrativos; Área de Serviços Oficiais e Parqueamento de Equipamentos e Reparação de Contentores; Área de Parqueamento de Materiais; Diversas frentes da Área de Contentorização Nordeste e Sudeste (praia de Matosinhos e Av. Norton de Matos) e Área de Contentores e Atrilados.
 - v. Prever a plantação de um alinhamento de árvores ao longo da frente de contentores exposta à praia de Matosinhos e noutros locais expostos à Rua Heróis de França.
 - vi. Na seleção de espécies arbóreas e arbustivas devem ser privilegiadas as autóctones e resistentes à salsugem e ventos marítimos.
 - vii. Deve ficar expresso, na Memória Descritiva e/ou no Caderno Técnico de Encargos, de forma taxativa, a necessidade de assegurar um controlo muito exigente quanto à origem das espécies vegetais a usar, com referência clara à *Xylella fastidiosa multiplex* e *Trioza erytrae* (se



- aplicável), devendo ser, inclusive, considerada a introdução de claras restrições geográficas quanto à obtenção dos exemplares em causa.
- viii. Na seleção dos pavimentos e revestimentos do edificado devem prevalecer materiais de natureza duradoura, fotocatalíticos, autolimpantes e tendencialmente neutros.
 - ix. A iluminação exterior deve ser compatibilizada com a proposta de locais para a plantação, sobretudo, de elementos arbóreos.
 - x. Deve respeitar o enquadramento cénico-paisagístico do Monumento Nacional do Padrão do Bom Jesus de Matosinhos e respetiva zona geral de proteção do imóvel.
14. Assegurar, no quadro das competências da APDL, em articulação com os atores relevantes, a necessária contribuição para efeitos do cumprimento dos objetivos subjacentes ao Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto, nos seus artigos 7.º a 10.º, no sentido de assegurar a manutenção de distâncias adequadas entre os estabelecimentos abrangidos por este regime, localizados na área de jurisdição da APDL, e as zonas residenciais, locais de utilização pública, vias de comunicação e, quando aplicável, as zonas ambientalmente sensíveis.
15. Caracterização e dimensionamento da barreira de proteção projetada para resistir a eventuais acidentes de incêndio/explosão, a implantar no Parqueamento de Mercadorias Perigosas (IMGD/MDG).
16. Resultados de uma campanha de caracterização do fluxo de resíduos gerado pela desativação das instalações da REPSOL, localizadas no atual terminal multiusos. Esta campanha deverá permitir efetuar a classificação dos resíduos segundo a Lista Europeia de Resíduos (LER) e o seu enquadramento no âmbito do Decreto-Lei n.º 183/2009, de 10 de agosto (admissão de resíduos em aterro). Em função dos resultados obtidos devem ser definidas diretivas para a gestão dos resíduos gerados, que garantam o encaminhamento para destino final adequado.
17. Plano de Gestão de Resíduos, considerando todos os resíduos suscetíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes fluxos de resíduos, tendo em conta nomeadamente:
- a. Assegurar o correto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, de acordo com a sua tipologia e em conformidade com a legislação em vigor. Deve ser prevista a contenção/retenção de eventuais escorrências/derrames. Não é admissível a deposição de resíduos, ainda que provisória, nas margens, leitos de linhas de água e zonas de máxima infiltração.
 - b. Os resíduos produzidos nas áreas sociais e equiparáveis a resíduos urbanos devem ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito, devendo ser promovida a separação na origem das frações recicláveis e posterior envio para reciclagem.
 - c. Em especial nos casos de remodelação de obras existentes (ampliação ou modificação), os resíduos de construção e demolição e equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB) devem ser triados e separados nas suas componentes recicláveis e, subsequentemente, valorizados.
 - d. Os óleos, lubrificantes, tintas, colas e resinas usados devem ser armazenados em recipientes adequados e estanques, para posterior envio a destino final apropriado, preferencialmente para reciclagem.



- e. Manter um registo atualizado das quantidades de resíduos gerados e respetivos destinos finais, com base nas guias de acompanhamento de resíduos.
- f. Assegurar o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em tanques ou fossas estanques e posteriormente encaminhados para tratamento.
- g. A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e as águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.

18. Programas de monitorização, desenvolvidos de acordo com as indicações constantes da presente decisão.

Medidas de minimização/potenciação/compensação

A obra deve ser suportada por um Sistema de Gestão Ambiental que inclua, entre outros, medidas de prevenção e controlo de derrames e contaminação das águas superficiais e que contemple as medidas de minimização que se vierem a definir. Neste âmbito, deve ser elaborado um Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGA), constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos da obra e identificação e pormenorização das medidas de minimização/compensação e dos programas de monitorização a implementar na fase de execução das obras e respetiva calendarização.

Todas as medidas de minimização relativas à fase prévia à execução da obra, à fase de execução da obra e à fase final de execução da obra devem ser transpostas para o caderno de encargos do projeto e consideradas no PGA.

Fase de conceção do projeto de execução

1. O projeto de execução e as respetivas medidas de minimização devem ser desenvolvidos tendo em conta os aspetos identificados nos pareceres emitidos pelas entidades consultadas em sede do procedimento de AIA e pelas entidades que se pronunciaram no âmbito da Consulta Pública efetuada. Neste âmbito, devem ser descritas e analisadas no RECAPE as questões levantadas em sede dos referidos pareceres, indicando quais as pretensões acolhidas e fundamentando aquelas que, pelo contrário, foram afastadas. Destaca-se a necessidade do projeto de execução atender às servidões em presença, devendo ser cumpridas as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor e ser previamente submetido a parecer e aprovação das entidades competentes neste âmbito.
2. O parque de contentores fora de norma e de contentores com produtos perigosos deve ser realocado de forma a garantir um maior afastamento da zona de interface com a área urbana contígua, como forma de salvaguarda das populações e enquadramento do Monumento Nacional do Padrão do Bom Jesus de Matosinhos.
3. A área oficial, de intervenção e de reparação de equipamentos e contentores deve ser realocada, afastando-a da área contígua à malha urbana.
4. A área proposta para edificado destinado o escritório deve possuir cêrcea harmonizada com o espaço envolvente.



5. Assegurar que as características finais do modelo/tipo de todos os equipamentos em altura previstos – pórticos – incluem tonalidades mais esbatidas de branco mate ou outra dentro e muito próximo destas referências.
6. Acautelar, no projeto de iluminação a implementar, as situações que conduzam a um excesso de iluminação artificial. O equipamento a utilizar no exterior deve assegurar a existência de difusores de vidro plano e fonte de luz oculta, para que o feixe de luz se faça segundo a vertical. Deve ainda ser privilegiada a utilização de luminárias com lâmpadas de tecnologia LED no sistema de iluminação das áreas de estacionamento dos contentores, das vias de circulação, das áreas de estacionamento e da zona periférica do porto.
7. Os pavimentos e revestimentos exteriores devem privilegiar materiais de baixa refletância e tendencialmente neutros.
8. O dimensionamento da rede de drenagem das águas pluviais deve minimizar eventuais situações de risco de inundação por precipitação intensa, designadamente em caso de eventos extremos.
9. Os equipamentos de climatização a adotar devem utilizar gases fluorados com menor potencial de aquecimento global ou, preferencialmente, utilizar fluídos naturais, nomeadamente, o novo entreposto frigorífico e fábrica de gelo.

Fase prévia à execução da obra

10. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente, às Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia e entidades envolvidas em operações de socorro. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações à população, designadamente a afetação temporária das acessibilidades. Neste contexto, destaca-se a necessidade de assegurar à DOCAPECA e à comunidade piscatória o esclarecimento e a comunicação prévia e atempada de todas as intervenções a realizar, e respetiva calendarização, com particular relevo para as obras terrestres e marítimas no porto de pesca, incluindo a realocação das plataformas flutuantes para embarcações de pesca artesanal e de pequena dimensão.
11. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para a receção de reclamações, sugestões e/ou pedidos de informação sobre o projeto. Este mecanismo deve contemplar pontos de atendimento telefónico e através da internet e estes contactos devem estar afixados, pelo menos, à entrada do estaleiro e em cada frente de obra. Deve ser mantido um registo dos contactos e reclamações efetuadas, com identificação das pessoas atendidas, motivo do contacto ou reclamação, tipo de encaminhamento e resposta dada pelo proponente e/ou entidade executante
12. Promover ações de formação e de sensibilização ambiental e patrimonial para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos.
13. Obter as autorizações necessárias à realização do projeto designadamente as relativas ao património cultural. A equipa dos trabalhos de arqueologia deve ser previamente autorizada pela tutela e integrar arqueólogos com experiência comprovada na vertente náutica e subaquática, bem como conservadores-restauradores para implementar as ações de conservação e monitorização. Toda a equipa deve estar dimensionada de acordo com os trabalhos previstos efetuar.



14. Executar as eventuais propostas de minimização complementares definidas aquando da identificação dos valores patrimoniais até à presente fase.
15. Descrição do processo de desativação do estabelecimento operado pela Repsol Portuguesa, S.A, assim como da rede de combustíveis da Repsol, devidamente articulado e validado pela APDL e demonstração da articulação deste processo com a Repsol e os diferentes intervenientes na fase de construção do novo Terminal, ao nível das responsabilidades das diferentes intervenções a realizar e respetivo calendário de execução, garantindo a compatibilização entre a fase de construção do novo Terminal, a desativação das instalações acima referidas e a continuidade das atividades existentes na área.
16. Inclusão, no Plano de Gestão de Ambiental da Obra (PGA) ou outro plano considerado adequado, de procedimentos de atuação em caso de ocorrência de acidente no Terminal Petroleiro de Leixões (Petrogal), por parte dos diferentes intervenientes na fase de construção, atendendo à proximidade do novo Terminal a esse estabelecimento abrangido pelo nível de superior do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto.

Fase de execução da obra

17. Não devem ser utilizados métodos de demolição de estruturas ou desmonte de rocha para regularização do fundo com recurso a explosivos. Eventuais exceções devem ser comunicadas à autoridade de AIA, para validação, mediante pedido devidamente fundamentado e acompanhado da respetiva avaliação de impactes e proposta de medidas de minimização.
18. Privilegiar as atividades dos vários terminais do porto de Leixões, possibilitando o normal tráfego de embarcações de/para o porto.
19. Prever os espaços, estruturas e equipamentos provisórios necessários para o normal funcionamento do porto de pesca no decurso das obras, de forma a assegurar serviço idêntico ao que ocorria previamente à fase de execução da obra, e minimizar a perturbação da operação do mesmo. As necessidades devem ser articuladas atempadamente com a DOCAPESCA.
20. Assegurar a manutenção de área de acostagem para todas as embarcações de pesca (em particular às que utilizam as pontes cais a sul), incluindo para embarcações artesanais e de pequena dimensão. Para estas últimas a área de acostagem deve ser igual ou superior à atualmente existente no porto de pesca (nas plataformas flutuantes específicas para embarcações de pesca artesanal e de pequena dimensão).
21. Assegurar o acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as suas fases preparatórias, de todos os trabalhos de demolição e construção, de escavação e revolvimento de solos, de instalação de estaleiros, de instalação de infraestruturas, entre outros. Este trabalho deve ser realizado em articulação com a equipa de arqueologia Municipal de Matosinhos.
22. A descoberta de quaisquer vestígios arqueológicos nas áreas de intervenção obriga à suspensão imediata dos trabalhos no local e à sua comunicação ao órgão competente da Tutela e demais autoridades, em conformidade com as disposições legais em vigor. Esta situação pode determinar a adoção de medidas de minimização complementares pelo que deve ser apresentado um Relatório Preliminar com a descrição, avaliação do impacte, registo gráfico e uma proposta de medidas arqueológicas e de conservação a implementar sobre os vestígios e nas zonas de afetação indireta. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos conservados e que venham a



ser afetados de forma irreversível têm que ser integralmente escavadas. O Património arqueológico reconhecido durante o acompanhamento arqueológico da obra deve ser, tanto quanto possível e em função do seu valor patrimonial, conservado *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação.

23. Perante o potencial arqueológico da área alvo de afetação do projeto, e a eventual necessidade de exumação de espólio arqueológico, onde algum desse espólio pode ser sujeito a um acelerado processo de decomposição, implica a criação de uma ou mais reservas submersas primárias e transitórias até à sua entrega à Tutela do Património, para depositar esses bens móveis, protegendo-os assim da degradação irreversível a que ficarão sujeitos se permanecerem em contacto direto com o ambiente atmosférico.
24. Para as eventuais ocorrências patrimoniais deve-se contemplar a proteção, sinalização, registo gráfico (desenho/ topografia e fotografia) e memória descritiva (descrição de características morfo-funcionais, cronologia, estado de conservação e enquadramento) de todos estes elementos que se situem a menos de 100m da frente de obra. Sempre que se verifique a absoluta necessidade em realizar intervenções destrutivas nesse Património deve haver um parecer prévio da entidade de Tutela.
25. Para além da identificação de Património Cultural, deve ser dada especial atenção para a informação geoarqueológica que possa ser identificada sobre as sucessivas movimentações que a orla costeira sofreu ao longo dos séculos, nomeadamente em época plistocénica e holocénica.
26. Elaborar um Relatório nos termos do Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, onde se encontre descrita a metodologia utilizada, os depósitos e estruturas arqueológicas que vierem a ser descobertas, apresentar a interpretação da estratigrafia e dos materiais arqueológicos encontrados. Devem também acompanhar o relatório, o respetivo registo gráfico e fotográfico de cada uma das eventuais realidades arqueológicas detetadas, o levantamento topo-hidrográfico da área intervencionada e o estudo, registo, tratamento e acondicionamento do espólio que for recolhido durante a intervenção arqueológica.
27. Acautelar todas as situações que conduzam a um excesso de iluminação artificial na obra, incluindo nos estaleiros e em eventuais trabalhos noturnos de dragagem ou que decorram sobre o terraplano do terminal, de forma a minimizar a poluição luminosa, quer sobre a superfície de água do estuário quer sobre as fachadas do edificado ao longo da Rua Heróis de França, Av. Norton de Matos e areal da praia de Matosinhos. A iluminação artificial a utilizar deve privilegiar o recurso a difusores de vidro plano e fonte de luz oculta de modo a que a luz seja dirigida, o mais possível, segundo a vertical do lugar e apenas sobre os locais em que efetivamente seja exigida.
28. As operações de dragagem, de saneamento e de demolição/desmonte de estruturas existentes devem ser cuidadosamente planeados, ajustados e devidamente calendarizadas de forma a evitar a formação, e progressão de plumas de turbidez, de forma a manter a qualidade visual das águas, quanto à cor e transparência.
29. Vedar os estaleiros e parques de materiais, de acordo com a legislação aplicável.
30. Implementar medidas que evitem o derrame, depósito ou largada de materiais que possam afetar a qualidade das águas ou a navegação no porto e estabelecer uma área de interdição no espelho de água (delimitada com assinalamento marítimo) emitindo o respetivo Aviso à Navegação.
31. Privilegiar a utilização de ferramentas de biorremediação que permitam responder de forma



ecologicamente sustentável a incidentes de contaminação, associados quer a derrames acidentais, quer a fenómenos de ressuspensão de sedimentos.

32. Prever o uso de barreiras de contenção *Nearshore* ou cortinas de turbidez (cortinas *silt*) para controlar a dispersão de partículas sólidas/sedimentos em suspensão e minimizar a turbidez da coluna e da superfície de água.
33. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.
34. Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, deve proceder-se à recolha do solo contaminado, se necessário com o auxílio de um produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado.
35. Assegurar o correto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na atividade das populações.
36. Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área do projeto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.
37. O acesso à obra deve ser efeito exclusivamente pelas vias internas do porto, ficando interdito o uso da rede viária local.
38. Utilizar sistemas de filtragem eficientes na central de betão.
39. Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ser afetados pelas obras.
40. Os veículos pesados de acesso à obra não devem exceder em mais de 5 dB(A) os valores fixados no livrete, em acordo com o n.º 1 do artigo 22.º do Regulamento Geral de Ruído.
41. Evitar situações de aceleração/desaceleração excessivas, assim como sinais sonoros desnecessários.
42. Assegurar que são selecionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível.
43. Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.
44. Colocação de barreira de contentores marítimos (ou se possível barreira acústica absorvente definitiva, com tratamento paisagístico) junto à vedação da área de intervenção dos terraplenos, com vista a atenuar a propagação sonora para junto dos recetores localizados na Rua Heróis de França e Jardim Senhor do Padrão.
45. Adotar soluções estruturais e construtivas dos órgãos e edifícios, e instalação de sistemas de insonorização dos equipamentos e/ou edifícios, que alberguem os equipamentos mais ruidosos, de modo a garantir o cumprimento dos limites estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído.
46. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.
47. Na zona do terraplano, proceder à aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras.



48. Devem ser definidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro, das terras de empréstimo e/ou materiais excedentários a levar para destino adequado, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis.
49. Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra.
50. Recorrer sempre que possível a mão-de-obra local, favorecendo a colocação de desempregados residentes no concelho de Matosinhos.
51. Adquirir produtos e serviços junto de empresas instaladas na região do Grande Porto, com o objetivo de maximizar a fixação de valor a nível regional.
52. Sempre que possível em função das especificidades de cada fase da obra, evitar operações significativas de transporte de materiais durante as horas de ponta da manhã e da tarde.
53. Disponibilizar transporte coletivo para os trabalhadores.
54. Implementar o Projeto de Integração Paisagística do Novo Terminal de Leixões, nos termos em que o mesmo vier a ser aprovado no âmbito da análise do RECAPE.

Fase final da execução da obra

55. Após a concretização da obra e durante pelo menos dois anos deve ser feito o acompanhamento da vegetação no âmbito da manutenção do Projeto de Integração Paisagística do Novo Terminal Leixões. No entanto, mesmo após esse período, durante esta fase, devem ser tomadas todas as medidas corretivas se se registar um desenvolvimento inadequado das espécies ou exemplares da cortina arbórea, que pode passar pela sua substituição em caso de morte.
56. Proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.
57. Proceder à recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.
58. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.

Fase de exploração

59. Alterar/atualizar as publicações náuticas emanadas pelo Instituto Hidrográfico (Roteiro da Costa Portuguesa), assim como as Cartografias Náuticas Oficiais (CNO), incluindo as alterações morfológicas do fundo e correntes daí resultantes, uma vez que a concretização do projeto levará a uma alteração da linha topográfica da infraestrutura portuária.
60. Rever e atualizar Plano de Emergência Interno do Porto de Leixões e respetivo sistema de aviso e alerta, de forma a refletir as alterações decorrentes do projeto em apreço, em termos da identificação dos riscos inerentes à área objeto do referido Plano, procedimentos e medidas de mitigação, em articulação com os planos de emergência internos dos estabelecimentos abrangidos pelo D.L. nº 150/2015.



61. Colocar barreira acústica absorvente, com tratamento paisagístico, junto à vedação nordeste do Porto de Leixões (na envolvente ao Novo Terminal, Via de Cintura Portuária e Jardim do Senhor do Padrão), com vista a atenuar a propagação sonora da atividade do terminal (incluindo o tráfego) para junto dos recetores localizados na Rua Heróis de França e Jardim Senhor do Padrão.
62. Beneficiação do acesso rodoviário ao novo terminal com a colocação de uma camada de desgaste com pavimento menos ruidoso (atenuação de, pelo menos, 3 dB(A) face ao piso atual) com vista à diminuição da afetação sonora pelo tráfego rodoviário.
63. Estabelecer e operacionalizar espaços, estruturas e equipamentos definitivos para o porto de pesca no início da fase de exploração, de forma a assegurar o serviço de forma idêntica ou superior à que ocorreu até ao início da fase de obra. As necessidades, investimentos e requalificações devem ser articuladas atempadamente com a DOCAPECA.
64. Planear a distribuição dos contentores privilegiando as posições mais interiores do terraplano do terminal, de modo a que apenas nas situações mais exigentes de contentorização sejam ocupadas as posições mais expostas da frente urbana e frente voltada à praia de Matosinhos.
65. Minimizar os impactes visuais através do alinhamento/disposição dos pórticos e da sua deslocação, em fase de não operacionalidade, mais para o interior do cais.
66. Efetuar a montagem dos pórticos em função do aumento da solicitação determinada pelo mercado em termos de volume (TEU) de contentores.
67. Limitar as manobras de atracar/detracar exclusivamente a rebocadores de baixas emissões ou elétricos.
68. Garantir no Caderno de Encargos da Concessão a possibilidade de fornecimento de energia e a progressiva obrigatoriedade da utilização de energia de terra, sempre que o navio tenha essa possibilidade e o tempo de estadia ou especiais condições de prontidão o não o desaconselhem.
69. Apresentar um plano para a redução com metas e ações para a progressiva descarbonização de todas as atividades portuárias em linha com a "World Ports Climate Declaration".
70. Recorrer a equipamentos eficientes, de funcionamento elétrico ou de baixas emissões para limitar as emissões associadas às atividades de carga e descarga de mercadorias durante a permanência dos navios no porto. Os pórticos de cais e os pórticos de parque devem ser de funcionamento elétrico.
71. Proceder à renovação da frota automóvel para veículos híbridos ou elétricos, devendo todos os veículos a adquirir ser destas tipologias.
72. Promover o investimento em fontes de energia auxiliares em terra, fazendo com que deixem de ocorrer emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) durante o período de atracagem dos navios no terminal.
73. Salvaguardar a visibilidade dos faróis de auxílio à navegação, os quais não podem ficar ocultos, e evitar direcionar para o mar focos de luz que possam confundir a navegação.
74. Acautelar que a navegação e manobras dos navios no novo terminal não provoque ondulação significativa que cause danos às embarcações que se encontrem atracadas no porto de pesca.
75. Assegurar o cumprimento das condições e normas de segurança aplicáveis para os locais de armazenamento de matérias perigosas, os quais devem estar devidamente assinalados e compartimentados.



76. Implementar medidas que minimizem o risco da bacia de retenção da zona de armazenamento de produtos e do parque de estacionamento de viaturas ser afetada por um eventual evento de cheia, galgamento ou *tsunami*.
77. Assegurar a sensibilização/formação dos trabalhadores do Porto de Leixões e empresas subcontratadas sobre os procedimentos definidos no respetivo Plano de Emergência Interno, na sequência da revisão efetuada para efeitos de integração do projeto em apreço.
78. Garantir a realização de simulacros e exercícios, nos quais sejam envolvidos os agentes de proteção civil e os meios externos considerados como necessários.
79. Efetuar avaliação periódica, a reaver de dez em dez anos, da exposição das estruturas do NTL aos riscos climáticos relevantes, como a subida do nível médio das águas do mar e o galgamento costeiro, e possíveis medidas de minimização e adaptação como a instalação e reforço da sinalética apropriada e condicionamento de áreas de atividade portuária.
80. Assegurar a manutenção de área de acostagem para todas as embarcações de pesca, em particular para as de menor dimensão.
81. Otimizar o tempo de funcionamento das máquinas não rodoviárias, com o intuito de ter o menos número possível de equipamentos a funcionar em simultâneo.
82. Efetuar a manutenção periódica das máquinas não rodoviárias.
83. Otimizar os percursos das máquinas não rodoviárias e camiões no interior do terminal.
84. Favorecer a colocação de desempregados residentes no concelho de Matosinhos no âmbito de postos de trabalho a criar pelo futuro terminal.

Programas de monitorização

Devem ser desenvolvidos, apresentados e implementados os programas de monitorização abaixo elencados. Sempre que aplicável, estes programas devem desenvolvidos em articulação com os programas preconizados nas DIA emitidas para os projetos das “Acessibilidades Marítimas do Porto de Leixões” e do “Prolongamento do Quebra-Mar Exterior do Porto de Leixões.

1. Monitorização da Qualidade do Ar

Redefinir e balizar o Plano alargando a monitorização ao exterior do perímetro portuário de forma a contemplar e obter um "retrato" efetivo da dispersão para o seu exterior, pois haverá um acréscimo no tráfego automóvel, estimado em 1288 camiões por dia e por sentido, a que acresce a estimativa de 150 veículos ligeiros em hora de ponta e agudização do contributo da poluição marítima e portuária, tendo em conta a atracagem de navios de maior dimensão.

Aconselha-se a manutenção do plano de monitorização atualmente existente no Porto de Leixões, nomeadamente a medição que é efetuada em duas estações (estação móvel e estação fixa) da responsabilidade da APDL, para monitorização em contínuo de PTS e PM10.

No entanto, e de acordo com os resultados obtidos, considera-se relevante a inclusão do poluente NO₂ no plano de monitorização existente, cujo método de análise deve ter por base a norma de referência EN 14211 (princípio de medição: quimiluminescência).

Face a isto, considera-se fundamental a monitorização de NO₂, em regime de medição indicativa, abrangendo 14% do ano, de acordo com o fixado no Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro. Esta



monitorização deve ser representativa da área que abrange as habitações consideradas no EIA, como as mais sensíveis, localizadas junto à VILPL, nomeadamente nas localidades de Gatões e Lomba.

Assim, em fase de RECAPE deverá ser apresentada a proposta de um Plano de Monitorização para a Qualidade do Ar que integre também o poluente NO₂, cumprindo as condições acima referidas em termos de duração da amostragem e localização dos pontos de amostragem.

2. Monitorização do Ruído

A monitorização dos níveis de ruído deve cumprir o disposto no *Regulamento Geral do Ruído*, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, e ser efetuada por Laboratório Acreditado pelo IPAC, de acordo com a Norma Portuguesa NP ISO 1996 – *Acústica: Descrição, Medição e Avaliação do Ruído Ambiente* – Partes 1 e 2, e o “*Guia prático para medições de ruído ambiente*”, da Agência Portuguesa do Ambiente.

Parâmetros a Monitorizar:

- Efetuar a monitorização nos períodos de plena atividade e operacionalidade, com funcionamento dos equipamentos mais ruidosos, de forma a avaliar o período de funcionamento mais crítico.
- Efetuar a medição dos parâmetros físicos (LAeq, LAr e Lden) para os vários períodos legais: diurno, entardecer e noturno ou outros indicadores eventualmente indicados na Licença Especial de Ruído (LER).
- Contabilizar o respetivo tráfego durante as medições, e garantir a representatividade deste nos resultados obtidos para LAeq e LAr, dado que o ambiente sonoro junto dos recetores sensíveis será maioritariamente influenciado pelo ruído do tráfego rodoviário de veículos pesados.
- Determinar, pelo menos, os seguintes parâmetros meteorológicos: temperatura do ar; velocidade do vento; direção do vento; humidade relativa do ar.
- Avaliar a fachada e piso mais desfavorável de cada recetor.
- Avaliar a efetiva contribuição da atividade do Porto de Leixões, nos resultados globais obtidos.

Locais de Amostragem:

São propostos pontos de amostragem ao longo da Av. Eng.º Duarte Pacheco, Rua Heróis de França e Rua do Godinho), em zona de grande proximidade onde se estima a maior incidência de perturbação.

Quadro 142 – Localização dos pontos de medição para monitorização de ruído

Ponto de medição	Local	Coordenadas do recetor (WGS84)
Ponto 1	Avenida Eng. Duarte Pacheco	41°11'17.59"N; 8°41'43.68"W
Ponto 2	Rua Heróis de França	41°11'6.88"N; 8°41'47.96"W
Ponto 3	Rua Heróis de França	41°10'57.42"N; 8°41'40.94"W
Ponto 4	Rua Heróis de França	41°10'54.66"N; 8°41'37.15"W
Ponto 5	Rua Godinho	41°10'51.09"N; 8°41'38.77"W





Figura 328 – Localização dos pontos para monitorização de ruído

Frequência de Amostragem:

Fase de obra

A monitorização na fase de obra com periodicidade trimestral, como prevista no EIA, não se apresenta necessária. Será sim fundamental efetuar uma campanha de monitorização nos dias/mês mais críticos da obra, acompanhada de relatório onde se incluam as medidas corretivas adotadas caso se tenham detetado acréscimos de ruído que possam estar a causar incomodidade e/ou reclamações.

Fase de exploração

A monitorização da fase de exploração é aconselhada no primeiro ano e, desde que não detetadas situações críticas ou sejam recebidas reclamações de ruído que necessitem de medidas corretivas adicionais, após cinco anos.

Métodos de amostragem e equipamentos necessários

As medições devem ser efetuadas por laboratório acreditado, ao abrigo do artigo 34.º do Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei 9/2007).

As medições devem cumprir as recomendações expressas, na versão mais recente, da legislação, normalização e diretrizes aplicáveis.

Relatório e discussão de resultados

Os resultados das medições acústicas devem ser analisados por comparação com os requisitos legais aplicáveis, nomeadamente os estabelecidos nos artigos 11º e 13º do RGR (Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro), ou outros eventualmente indicados na Licença Especial de Ruído.

Deve ser elaborado um Relatório de Monitorização por cada campanha de medição, em conformidade com a estrutura estabelecida no Anexo V da Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro.



Em função dos resultados obtidos e das dificuldades sentidas em cada campanha, deverá ser avaliada a necessidade de se efetuarem ajustes no programa de monitorização.

3. Monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais – Qualidade da água

A monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais – Qualidade da água poderá ser integrada no Programa de Monitorização trimestral da Qualidade das Águas Superficiais no Porto de Leixões, já atualmente implementado pela APDL.

Em sede de RECAPE deve ser apresentada a metodologia desse programa de monitorização, demonstrando que os parâmetros monitorizados permitem detetar substâncias poluentes relacionadas com eventuais derrames acidentais de hidrocarbonetos (combustíveis ou outros óleos) ou outras substâncias poluentes.

4. Monitorização dos sistemas ecológicos

A monitorização dos sistemas ecológicos será integrada no Programa de Monitorização para a macrofauna bentónica previsto nas DIA emitidas para os projetos do «Prolongamento do Quebra-Mar Exterior do Porto de Leixões» (AIA 3001) e das «Acessibilidades Marítimas do Porto de Leixões (AIA 3002)».

Em sede de RECAPE deve ser apresentado o referido programa de monitorização reformulado, de forma a integrar um novo ponto de amostragem próximo da área do Novo Terminal de Leixões.

5. Monitorização do Património Cultural

Programa de Monitorização do Património Cultural, contemplando em particular a monitorização do Monumento Nacional do Padrão do Bom Jesus de Matosinhos. Este deve ser mesurável, com indicação de objetivos concretos, quais os parâmetros de monitorização, identificar os locais necessários monitorizar, frequência das amostragens, métodos de registo e de que forma devem ser apresentados e analisados os resultados, bem como as medidas necessárias adotar conforme os diferentes cenários, inclusive durante a fase de exploração.

