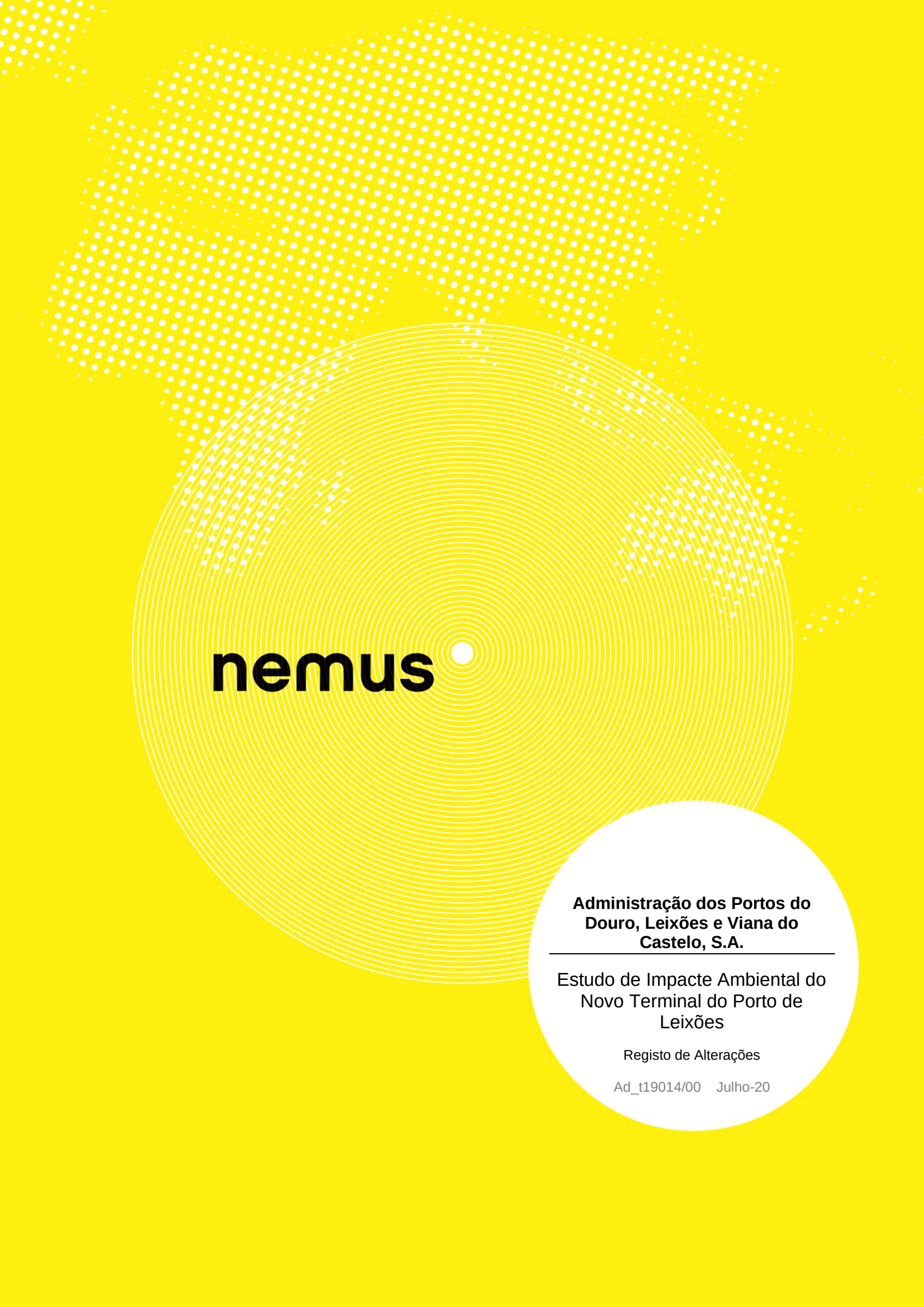




nemus

**Administração dos Portos do
Douro, Leixões e Viana do
Castelo, S.A.**

**Estudo de Impacte Ambiental do
Novo Terminal do Porto de
Leixões**

Registo de Alterações

Ad_t19014/00 Julho-20

Estudo de Impacte Ambiental do Novo Terminal do Porto de Leixões

Registo de Alterações

Controlo:

Versão Inicial:

Data do documento	Autor	Responsável pela revisão	Responsável pela verificação e aprovação
07/07/2020	Vários	NS	PBC

Alterações:

Versão nr.	Data	Responsável pela alteração	Responsável pela revisão	Responsável pela verificação e aprovação	Observações

ÍNDICE GERAL

1.	Introdução	1
2.	Elementos Adicionais	2
2.1.	Enquadramento	2
2.2.	Aspetos gerais e projeto	15
2.3.	Alterações climáticas	18
2.4.	Vibrações	20
2.5.	Socioeconomia	20
2.6.	Ordenamento do território	21
2.7.	Património cultural	27
2.8.	Prevenção de acidentes graves	32
2.9.	Paisagem	35
3.	Reformulação do Resumo Não Técnico	41

ANEXOS

Anexo I – Pedido de Elementos Adicionais (Ofício S033355-202006-DAIA.DAP)

Anexo II – Troca de Correspondência

1. Introdução

O presente documento constitui o Registo de Alterações ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do **Novo Terminal do Porto de Leixões (NTL)**, e visa complementar a resposta ao pedido de elementos adicionais da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), de 03 de junho de 2020, atualizado em 16 de junho pelo ofício com a referência S033355-202006-DAIA.DAP e relativo ao processo de AIA n.º 3338 (cópia do ofício em Anexo).

O presente documento acompanha e complementa a versão consolidada do Estudo de Impacte Ambiental (v01, julho 2020), onde se integraram os elementos adicionais e a reformulação dos aspetos requeridos no Relatório Síntese (RS - Volume I). Foi revista alguma da cartografia anteriormente entregue, assim como preparada nova cartografia de apoio sempre que justificável, tendo a totalidade das peças desenhadas sido integradas no Volume II. Foi também editada uma nova versão dos Anexos (Volume III), bem como do Resumo Não Técnico. Todos os documentos substituem os anteriores, datados de janeiro de 2020.

Nas secções seguintes apresentam-se as respostas e justificações aos esclarecimentos e os elementos adicionais solicitados e/ou a indicação da secção do EIA onde a mesma se encontra. A organização está de acordo com a estrutura do pedido de elementos adicionais.

2. Elementos Adicionais

2.1. Enquadramento

1. Referir e enquadrar o procedimento de avaliação ambiental estratégica das "Alterações ao Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL (2017-2026) e suas Unidades de Negócio", no qual este projeto se inclui.

A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) das Alterações ao Plano Estratégico da APDL, foi decidida em sede de Grupo de Acompanhamento da Obra (GAO) do Prolongamento do Quebra-mar. A AAE foi contratualizada em setembro de 2019 com a empresa TIS, e o Relatório Ambiental preliminar foi entregue em meados de junho e encontra-se em análise interna pela APDL antes de ser partilhado pelas várias entidades.

Informa-se adicionalmente que a APDL contratualizou a avaliação dos impactos cumulativos das alterações ao Plano Estratégico da APDL e esse relatório estará brevemente disponível.

Incluído na secção 2.2 do RS do EIA.

2. Tendo em consideração a estreita dependência do projeto, agora em avaliação, com os projetos "Acessibilidade marítimas do Porto de Leixões" e "Prolongamento do quebra-mar exterior do Porto de Leixões", efetuar uma avaliação pormenorizada dos impactos cumulativos previstos.

Como referido na secção 5.1. "Introdução, metodologia e critérios de avaliação" do RS do EIA, a avaliação de impactos cumulativos tomou como base os projetos associados e complementares (definidos em 3.9), entre os quais os projetos das acessibilidades marítimas e o prolongamento do quebra-mar. Os impactos cumulativos foram avaliados nos descritores em que se poderiam verificar e foram sintetizados na secção final de cada um.

Na versão revista do EIA (julho 2020), complementa-se e atualiza-se essa análise na nova secção 5.17.

3. Atendendo à existência do Grupo de Acompanhamento das Obras do Porto de Leixões, criado através do Despacho n. 2 3638/2019, de 1 de abril, da então Ministra do Mar, e dos trabalhos realizados nessa sede:

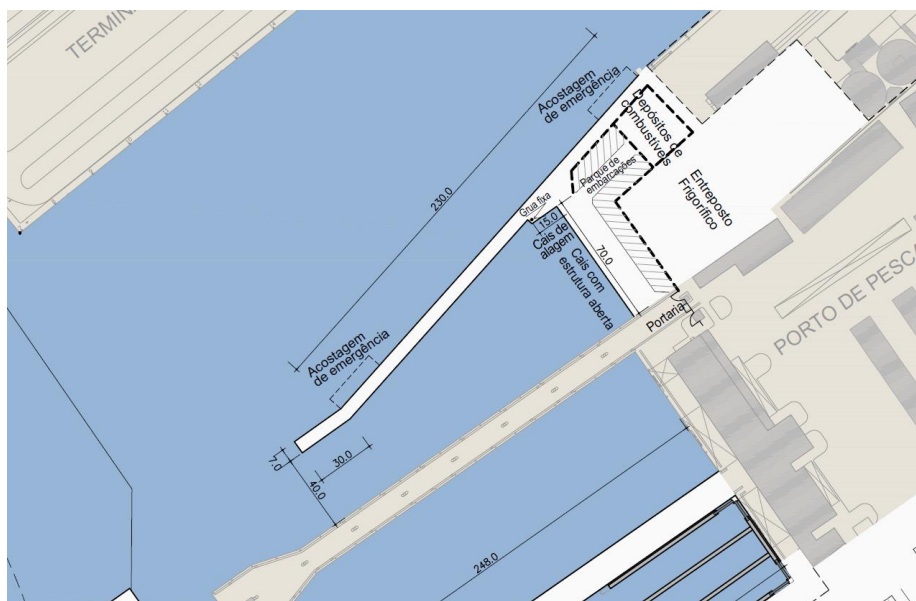
3.1. Clarificar sobre se as várias alternativas apresentadas, para o layout do Novo Terminal (Alternativa 2, Alternativa 3 e Solução Variante à Alternativa 3), foram devidamente articuladas com o sector da pesca e indicação da forma como foi feita essa articulação;

Segundo a APDL, os layouts foram sendo articulados com o setor da Pesca, numa primeira fase em sede do grupo de acompanhamento, e posteriormente com articulação direta com a DOCAPESCA e desta com os seus “parceiros”. Existem registos de troca de correspondência eletrónica que o atesta.

3.2. Clarificar, e apresentar as respetivas evidências, se as alternativas propostas dão resposta ao seguinte:

3.2.1. Construção de uma nova ponte cais a norte;

Ver secção 3.3.7. “Intervenções no porto de pesca” do RS do EIA e Desenhos PRJ4 a PRJ6 (Volume II). O molhe-cais vertical ficará localizado no novo núcleo de pesca mais a norte (primeiro núcleo, secção 3.3.7.1). Será composto por dois troços, sendo os primeiros 155 m de comprimento alinhados com a obra de retenção marginal que delimita o núcleo por norte, acostável em toda a extensão da face interior e com a frente virada para o canal de navegação no seguimento daquela obra de retenção. Na extremidade poente deste troço do molhe-cais será também criado um posto de acostagem com 30 m de comprimento, exclusivamente destinado a embarcações de emergência. O segundo troço, com 30 m de comprimento, tem um alinhamento paralelo ao alinhamento das pontes-cais existentes e um perfil transversal idêntico ao do primeiro troço, sendo apenas acostável na face Sul. Este arranjo não varia com as alternativas.



Nota: O espaço acima delimitado como “Entrepasto Frigorífico” corresponderá, na prática, a um Entrepasto Frigorífico, uma Fábrica de Gelo e as instalações da FOR-MAR, que partilharão um único edifício

Fonte: CONSULMAR (2019)

Excerto da Figura 27 do RS do EIA – Primeiro núcleo do porto de pesca (onde se pode ver o molhe-cais vertical, que delimita a norte o núcleo)

3.2.2. Aproveitamento do topo norte do novo terminal para a criação de pontos de amarração das embarcações do cerco e arrasto;

3.2.3. Criação, entre as atuais ponte 2 e ponte 3, de plataformas flutuantes para o estacionamento e descarga de pescado da pequena pesca;

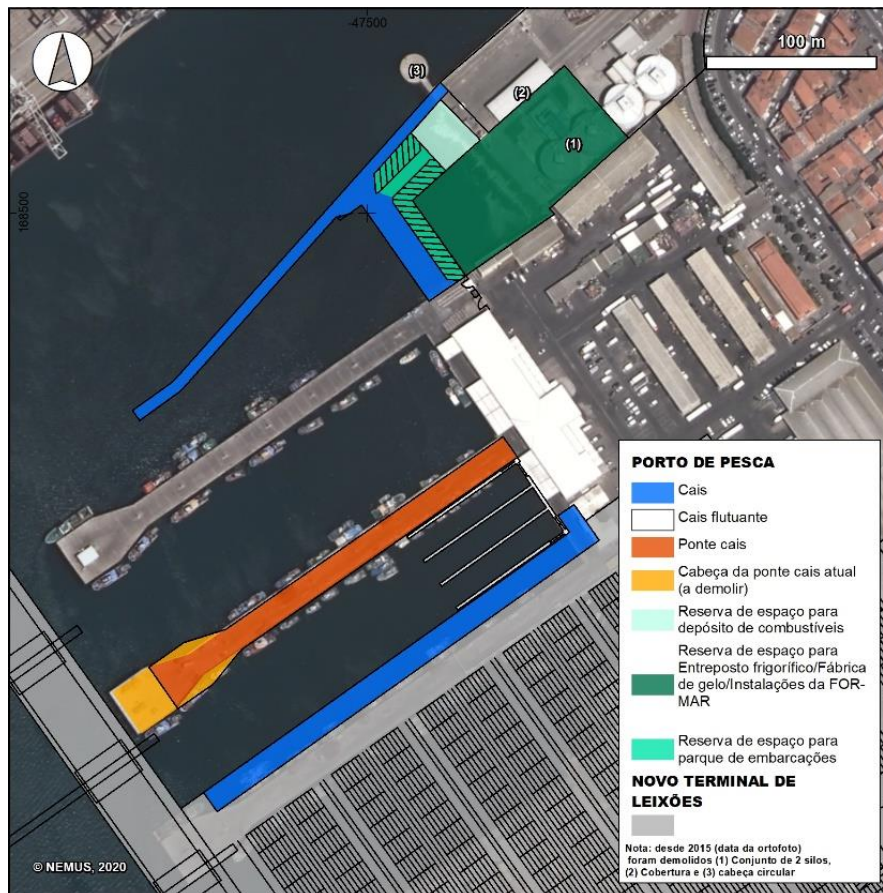
3.2.4. No enraizamento da nova ponte cais, a norte, será efetuada a expansão do terraplino existente, de forma a libertar mais espaço para o porto de pesca para acomodar o novo entreposto, o novo posto de abastecimento de combustível (gasóleo e gasolina), a zona para estacionamento em seco de embarcações da pequena pesca, e a instalação de um guincho/pórtico para alagem de embarcações, que substituirá, em alternativa, a construção de uma rampa varadouro;

Ver secção 3.3.7. “Intervenções no porto de pesca” do RS do EIA e Desenhos PRJ4 a PRJ6 (Volume II).

Item 3.2.2: Está projetada uma frente acostável para o estacionamento de embarcações de pesca, no limite noroeste do aterro do NTL. Ver abaixo excerto da Figura 26 do RS do EIA (base da variante à alternativa 3) – onde se pode verificar o aproveitamento do topo norte do novo terminal para a criação de um cais para a pesca (a azul). O comprimento da frente acostável varia conforme a alternativa do NTL, sendo que no caso da Alternativa 3 e Variante à Alternativa 3, prevê-se atribuição de um corredor de acesso de largura superior ao previsto na Alternativa 2 (14 m em vez de 3 m, sendo esta a situação representada na figura acima).

Item 3.2.3: Como se pode ver na figura abaixo (excerto da Figura 26 do RS do EIA), entre o limite noroeste do aterro do NTL e a ponte-cais 2 será criado um cais flutuante composto por plataformas para o estacionamento e descarga de pescado da pequena pesca.

Item 3.2.4: Como se pode ver na figura abaixo (excerto da Figura 26 do RS do EIA), está prevista a expansão do atual aterro no novo núcleo de pesca a norte, de forma a acomodar o novo Entrepasto Frigorífico, a Fábrica de Gelo e as instalações da FORMAR, que partilharão um único edifício, bem como um depósito/posto de combustíveis e um parque de embarcações a seco, equipado com grua para alagem das embarcações.



Excerto da Figura 26 do RS do EIA (base da variante à alternativa 3)

3.2.5. Eliminação do depósito de estilha no espaço do novo terminal;

Segundo informação da APDL, o terraplino que foi utilizado em tempos para depósito de estilha (e que hoje já não é utilizado para esse tipo de carga) será ocupado pelo Novo Terminal, pelo que será absorvido pela construção do mesmo.

3.2.6. Ponderação da eliminação dos depósitos de armazenamento de granéis líquidos no espaço do novo terminal;

A área onde estão atualmente localizados alguns depósitos de armazenamento de granéis líquidos, na zona no enraizamento do molhe sul, será ocupada pelo NTL, pelo que estas estruturas terão de ser desmanteladas. Ver secção 3.4.3.3. do RS do EIA.

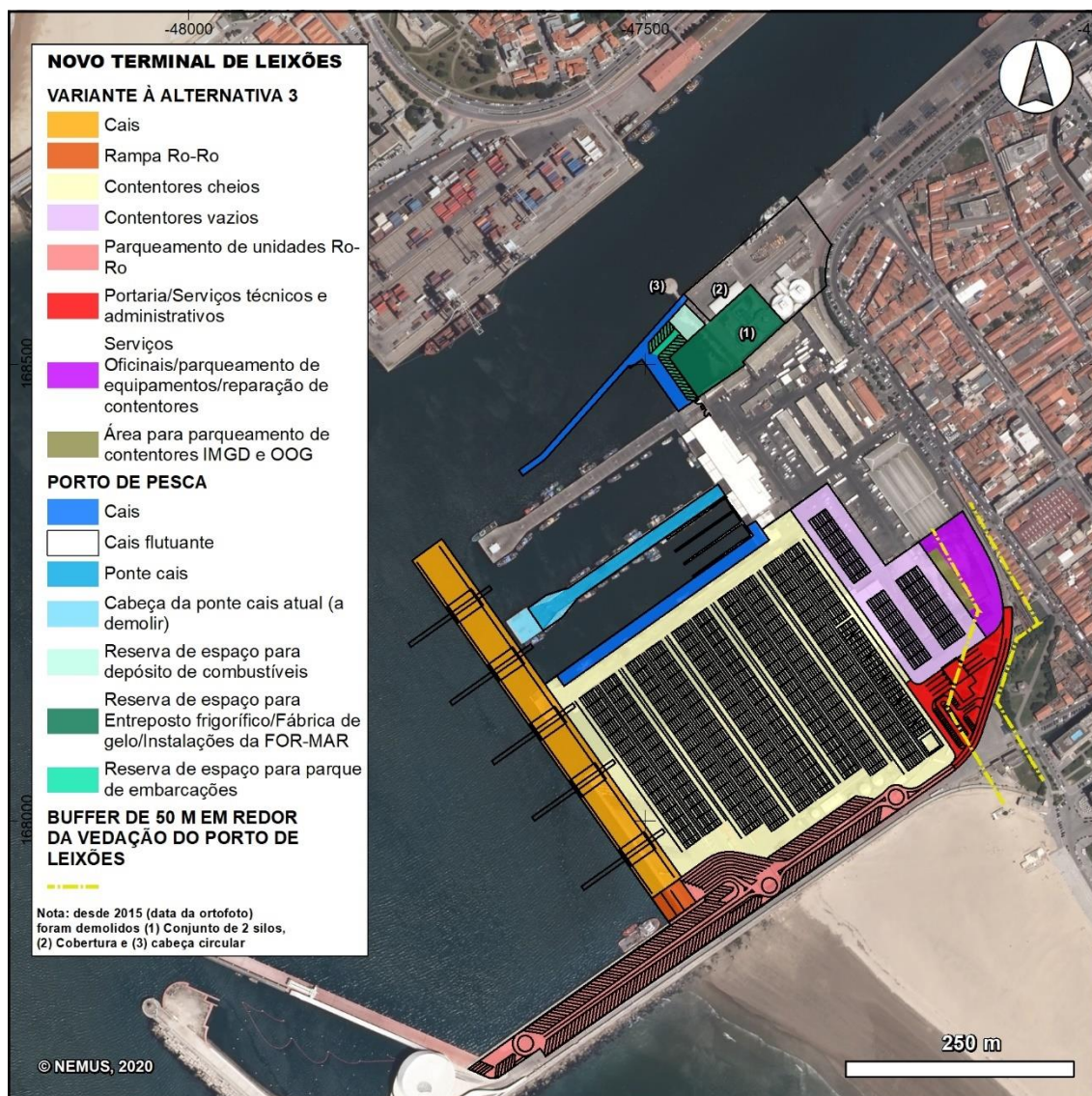
3.2.7. Criação de um buffer de 50 m em redor da vedação, na zona contígua à cidade, onde não existirá empilhamento de contentores. A partir deste buffer o estacionamento de contentores começará com duas alturas, indo progressivamente aumentando de forma a minimizar o impacte visual;

3.2.8. A zona limítrofe com a cidade deverá ser preferencialmente utilizada para a localização dos edifícios administrativos e de apoio do novo terminal;

3.2.9. A zona de estacionamento de contentores contígua aos pórticos de cais terá um empilhamento máximo de contentores de 4+1;

Ver Secção 3.3.2.2 do RS do EIA.

Apresenta-se na Figura seguinte o arranjo geral do Terminal com a delimitação da faixa de “buffer” com 50 m de largura em redor da vedação, que evidencia a não existência de empilhamento de contentores nessa área. A zona limítrofe com a cidade é utilizada para a localização dos edifícios administrativos e de apoio do novo terminal (serviços oficiais, por exemplo).



Excerto da Figura 21 do RS – Arranjo geral do terminal (base Variante à Alternativa 3) e buffer de 50 m em redor da vedação

O bloco seguinte destina-se a contentores vazios e poderá ter parte das fiadas com empilhamento a 3 alturas, sem comprometer a capacidade do terminal, refletindo-se essencialmente numa redução pouco significativa da oferta de tempo de estacionamento em parque para este tipo de contentores, facilmente compensada com a disponibilidade existente e a criar em parques de 2ª linha na plataforma logística / porto seco de Leixões.

Na restante área de estacionamento, o plano de estiva previsto, no que se refere a contentores cheios movimentados por eRTG, contempla conjuntos de blocos de pilhas de 7 contentores de largura, por um máximo de 4 contentores em altura. Em ambos os casos os eRTG terão uma capacidade de elevação de uma altura adicional (“+1”) de forma a conseguir transpor a pilha de contentores, quando na sua altura máxima (4 contentores), para, por exemplo colocar um contentor noutra fiada.

3.2.10. Introdução de cortina arbórea ou arbustiva (à semelhança das já existentes) ao longo da fronteira com a cidade e instalação de barreiras acústicas;

3.2.11. Substituição do piso empedrado da via de acesso interna do porto de Leixões, entre a entrada do porto e o novo terminal, por pavimento silencioso;

Ambas as medidas foram recomendadas no RS do EIA, secções 6.9.2 e 6.13.1, e serão desenvolvidas no projeto de execução/RECAPE.

3.2.12. Implementação de medidas de controlo de velocidade na Via Interna do Porto de Leixões;

Já são atualmente postas em prática medidas de controlo de velocidade na Via Interna do Porto de Leixões (Via de Cintura Portuária - VCP).

3.2.13. Uso intensivo de equipamentos elétricos no cais e no parque;

Ver secção 3.3.3 do RS do EIA.

Quer os pórticos de cais quer os pórticos de parque eRTG (*Electrified Rubber Tyred Gantry*) serão de funcionamento 100% elétrico.

3.2.14. Criação de sinergias entre o novo terminal e zona de atividades logísticas, de forma a libertar espaço dentro do porto e maximizar a utilização do novo conceito legal de porto seco;

Segundo informação da APDL, a Plataforma Logística do Porto de Leixões (PLPL) nasce como uma necessidade imperativa de capacitar o Porto de Leixões para melhor responder às exigências das cadeias logísticas globais de transporte de cargas e com o fito de mitigar a falta de terraplenos para o *handling* e estacionamento das cargas no interior do porto e de criar serviços de valor acrescentado às cargas que por ele passam. A melhoria da operacionalidade do porto passa pelo uso das áreas da plataforma logística como apoio à armazenagem de 2ª linha e ao *handling* das cargas no interior do porto, e dada a sua proximidade e conectividade física com o porto, pode afirmar-se que são quase uma extensão dos terminais portuários existentes e do futuro terminal. Objetivando minimizar as restrições de espaço interior ao porto e colocar no terreno o conceito legal de porto seco, a APDL pretende implementar as “extended gate ways” (ação prevista no Plano Estratégico da APDL 2017-2026) que ligará física e digitalmente os terminais portuários de contentores à plataformas logísticas e portos secos do *hinterland* de Leixões.

Como evidências desta política de criação de sinergias entre o porto e a sua plataforma logística e os plataformas e portos secos do *hinterland*, registam-se:

- o atual operador dos terminais de contentores, a Yilport Leixões, está a ultimar um contrato para o uso dos lotes 7 e 8 da PLPL para apoio à atividade de *handling* de contentores nos terminais interiores ao porto;
- estão a ser desenvolvidos projetos piloto com start-ups, a Bizcargo e T-Mining, que por certo darão contributos para implementar as “extended gate ways” e fazer caminho para a utilização do novo conceito de porto seco.

3.2.15. Integração da nova zona do terminal na rede de monitorização de ruído do porto de Leixões.

Tal como mencionado na secção 7.3 do RS do EIA, ainda que não se prospete o agravamento significativo do ambiente sonoro (e vibrátil) existente na área de potencial influência acústica do projeto do Novo Terminal de Leixões, e se prospete que os impactes, quer para a fase de construção quer para a fase de exploração, sejam pouco significativos, julga-se adequado propor um Plano de Monitorização de Ruído para ambas as fases, com o objetivo de verificar a conformidade com os limites legais aplicáveis e averiguar a real afetação no ambiente sonoro envolvente.

Recomendou-se assim a realização de medições periódicas junto dos conjuntos de recetores mais próximos, nomeadamente na envolvente da Rua Heróis de França e Avenida Eng. Duarte Pacheco, em Matosinhos.

Face à não previsão de impactes significativos, não se considerou necessário propor, adicionalmente, a integração da zona do terminal na rede de monitorização de ruído do porto de Leixões, ou seja, efetuar medições de ruído no interior do porto/NTL. Contudo, em função da evolução dos resultados iniciais da monitorização proposta nos recetores no exterior, a APDL está disponível para considerar a extensão da rede de monitorização do porto a esta nova zona.

Ver revisão da secção 7.3 do RS do EIA.

4. Identificar todas as alterações de projeto preconizadas, face ao projeto anteriormente apresentado em sede de definição de âmbito, salientando-se os aspetos referentes à área de terrapleno, a capacidade de movimentação de carga, a ligação ferroviária ao Terminal e a realocação do porto de pesca, bem como demonstrar o acolhimento de todas orientações emanadas no Parecer da CA sobre o conteúdo do EIA ou apresentar justificação para a sua não consideração.

Ver nova secção 3.3.10 do RS do EIA.

À data da elaboração da PDA (dezembro de 2017) não existia ainda um projeto propriamente dito do novo terminal, pelo que a descrição que desta constava era uma previsão do que se esperava poder vir a ser o novo terminal (de contentores), com base nos estudos iniciais de viabilidade. Existiam nessa fase vários aspetos de fundo ainda em aberto, por exemplo quanto ao futuro do porto de pesca, aspetos esses que foram sendo amadurecidos, articulados entre entidades e devidamente desenvolvidos durante a elaboração do Estudo Prévio.

Desse percurso evolutivo resultaram várias diferenças, mais ou menos significativas, entre o comunicado na fase de PDA e o projeto que veio a ficar estabelecido no EP e que constitui o âmbito de avaliação do EIA, e que justificaram, também, algumas adaptações das metodologias inicialmente propostas.

Importa desde logo salientar que os cerca de 25 ha que foram considerados na PDA pressupunham, à época, a realocização total do porto de pesca, libertando toda a área para o Novo Terminal, o que permitiria desde logo uma maior capacidade instalada e, também, dispor de um terminal ferroviário a norte do futuro terminal. Atendendo a que posteriormente, por indicação e negociação entre APDL, Tutela e DOCAPESEA, se entendeu que o porto de pesca não poderia sair e que, deste modo, a área disponível para o Novo Terminal seria de apenas cerca de 16 ha, tornou-se impossível considerar a instalação dum terminal ferroviário, uma vez que entre o Novo Terminal e o “hipotético” terminal ferroviário existiria o porto de pesca, o que torna fisicamente inviável a sua construção/exploração. A redução da área inicialmente pensada teve também como consequência direta a diminuição da capacidade de movimentação do terminal, neste caso de 750 000 para 480 000 TEU/ano, e como tal da dotação de equipamento de movimentação de cargas.

Quanto à secção 3.2 “Antecedentes” do parecer da CA à PDA, esclarece-se que a Estratégia do Governo Português para o Aumento da Competitividade Portuária (2017 - 2026) não foi objeto de AAE. Como mencionado no item 1, secção 2.1 do presente documento, a AAE das “Alterações ao Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL (2017-2026)” encontra-se em curso.

As alternativas são justificadas na secção 2.3 RS do EIA.

O porto de pesca e as estruturas de descarga de pescado e de primeira venda do mesmo, permanecerão no mesmo local. As áreas e equipamentos do porto de pesca que tiveram de ser “ocupadas” pelo novo terminal, nomeadamente o entreposto frigorífico, a fábrica de gelo, as instalações da FOR-MAR, frentes de acostagem (pontecais 1 e plataformas flutuantes), rampa varadouro e área de estacionamento de embarcações a seco, bem como o posto de combustíveis, serão repostas na zona envolvente, num dos 2 núcleos previstos e conectados com o principal, mantendo a operacionalidade do conjunto. Esta definição foi feita em total articulação com a DOCAPESCA. Os respetivos impactes foram avaliados no EIA, quer os das obras marítimas necessárias e definidas em pormenor no EP do NTL, quer os impactes cumulativos com a componente “terrestre” deste novo núcleo (projeto complementar, a desenvolver oportunamente pela APDL) e com a nova lógica de funcionamento do conjunto, muito em especial na socioeconomia.

Na versão revista do EIA (julho 2020), complementa-se e atualiza-se a análise de impactes cumulativos, na nova secção 5.17.

Ao nível do Ordenamento do Território, não havendo dragagens deixa de ser necessária a avaliação de compatibilidade desta ação com a REN, como era referido no parecer da CA, o mesmo sucedendo com a ligação ferroviária, que foi inviabilizada pelos motivos já apresentados acima.

Na versão agora reformulada do EIA (julho 2020) foi considerada a versão que resulta da primeira carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) de Matosinhos (Resolução do Conselho de Ministros n.º 196/1997, com alterações dadas pela Portaria n.º 174/2013), ainda em vigor, visto que a carta da REN publicada com a 1ª revisão do PDM de Matosinhos carece de validade). Ver secção 4.13.4.1. “Reserva Ecológica Nacional” do RS do EIA.

A cartografia da Paisagem foi reformulada para a Escala 1: 25 000 sob a carta militar.

No que respeita ao fator “socioeconomia”, o EIA apresentava uma caracterização do atual Porto de Pesca e das áreas e equipamentos que serão afetados, que foi revista e aditada na presente versão. Embora ainda não exista um projeto para as componentes terrestres do novo núcleo da pesca (projeto complementar, a cargo da APDL), a lógica subjacente é de repor as perdas e modernizar os equipamentos/funcionalidades, pelo que as capacidades serão, no mínimo, equivalentes às atualmente existentes, sempre em articulação com a DOCAPESCA. Foi também melhorada a avaliação de impactes cumulativos (5.15 e nova secção 5.17 do RS do EIA), nomeadamente com os projetos complementares e associados.

A reflexão sobre as eventuais influências do projeto, cumulativamente com os projetos complementares e associados, que, do ponto de vista social, se poderá fazer sentir nas praias de Matosinhos, localizadas a sul, é feita essencialmente no descritor Paisagem. Não se identificou outro tipo de cumulatividade com possíveis impactes na praia de Matosinhos, sob o ponto de vista social ou económico.

Não havendo necessidade de dragagens não se aplica o disposto no ponto 3.3.11 do parecer da CA.

A análise de riscos ambientais foi complementada na versão do EIA (julho 2020), secção 5.18 do RS.

A saúde humana, as alterações climáticas e os efeitos decorrentes da vulnerabilidade do projeto perante os riscos de acidentes graves ou de catástrofes foram abordadas na primeira versão do EIA (janeiro 2020), secções 4.16/5.16, 4.2/4.7/5.2/5.7, 4.3.6/5.3/5.18, respetivamente, tendo sofrido algumas revisões na presente versão (julho 2020).

2.2. Aspetos gerais e projeto

5. Descrever e caracterizar o projeto de "Reconfiguração da parte terrestre do Porto de Pesca", incluindo a avaliação dos seus impactes, dada a forte dependência entre este projeto e o projeto em avaliação e tendo presente a cumulatividade de impactes expectável. Salienta-se que embora este tenha sido um dos aspetos bem destacados em sede de definição de âmbito, como merecedor de adequada caracterização e avaliação, o EIA refere que apenas avaliou as obras marítimas do porto de pesca (p. 73 do EIA), e identificou, cartograficamente, uma área reservada à construção da nova fábrica de gelo e entreposto frigorífico, depósito de combustível e parque de embarcações, a localizar em área do Novo Terminal. A parte terrestre do porto de pesca, de acordo com o EIA, corresponde a um projeto a desenvolver pela DOCAPESCA. Contudo, na apresentação, foi referido que a APDL seria responsável pela execução destas componentes e das novas instalações do FOR-MAR (Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar) que serão demolidas para instalar o novo Terminal.

A descrição dessa componente foi revista na secção 3.9 do RS do EIA, a par com a retificação das referências ao longo do relatório quanto à entidade responsável por esse projeto complementar, entre outros acertos. Os impactes (cumulativos) são avaliados na secção 5.17.

6. Apresentar, de modo explícito, o exercício de análise comparativa (referida no ponto 3.3.8 Análise comparativa das soluções alternativas) que permitiu concluir ser a Variante à Alternativa 3, a alternativa mais favorável. No Estudo Prévio é referido que foi efetuada uma análise comparativa das soluções alternativas estudadas, com base numa análise multicritério para avaliação do mérito relativo das alternativas, tendo sido ponderadas as condições operacionais do terminal de contentores, as condições de segurança e de acesso marítimo ao terminal de contentores, as condições operacionais oferecidas ao Porto de Pesca, a área disponível do parque de contentores, a área global do Novo Terminal de Leixões e a estimativa de custos das alternativas. Contudo, nada é referido quanto à análise comparativa em si, à qualificação atribuída a cada critério por alternativa, nem ao próprio mérito de cada alternativa, ficando por apresentar a fundamentação que sustenta as conclusões apresentadas.

Ver reformulação da secção 3.3.8 do RS do EIA.

7. Indicar a metodologia que será usada no desmonte de rocha para rebaixamento do fundo do leito: meios mecânicos e/ou explosivos.

Tal como estava indicado na secção 3.4.3.4 (“Regularização dos fundos”) do RS do EIA: “Para a construção das novas estruturas de cais, tanto no caso do terminal como no caso das obras marítimas do Porto de Pesca, será necessário regularizar os fundos existentes, implicando o eventual quebraamento de rocha.

Trata-se de trabalhos pontuais, com quantidades muito pouco expressivas, limitando-se essencialmente ao quebraamento de alguns picos de rocha. O quebraamento destes picos de rocha realizar-se-á com recurso a escavadora hidráulica sobre pontão flutuante. (...)”.

Pelo que não está previsto o recurso a explosivos.

8. Indicar os métodos a utilizar na demolição das estruturas existentes, em particular a cabeça da ponte cais existente relativa à solução 3 ou variante.

Essa informação constava da secção 3.4.3.3. (“Preparação do terreno e demolição de estruturas existentes”) do RS do EIA. Em particular, a demolição da cabeça da ponte-cais será executada com recurso a escavadora hidráulica sobre pontão flutuante.

9. Estimar o acréscimo de tráfego expectável na fase de funcionamento do projeto e efetuar a análise da capacidade das Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) e da Via de Cintura Portuária (VCP), quantificando também o tráfego associado aos outros terminais portuários, e analisando a capacidade e os níveis de serviço resultantes do funcionamento do Novo Terminal nas vias que efetuam a ligação às vias exclusivas do porto de Leixões que irão, necessariamente, conduzir e escoar esse tráfego.

Ver reformulação da secção 3.5.3 do RS do EIA.

10. Explicitar como se pretende conjugar as atividades de construção com as atividades portuárias, designadamente as relacionadas com o porto de pesca.

O Projeto de Execução/Caderno de Encargos irá garantir/exigir o faseamento da obra de modo a assegurar o normal funcionamento do porto de pesca, o que aliás é uma exigência comum em trabalhos na área portuária.

Segundo informação da APDL, não se antevê que exista afetação ao normal funcionamento do Porto, havendo, contudo, a necessidade de articular/coordenar todas as atividades a desenvolver com o planeamento regular da atividade portuária. Terá assim de existir um planeamento concertado com a DOPS (Direção de Operações Portuárias e Segurança) por forma a evitar quaisquer condicionalismos.

11. Disponibilizar as cotas das diversas construções e identifica-las numa tabela síntese, tendo em conta que:

- os resultados indicam que a área de cota inferior a 2,4 m relativamente ao Datum 1938 de Cascais (Antunes et. al., 2019) tem probabilidade superior a 80% de ser inundada em 2025 em eventos extremos de sobrelevação meteorológica com período de retorno de 50 anos coincidente com máxima preia-mar, apresentar numa tabela síntese as cotas dos edifícios de apoio, equipamentos, áreas de estacionamento, circulação, redes técnicas, a localizar no terraplino;
- O proponente refere que o limite das áreas do terraplino e do cais encontra-se a +6,0m ZH (+4,0m NM).
- A área do terraplino terá no total aproximadamente de 16 hectares e incluirá edifícios de apoio, equipamentos, áreas de estacionamento, circulação, redes técnicas, etc..

Informação integrada na secção 3.3.2.2 do RS do EIA.

12. Indicar a capacidade de acostagem de embarcações de pesca prevista para o Porto de Pesca em cada uma das alternativas apresentadas.

Informação integrada na secção 3.3.7 do RS do EIA.

2.3. Alterações climáticas

13. Estimar as emissões de Gases com Efeito de Estufa, em particular do tráfego marítimo, nacional e internacional, na situação atual, futura sem projeto e futura com projeto.

No EIA (ver secção 5.7.2.5 do RS do EIA, relativa ao descritor Qualidade do Ar - cuja devida referência estava mencionada no descritor Clima e alterações climáticas, 5.2.2) já foram contabilizadas as emissões de GEE associadas ao tráfego marítimo, nacional e internacional, para as três fases de projeto (atual, futura sem projeto e futura com projeto).

14. Verificar a correspondência da metodologia utilizada com a do inventário nacional para este setor.

A metodologia adotada e os FE considerados vão de encontro à metodologia usada no inventário nacional (https://apambiente.pt/_zdata/Inventario/20200318/NIR_FINAL.pdf.)

15. Quantificar as emissões estimadas de gases fluorados (HFCs, PFCs e SF6) emitidos nos equipamentos de refrigeração a usar na nova fábrica do gelo e no entreposto frigorífico.

Segundo informação da APDL, não existindo ainda um projeto propriamente dito do novo entreposto frigorífico/fábrica de gelo, esta quantificação não é possível de ser efetuada na presente fase. Trata-se de um projeto complementar, que será desenvolvido oportunamente, no sentido de repor e modernizar os equipamentos do atual porto de pesca cuja área será ocupada pelo futuro Terminal. Fruto do desenvolvimento tecnológico, os equipamentos a utilizar serão certamente mais eficientes do que os existentes no atual Entreposto frigorífico/fábrica de gelo, que contam já vários anos.

16. Indicar, para os equipamentos de refrigeração, qual o tipo de fluido que vai ser utilizado, nomeadamente se vão ser utilizados fluídos de refrigeração alternativos (e.g. refrigerantes naturais) ou se preveem apenas soluções com gases fluorados.

Idem a resposta anterior.

2.4. Vibrações

17. No caso de serem adotadas metodologias de demolição com recurso a explosivos, identificar medidas de controlo e apresentar um adequado plano de monitorização.

Tal como estava indicado na secção 3.4.3.4 (“Regularização dos fundos”) do RS do EIA: *“Para a construção das novas estruturas de cais, tanto no caso do terminal como no caso das obras marítimas do Porto de Pesca, será necessário regularizar os fundos existentes, implicando o eventual quebramento de rocha.*

Trata-se de trabalhos pontuais, com quantidades muito pouco expressivas, limitando-se essencialmente ao quebramento de alguns picos de rocha. O quebramento destes picos de rocha realizar-se-á com recurso a escavadora hidráulica sobre pontão flutuante. (...).”

pelo que não está previsto o recurso a explosivos.

2.5. Socioeconomia

18. Deverão ser adequadamente tratadas no âmbito do fator ambiental Socioeconomia as questões referidas no ponto relativo aos "Aspetos Gerais e Projeto" referentes a:

- *Compatibilização das atividades de construção com as atividades portuárias, designadamente as relacionadas com o porto de pesca;*
- *Quantificação do tráfego associado aos outros terminais portuários, e análise da capacidade e dos níveis de serviço resultantes do funcionamento do Novo Terminal nas vias que efetuam a ligação às rodovias exclusivas do porto de Leixões que irão, conduzir e escoar esse tráfego;*
- *Avaliação dos impactes cumulativos com os projetos associados e inclusão no Estudo Prévio das medidas propostas no âmbito dos trabalhos do Grupo de Acompanhamento do projeto de prolongamento do quebra-mar do Porto de Leixões;*

— Caracterização da "Reconfiguração da parte terrestre do Porto de Pesca" e identificação e avaliação, dos seus impactes.

19. Atualizar os "Indicadores de impacto do complexo industrial-portuário de Leixões", apresentados no Quadro 92 e as "Estimativas da parte da economia nacional que é servida pelo Porto de Leixões", incluídas no Quadro 93, do Subcapítulo 4.15.5. "Atividade portuária", uma vez que os mesmos se reportam a 2006, não se podendo, assim, considerar como representativos da situação presente.

20. Fundamentar a opção de abandono da ligação ferroviária ao Novo Terminal, tendo em consideração as características do projeto apresentado em sede de definição de âmbito, as perspetivas avançadas no EIA para este tipo de tráfego, bem como as orientações emanadas por instrumentos de política de ordem superior, designadamente o Plano Nacional Energia e Clima (PNEC2030) e o Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC2050).

Todos os itens foram integrados nas secções 4.15, 5.15, 5.17 e 6.18 do RS do EIA.

2.6. Ordenamento do território

21. Demonstrar a compatibilidade do proposto com o articulado no Instrumento de Gestão Territorial (IGT) aplicável — Plano Diretor Municipal (PDM) de Matosinhos — para os "Espaços de atividades económicas-áreas de logística".

Ver secção "4.13.3.7. Plano Diretor Municipal de Matosinhos" do RS do EIA revisto.

A área de intervenção abrange os espaços de atividades económicas com especial aptidão para a atividade logística, que se destinam à localização de atividades potenciadoras de criação de emprego e visam a competitividade territorial do concelho de Matosinhos nas suas diversas escalas.

Neste sentido, o projeto do Novo Terminal prevê um terminal de contentores que permite dar resposta às novas exigências de mercado, revelando-se compatível com categoria de uso do solo presente; e ainda com índice de utilização do solo inferior a 1.0, cumprindo com o disposto no artigo 46º do regulamento do PDM de Matosinhos.

Nota-se, de acordo com o nº3 do artigo 45.º que a armazenagem a descoberto não deve produzir poluição atmosférica e deposição de partículas na envolvente urbana.

22. Considerar a versão que resulta da 1.ª carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) de Matosinhos (Resolução do Conselho de Ministros n.º 2 196/1997, com alterações dadas pela Portaria n.º 174/2013), identificando como única tipologia da REN a afetar a "área de mar até à batimétrica de 30 metros". Saliencia-se que a carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) publicada com a 1.ª revisão do PDM de Matosinhos, carece de validade, uma vez que a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte ainda não procedeu à sua publicação.

Ver secção “4.13.4.1. Reserva Ecológica Nacional” RS do EIA revisto.

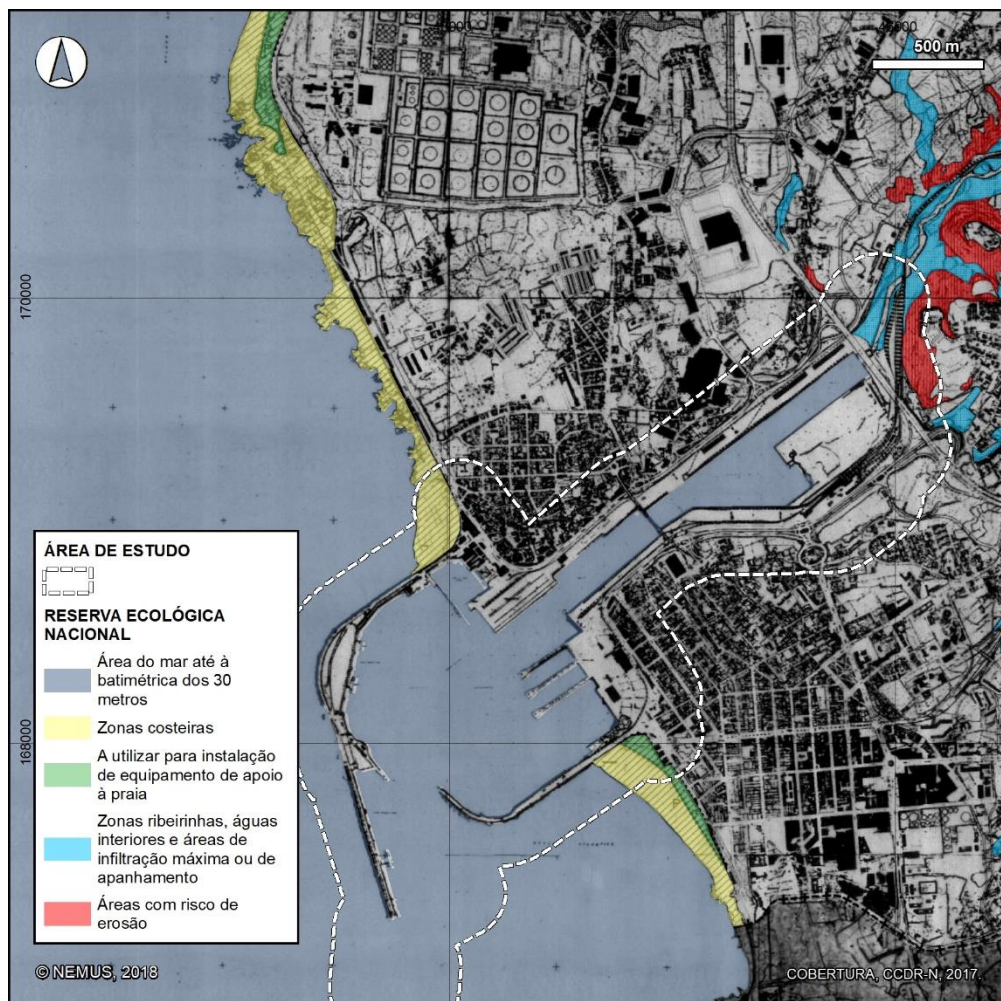
São apresentadas no quadro e figuras seguintes as classes da REN delimitadas a partir da Resolução do Conselho de Ministros n.º 196/1997, com alterações dadas pela Portaria n.º 174/2013; e no âmbito da 1ª revisão do PDM de Matosinhos (CMM, 2019) e a respetiva descrição, no contexto geográfico da área de estudo. O extrato da delimitação da REN na área de estudo é também reproduzido à escala original no Desenho OT5 (Volume II – Desenhos).

Quadro 1 – Classes de REN e respetivas delimitações, disponibilizadas pela CCDR-N (2017) e CMM (2019) e na área de estudo

Classes de REN		Descrição	
CCDR-N (2017)	CMM (2019)	CCDR-N (2017)	CMM (2019)
Área de mar até à batimétrica de 30 metros	Faixa marítima de proteção costeira	Delimitada até à linha batimétrica dos 30 m (SNIRLit, 2018) a partir da delimitação da Carta Administrativa Oficial de Portugal (versão 2016)	Delimitada pela batimétrica dos 30 m e pela Linha de Máxima Preia-Mar de Águas-Vivas Equinociais - LMPMAVE (através da proposta do POC)

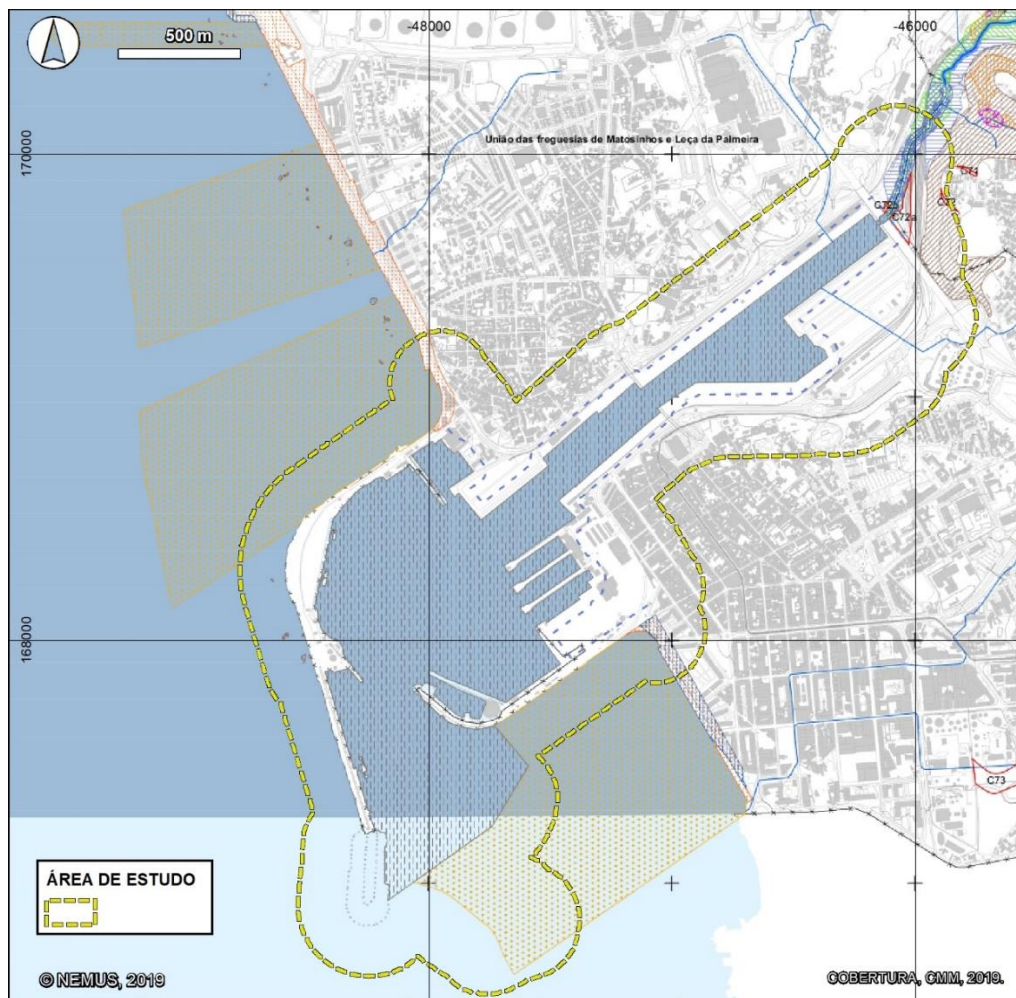
Classes de REN		Descrição	
CCDR-N (2017)	CMM (2019)	CCDR-N (2017)	CMM (2019)
Zonas costeiras	Praias	Delimitadas pelas praias de Leça da Palmeira e Matosinhos, neste caso incluindo área “a utilizar para instalação de equipamento de apoio à praia”	Delimitadas pela batimétrica dos 16 m e a LMPMAVE, inclui as praias de Leça da Palmeira e Matosinhos
	Dunas costeiras		Delimitadas pela LMPMAVE e pelo limite das areias eólicas, com morfologia e vegetação características
-	Zonas ameaçadas pelo mar	-	Delimitada através das faixas de salvaguarda ao galgamento de nível I no âmbito da proposta do POC
Zonas ribeirinhas, águas interiores e áreas de infiltração máxima ou de apanhamento	Águas de transição e respetivos leitos, margens e faixa de proteção	Corresponde ao vale do rio Leça	Corresponde ao estuário do Leça (plano de água da zona portuária), estendendo-se para montante até à Ponte de Guifões; a faixa de proteção inclui a margem e corresponde a uma faixa de 50 m além da LMPMAVE
	Zonas ameaçadas pelas cheias	-	Correspondem ao troço a jusante do rio Leça
	Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos ⁽¹⁾	-	Correspondem ao troço a jusante do rio Leça
Áreas com risco de erosão	Áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo	Corresponde ao vale do rio Leça	

(1) De acordo com o disposto no Regime Jurídico da REN, as cartas de delimitação da REN apresentam também as exclusões de áreas que, em princípio, deveriam ser integradas na REN, mas que, de acordo o modelo de ordenamento proposto para o município, não são compatíveis com regime da REN. Situação que se verifica na área de estudo, em duas zonas do vale do rio Leça (C72a e C72b – tipologia AEPRa), delimitadas na carta REN proposta pela 1ª revisão do PDMM, correspondendo a áreas efetivamente já comprometidas e legalmente edificadas ou autorizadas, a compromissos urbanísticos válidos, atividades económicas, infraestruturas e equipamentos.



Fonte: Adaptado de CCDR-N (2017)

Excerto da Figura 151 do RS do EIA – REN no município de Matosinhos delimitada pela CCDR-N (2017)



Áreas de proteção do litoral	Águas de transição e respetivos leitos, margens e faixa de proteção	Áreas de prevenção de riscos naturais
Faixa marítima de proteção costeira	Águas de transição	Zonas ameaçadas pelo mar
Praias	Faixa de proteção	Zonas ameaçadas pelas cheias
Dunas costeiras litorais	Limite de margem	Áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo
Faixa terrestre de proteção costeira	Áreas relevantes para a sustentabilidade do ciclo hidrológico terrestre	Áreas a excluir da REN
	Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos	C - Áreas efectivamente já comprometidas

Fonte: Adaptado de CMM (2019)

Excerto da Figura 152 do RS do EIA – REN no município de Matosinhos delimitada pela CCM (2019)

Importa, ainda, referir que a proposta da delimitação da nova REN teve em consideração os pareceres intermédios emitidos pela CCDD-N na elaboração da mesma, em consonância com a proposta de ordenamento do PDM, identificando-se e fundamentando-se as exclusões propostas no âmbito da revisão do mesmo, bem como de outros projetos previstos, tais como o projeto de prolongamento do Quebra-Mar exterior do Porto de Leixões, apresentado pela Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, que se encontra em concurso para obra.

23. Apresentar, para cada uma das soluções (alternativas e variante), um quadro que contabilize a área de REN a afetar na tipologia referida - "área de mar até à batimétrica de 30 metros" - e volume de movimentação de terras.

Ver secção "5.13.2.1. Reserva Ecológica Nacional" RS do EIA revisto.

A área de estudo inclui áreas classificadas, pela CCDD-N (2017), no âmbito da Reserva Ecológica Nacional como "Área de mar até à batimétrica de 30 metros", "zonas costeiras", "zonas ribeirinhas" e "áreas com risco de erosão". Do ponto de vista das áreas de intervenção da fase de construção, estão expostas diretamente áreas de "Área de mar até à batimétrica de 30 metros". No quadro seguinte é apresentada a contabilização da área REN a afetar na tipologia referida para cada alternativa do projeto.

Excerto do Quadro 131 - Área de REN a afetar na tipologia "área de mar até à batimétrica de 30 metros"

Alternativas	Área de mar até à batimétrica de 30 metros	
	Área (m ²)	Aterros (m ³)
Alternativa 2	102 503,7	234 563
Alternativa 3	99 694,3	
Variante à Alternativa 3	104 829,6	

Segundo a proposta da delimitação da REN, pela CMM (2019), a área de estudo abrange as categorias “áreas de proteção do litoral”, “águas de transição e respetivos leitos, margens e faixa de proteção”, “áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos” e “áreas de prevenção de riscos naturais”. No entanto, a área de intervenção propriamente dita sobrepõe-se diretamente com as subcategorias “faixa marítima de proteção costeira” e “águas de transição”.

De acordo com o Anexo II do Regime Jurídico da REN (Decreto-Lei n.º 124/2019 de 28 de agosto) a beneficiação de infraestruturas portuárias são ações isentas de comunicação prévia, nas áreas REN identificadas acima.

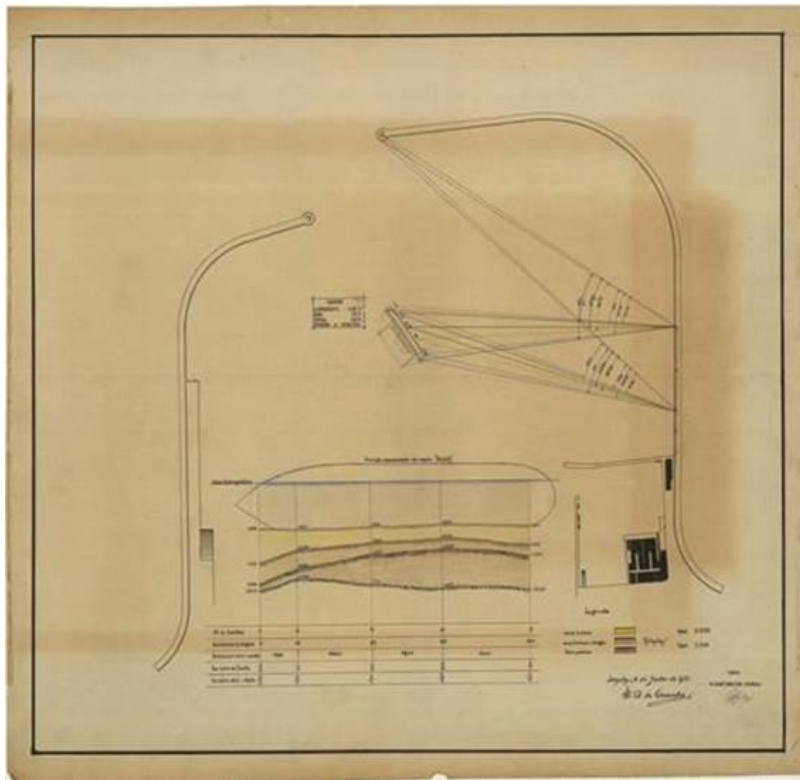
2.7. Património cultural

24. Analisar a cartografia histórica do Porto de Leixões relativa ao final do século XIX/início do século XX, nomeadamente onde se encontra a localização do naufrágio “Orania” (CA 2292), ocorrido em 1934.

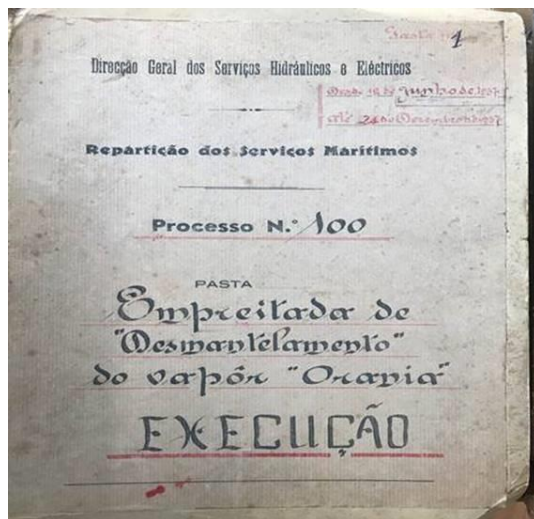
Ver secção “4.14.10. Património arqueológico” RS do EIA revisto.

O naufrágio do Vapor Orania ocorreu no interior do Porto de Leixões, a 19 de dezembro de 1934. Pouco tempo depois de ter fundeado, o vapor de passageiros holandês «Orania» foi abalroado pelo vapor português «Luanda» e afundou-se. O navio ao mergulhar ficou sobre fundo em pleno canal de entrada, à cota (-9m), tendo-se afundado em lodo de forma gradual até à cota (-15m).

O destroço do Orania manteve-se no local até à sua remoção/desmantelamento por flutuação e recurso a explosivos. A última chapa foi retirada a 22 de novembro de 1939. Para tal foi necessário dragar o local até à cota (-17m). A remoção do destroço foi efetuada pela firma F. Flohr, de Keil.



Representação da localização do afundamento do Vapor Orania, 1935-1939



Processo n.º 100 - Empreitada de Desmantelamento do Vapor Orania, 1937



Notícia – O Comércio de Leixões de 26 de novembro de 1939

fontes: http://opilotopraticododouroeleixoes.blogspot.com/2011_05_22_archive.html e www.facebook.com/PortoDesaparecido › posts › sucata proveniente do vapor "Orania".

25. Apresentar na caracterização da situação atual para o Património Cultural as ocorrências arqueológicas CA 7076, 8580, 8602 e 8715

Ao quadro 85 do Relatório Síntese do EIA acrescem as ocorrências arqueológicas:

Designação	CA*	CNS**	Cronologia***		Descrição
	7076				
	8580				
	8602				
	8715				

Foi realizado o pedido de consulta de processos a 16/6/2020 e a signatária foi informada que “de momento não é possível agendar a consulta dos processos de arqueologia, segundo as indicações dos colegas do CNANS” (email no Anexo II).

26. Indicar a articulação havida com o Gabinete de Arqueologia da Autarquia e com eventuais projetos de investigação existentes na área

Segue em anexo (Anexo II) a correspondência trocada com o Gabinete Municipal de Arqueologia da Câmara Municipal de Matosinhos.

27. Apresentar documentação que demonstre a reduzida potência sedimentar na zona do projeto que sustenta a indicação da inexistência de vestígios arqueológicos devido às dragagens de aprofundamento e manutenção

De acordo com o ponto 4.3.4. do RS do EIA “A batimetria dos fundos do interior do Porto de Leixões é expressão, por um lado, das frequentes operações de dragagem realizadas para assegurar as condições de navegabilidade, e, por outro lado, pelo transporte de sedimentos por ação das correntes de maré e do caudal fluvial do rio Leça.” (p.159).

Na secção 3.2.5.2 do RS do EIA revisto é apresentada uma tabela de volumes de dragados de 1972 até 2018, onde é possível perceber a intensa dinâmica das atividades de dragagem dentro do porto de Leixões. A zona de projeto foi intensivamente dragada entre 2005 e 2008 (aprofundamento da bacia de rotação e construção do terminal multiusos).

28. Apresentar simulação visual do projeto a partir do Imóvel de Interesse Público do Forte de Leça da Palmeira.

Item tratado no descritor da Paisagem, secção 5.12.3 do RS do EIA revisto.

29. Avaliar as implicações sobre o solo pré-aterro da zona de cais atualmente existente relativamente à execução das várias alternativas estruturais do cais, nomeadamente com a execução do prisma de alívio, das estacas e dos terraplenos

A área de cais atualmente existente e que será afetado pelo projeto foi construído na década de 30 do séc. XX. De acordo com a informação existente (fotografias de época e desenho de projeto) o solo pré-aterro corresponde a leixões. Dada a antiguidade da obra não existe informação que permita avaliar as implicações do projeto sobre o solo pré-aterro.



Fonte: www.apdl.pt/historia

Imagem de sul para norte, estando em primeiro plano os leixões posteriormente cobertos pelo cais

30. Avaliar as implicações que podem ocorrer com as ações de regularização de fundos previstas atividades de construção e processos construtivos, bem como com as novas infraestruturas do porto e novo terminal

Segundo a informação cedida pelo projetista e conforme exposto na descrição da fase de construção no RS do EIA, as ações de regularização de fundos previstas serão pontuais para desmonte de alguns picos de rocha que possam existir. O desmonte será feito por escavadora hidráulica sobre pontão flutuante. A ação prevista é avaliada neste caso em concreto como não impactante para o património.

De acordo com a descrição do projeto, as infraestruturas previstas para o porto e para o novo terminal também não comprometem qualquer elemento patrimonial.

31. Considerar as condicionantes, elementos a apresentar e as medidas de minimização previstas nos projetos associados ou complementares, nomeadamente nos procedimentos de avaliação de impacte ambiental das acessibilidades marítimas e o prolongamento do quebra-mar exterior do Porto de Leixões, com o presente Projeto

Os projetos das acessibilidades marítimas e do prolongamento do quebra-mar exterior do Porto de Leixões não apresentam impactes sobre o património tendo sido definido em DIA como medida de minimização ações de preservação *in situ* do Titã situado no molhe norte do porto de Leixões, e caso seja impossível, deverá ser entregue relatório à autoridade de AIA que justifique o desmantelamento.

Como medida de prevenção foi definido acompanhamento arqueológico de todas as ações em fase de construção apesar de não se ter identificado património subaquático ou terrestre (com exceção do Titã).

No presente EIA está registado o segundo Titã, designado de Titã 1, que se encontra vedado e não se prevê a sua afetação.

Neste âmbito, não se identificando impactes no presente estudo também não existem impactes cumulativos com os projetos já em curso no porto de leixões.

32. Retificar, certamente por lapso, as referências a procedimentos necessários assegurar junto das entidades que entretanto já não correspondem à Tutela do Património

Foram retificadas as referências no RS do EIA, secções 5.13.2.3 e 6.14.1.

33. Rever a Avaliação de Impacte e as Medidas de Minimização face às alterações coligidas nos pontos anteriores, nomeadamente a ponderação sobre a valorização do património cultural e a sua eventual integração no projeto

Os dados apresentados nos pontos anteriores não alteram a avaliação e medidas apresentadas no anterior Relatório Síntese, pelo que se mantém.

2.8.Prevenção de acidentes graves

34. Descrever de que forma o processo de desativação e demolição das instalações de Leixões da Repsol Portuguesa, S.A., estabelecimento de nível inferior do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto, está a ser articulado entre a Repsol Portuguesa, S.A. promotor do projeto em apreço, no que diz respeito a responsabilidades ao nível das diferentes intervenções e procedimentos para o desmantelamento dos equipamentos em segurança, indicando ainda se está prevista a realocação do estabelecimento em questão

Ver Secção 5.18.2. do RS do EIA.

De acordo com a APDL (comunicação escrita em junho de 2020) “a concessão da Repsol no Molhe Sul de Leixões está a ser prorrogada automaticamente por períodos de 1 ano desde 31/12/2015. No âmbito das reuniões ocorridas com a concessionária no início de 2019, com um intuito de revisão de áreas ocupadas pela concessão, foi transmitido que o Novo Terminal de Leixões viria a ocupar a área da concessão, o que obrigaria nessa altura à desocupação da Repsol.

A concessionária mostrou-se conhecedora dessa situação e disponível, apenas solicitando a respetiva notificação com 6-12 meses de antecedência, para preparar alternativas, não existindo nesta fase protocolo/planeamento para essa desocupação.”

Tendo em conta que ainda existe um prazo alargado até ao início da empreitada do terminal, verifica-se uma janela temporal extensa para preparar o desmantelamento (que será efetuado pelo concessionário) e avaliar o eventual interesse na realocização em área distinta do porto de Leixões, caso haja interesse de ambas as partes.

35. Completar a avaliação de risco desenvolvida no capítulo 5.17.4. e, se necessário, apresentar proposta de medidas adequadas à minimização do risco associado, tendo em consideração o risco de acidente associado às operações de carga/descarga e armazenagem temporária de mercadorias perigosas no terminal, incluindo uma discussão relativa à possibilidade de um incêndio/explosão no terminal poder desencadear um acidente em estabelecimento vizinho abrangido pelo Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto.

Ver Secções 5.18.2. e 5.18.4. do RS do EIA.

De acordo com as Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Leixões, todos os navios que transportem substâncias perigosas ou poluentes são obrigados a apresentar à Autoridade Portuária uma declaração de carga, descarga ou permanência a bordo. Após apreciação do tipo e quantidade de mercadorias perigosas ou poluentes, discriminadas naquela declaração, será dado conhecimento ao terminal de atracação do navio, Capitania do Porto de Leixões e aos Bombeiros.

De acordo com a classificação do IMDG (*International Maritime Dangerous Goods Code*) as classes 3 (Líquidos Inflamáveis) e 6.1 (Substâncias tóxicas) são as classes mais movimentadas atualmente no Porto de Leixões, com incidência principalmente no TCS (consultar quadro 134 do RS). Adicionalmente indica-se que em relação ao volume total de carga movimentada nestes terminais as mercadorias perigosas representam cerca de 4% da carga total em 2018 e 2019.

Ainda de acordo com as Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Leixões, não é permitida a entrada e permanência de navios que transportem ACRILONITRILO (Cianeto de Vinil) – UN 1093, Classe 3.1., nem trasfega de gases liquefeitos (LPG). A movimentação das mercadorias mais perigosas, da classe 1 (explosivos), classe 5.2 (Peróxidos orgânicos) e classe 7 (produtos radioativos), do IMDG, será sempre efetuada por carga/descarga direta, ou seja, diretamente do navio

para o meio de transporte subsequente, ou vice-versa, não sendo permitido o seu estacionamento na área portuária.

Na movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes das classes 1, 5 e 7 deverão ainda ser observadas as seguintes medidas de prevenção:

- Proibição de fumar ou foguear;
- Vedação adequada da zona de operação;
- Disponibilização de meios primários de combate a incêndio, do terminal ou navio.

Sempre que se entenda necessário, a Autoridade Portuária poderá impor medidas adicionais de prevenção aquando da movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes, de qualquer classe, desde que as circunstâncias assim o exijam.

Assim considera-se que estão asseguradas as devidas medidas e procedimentos para evitar a ocorrência de eventos acidentais envolvendo mercadorias com características de perigosidade. Não obstante, o risco associado às operações de carga/descarga e armazenagem temporária de mercadorias perigosas no terminal foi considerado no âmbito da secção 5.18.4.3.

É ainda de referir que o estacionamento de mercadorias perigosas se encontra a distâncias superiores a 1 km das instalações abrangidas pelo Decreto-Lei n.º 150/2015 na envolvente, nomeadamente do Terminal Petroleiro de Leixões (1,2 km a oeste, com massa de água a separar as instalações), das instalações da CEPSA (1,5 km a este) e da Refinaria do Porto (2,2 km a norte, também separado por uma massa de água). Pelo que se considera remota a possibilidade de interação acidental com estes estabelecimentos.

36. Indicar se foram estudadas alternativas à localização do estacionamento de contentores de mercadorias perigosas (IMGD/IMDG), referida nas plantas 0.1745.00_EP_AE, dada a perigosidade das mercadorias em questão e a proximidade dessa zona da malha urbana.

Ver Secção 5.18.3. do RS do EIA.

A área de estacionamento de contentores de mercadorias perigosas (IMGD/IMDG) prevista no projeto em avaliação encontra-se fora da faixa de “buffer” com 50 m de largura, em redor da vedação do porto, e observará a condição de empilhamento a duas alturas. (ver “

Excerto da Figura 21 do RS – Arranjo geral do terminal (base Variante à Alternativa 3) e buffer de 50 m em redor da vedação” na página 8 do presente documento)

Esta área de estacionamento disporá de uma barreira de proteção, que será projetada para resistir a eventuais acidentes de incêndio/explosão, como medida adequada à minimização do risco associado à proximidade da malha urbana.

Caso a quantidade e sazonalidade de estacionamento transitório destas mercadorias perigosas o venha a justificar, serão criteriosamente selecionadas outras zonas a isolar para o efeito, nos blocos de empilhamento destinados a contentores vazios.

2.9. Paisagem

37. Apresentar toda a cartografia sobreposta à carta base - Carta Militar à Escala à 1: 25.000, eventualmente, com exceção das Cartas de Hipsometria, Declives e Exposições. A Carta Militar deve oferecer sempre uma leitura fácil e imediata das referências geográficas/toponímia que nela constam, devendo permitir boa qualidade de leitura quando se procede à sua ampliação. A carta militar assim como a informação temática nunca deve ser apresentada de forma opaca e/ou abstrata.

Apresenta-se a referida cartografia revista no Volume II.

38. Efetuar o melhoramento dos contornos dos pórtricos, no sentido de serem mais realisticamente assumidos assim, como até a própria tonalidade, nalguns casos. Importa assegurar que a recolha de imagens seja feita em dias de boa luminosidade e de céu azul que permita o devido contraste, podendo, no entanto, também ser apresentadas as simulações em dias menos favoráveis, ou seja, por exemplo com nevoeiro ou dias de céu cinzento, sendo que este último é mais ilustrativo. Será pertinente, se possível, procurar ter um leque mais alargado de situações para que a avaliação seja mais informada. Nestes termos, em relação às simulações já apresentadas no EIA, solicita-se a sua reelaboração de acordo com o atrás expresso para as seguintes figuras que constam no Relatório Síntese do EIA: Figura 266 (Pág. 693); Figura 270 (Pág. 695); Figura 272 (Pág. 696); Figura 274 (Pág. 697); Figura 278 (Pág. 699) e Figura 280 (Pág. 700).

39. Criar, para as mesmas simulações apresentadas no EIA, ou outras que venham, eventualmente, a ser realizadas, complementarmente, o cenário mais desfavorável, ou seja, que os pórtricos tenham a tonalidade, até mais frequente, vermelha ou azul, para que se disponha, em termos de avaliação, de um termo de comparação, mesmo para efeitos de Consulta Pública

Ver secção 5.12.3 do RS do EIA revisto.

Para cada vista são apresentadas simulações com:

- Situação atual;
- Simulação da situação de referência, já com a inclusão do prolongamento do Quebra-mar exterior, com a execução do Novo Terminal de Porto de Leixões, considerando dois tipos de cenários:
 - onde os pórtricos assumem uma tonalidade acinzentada;
 - e outro onde os pórtricos assumem uma tonalidade avermelhada.

É de frisar que em ambos os terminais de contentores do Porto de Leixões (TCN e TCS) os equipamentos de movimentação de cargas, nomeadamente os pórtricos de cais e de parque, têm uma tonalidade acinzentada (cf., ilustrado na figura abaixo), razão pela qual esse é considerado o cenário base. A simulação do cenário onde os pórtricos assumem uma tonalidade avermelhada foi apenas feita como termo de comparação com a tonalidade já usada em Leixões e como um teste à opção mais desfavorável (dentro do contexto da gama habitual de tonalidade dos equipamentos portuários deste género no país, como por exemplo o Terminal de Contentores de Alcântara, em Lisboa).



Pórticos de cais e de parque (de tonalidade acinzentada) do Terminal de Contentores de Leixões (Terminal Sul - TCS)

40. Apresentar uma simulação, ou as que se considerarem necessárias, de modo a ilustrar a perspetiva visual sobre o Projeto, a partir do Terminal de Cruzeiros. Deverá ser tido em consideração que o edifício dispõe de vários pontos de observação, alguns muito relevantes.

41. Apresentar uma simulação, se possível, a partir de um ponto mais elevado de um dos edifícios da frente urbana mais próxima do Porto de Leixões.

As simulações são apresentadas na secção 5.12.3 do RS do EIA revisto.

42 Esclarecer, no que se refere ao Concurso de Ideias para enquadramento da massa de contentores, como se irá processar: a quem será dirigido; se o concurso será público; o espaço temporal; os termos; o caderno de encargos; como será vinculado ao processo de avaliação em curso e, sobretudo, como será acomodado ao espaço físico do Projeto do Terminal, mais concretamente, à área de contentorização, em termos de reserva de espaço na fase de conceção espacial do terminal.

Deverão ser desenvolvidas soluções para a nova barreira compacta de contentores que irá surgir quando o parque estiver predominantemente ocupado, de modo a melhorar o enquadramento visual destas estruturas, que irão afetar sobretudo os locais da marginal de Matosinhos e praia adjacente.

Neste sentido, sugere-se o desenvolvimento de um Concurso de Ideias para o enquadramento de massa de contentores do novo Porto de Leixões dirigido a entidades públicas e privadas, com especialidade em arquitetura e/ou arquitetura paisagista, a ser desenvolvido na fase de projeto de execução/RECAPE. O Concurso de Ideias, sem prejuízo da operação, terá como objetivo encontrar e premiar uma ideia coerente e transversal, assim como soluções programáticas e físicas, inovadoras, exequíveis e sustentáveis, capazes dos seguintes aspetos:

- minimizar o seu impacte visual e compatibiliza-la/enquadra-la com as áreas envolventes;
- absorver o desconforto da compatibilidade da indústria portuária com a habitação, principalmente da frente ribeirinha;
- promover as ligações físicas e imateriais entre o Porto de Leixões e a praia de Matosinhos;
- incentivar a criação artística, de forma atrair visualmente a comunidade local bem como possíveis visitantes da cidade.

43. Apresentar uma análise exploratória dos impactes visuais diretos/indiretos, potencialmente induzidos pelo Projeto, na Fase de Exploração, sobre a ocupação/transformação do território delimitado pela Área de Estudo e, consequente, grau de alteração/artificialização da Paisagem futura como resultado da implementação do Projeto. A referida análise deve focar-se nas repercussões que o Projeto pode representar sobre o desenvolvimento de outras atividades, incluindo ao nível do turismo e/ou fixação da população devido à perda de atratividade, sobretudo, ao longo do passeio público da marginal de Matosinhos — Av. Norton de Matos — e frente urbana desta mesma via.

Tal como é possível verificar das análises apresentadas no EIA, área de intervenção insere-se na frente de Matosinhos, cuja identidade não é possível dissociar, dada a sua proximidade, do oceano e da paisagem marítima que a envolve.

Efetivamente, a presença dos Novo Terminal de Leixões, mais precisamente dos seus elementos: contentores, pátios de parque e de cais, dada a sua grande dimensão, destacam-se no horizonte experimentado aquando da deslocação a cada um dos observadores locais bem como de potenciais visitantes da cidade. De facto, os novos elementos projetados irão interferir com o sistema de vistas atual, principalmente ao longo do passeio público da marginal de Matosinhos (Av. Norton de Matos), quer para os utentes da marginal (que incluem os utilizadores habituais, bem como a população e os turistas que se desloca aos espaços de lazer afetos); bem como de toda a frente urbana aí presente..

Importa referir, que apesar de serem introduzidos novos elementos na paisagem, acabam por não ser muito diferentes dos que são parte integrante dessa paisagem. Ressalva-se ainda que o porto de Leixões já faz parte integral desta paisagem, da própria identidade do lugar, bem como a movimentação e contentores no atual terminal multiusos, existente na mesma zona.

44. Esclarecer quanto à viabilidade de em determinados períodos do dia ou determinada época, os pórticos ficarem todos estacionados numa posição mais interior do Porto, ou seja, mais afastada do molhe sul, no extremo Noroeste do cais onde os mesmos se alinham, em períodos de reduzida atividade.

Segundo informação do proponente, poderá ser viável, mas de forma condicionada. No ciclo diário habitual de operação poderá não ser produtora proceder à movimentação dos pórticos para os efeitos sugeridos, obrigando assim a um incremento significativo de tempo e energia elétrica, para percorrer os até 490m de cais com cada um dos pórticos. Além de outros inconvenientes, seria provavelmente pouco eficiente e sustentável, dadas as tipicamente curtas pausas diárias (trocas de turno, horas de refeições). Acresce que a justaposição dos pórticos, mesmo que numa zona mais afastada, poderá, por outro lado, aumentar a perceção de volumetria dos pórticos. No entanto, nos períodos de menor atividade (programada) poderá ser exigido ao concessionário que acautele esta recomendação.

Deste modo, a pertinência e o desenvolvimento desta recomendação devem ser verificadas na fase de projeto de execução/RECAPE.

Ver secção 6.13.1 do RS do EIA revisto.

3. Reformulação do Resumo Não Técnico

É apresentada, em documento autónomo, a reformulação do **Resumo Não Técnico (RNT)** original (janeiro de 2020), que é atualizado de forma a integrar os novos elementos.

ANEXOS

Anexo I – Pedido de Elementos Adicionais (Ofício S033355-202006-DAIA.DAP)

APDL - Administração dos Portos do Douro,
Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Avenida da Liberdade Apartado 3004
4450-396 - MATOSINHOS

S/ referência

Data

N/ referência

Data

S033355-202006-

DAIA.DAP

DAIA.DAPP.00061.2020

Assunto: Procedimento de AIA n.º AIA 3338
Novo Terminal de Contentores do Porto de Leixões
Retificação do pedido de elementos adicionais

Na sequência do nosso ofício S031101-202005-DAIA.DAP de 3 de junho, verificou-se que, por lapso, o pedido de elementos adicionais anexo ao mesmo não se encontrava completo, estando em falta itens relativos ao fator ambiental paisagem.

Assim, procede-se ao envio da versão completa do referido anexo, alertando-se para o facto da mesma ter sido também disponibilizada no separador Documentos da Administração, na Plataforma SiLiAmb - Módulo, devendo ser desconsiderado o documento anteriormente remetido e disponibilizado na referida plataforma.

Com os melhores cumprimentos,

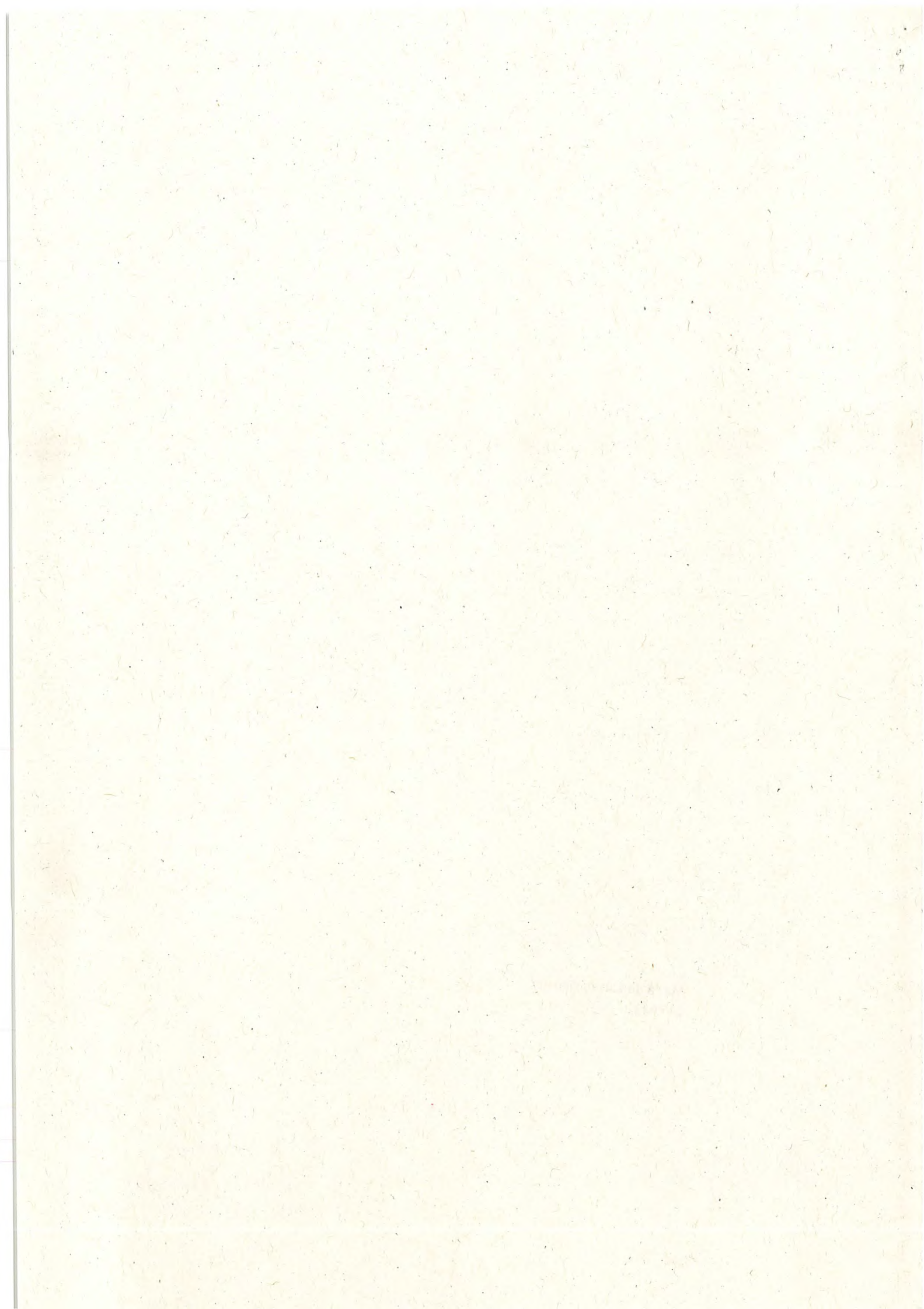
P' O Presidente do Conselho Diretivo da APA, I.P

Nuno Lacasta



Maria do Carmo Figueira
Diretora de Departamento

MRG



Processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) n.º 3338

"Novo Terminal de Contentores do Porto de Leixões"

Pedido de Elementos Adicionais para efeitos de conformidade do EIA

Na sequência da apreciação efetuada sobre o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), pela Comissão de Avaliação (CA), com vista à verificação da conformidade dos documentos recebidos para realização do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), a Autoridade de AIA considerou necessária a apresentação de elementos adicionais de modo a colmatar as insuficiências de informação identificadas, por forma a permitir uma adequada avaliação dos impactes decorrentes do projeto em análise.

Neste sentido, deve ser apresentado um EIA reformulado que apresente a cabal resposta aos aspetos a seguir indicados, bem como proceder-se à reformulação do Resumo Não Técnico (RNT), de acordo com o solicitado.

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL (EIA)

ENQUADRAMENTO

1. Referir e enquadrar o procedimento de avaliação ambiental estratégica das “Alterações ao Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL (2017-2026) e suas Unidades de Negócio”, no qual este projeto se inclui.
2. Tendo em consideração a estreita dependência do projeto, agora em avaliação, com os projetos “Acessibilidade marítimas do Porto de Leixões” e “Prolongamento do quebra-mar exterior do Porto de Leixões”, efetuar uma avaliação pormenorizada dos impactes cumulativos previstos.
3. Atendendo à existência do Grupo de Acompanhamento das Obras do Porto de Leixões, criado através do Despacho n.º 3638/2019, de 1 de abril, da então Ministra do Mar, e dos trabalhos realizados nessa sede:
 - 3.1. Clarificar sobre se as várias alternativas apresentadas, para o *layout* do Novo Terminal (Alternativa 2, Alternativa 3 e Solução Variante à Alternativa 3), foram devidamente articuladas com o sector da pesca e indicação da forma como foi feita essa articulação;
 - 3.2. Clarificar, e apresentar as respetivas evidências, se as alternativas propostas dão resposta ao seguinte:
 - 3.2.1. Construção de uma nova ponte cais a norte;
 - 3.2.2. Aproveitamento do topo norte do novo terminal para a criação de pontos de amarração das embarcações do cerco e arrasto;
 - 3.2.3. Criação, entre as atuais ponte 2 e ponte 3, de plataformas flutuantes para o estacionamento e descarga de pescado da pequena pesca;
 - 3.2.4. No enraizamento da nova ponte cais, a norte, será efetuada a expansão do terrapleno existente, de forma a libertar mais espaço para o porto de pesca para acomodar o novo entreposto, o novo posto de abastecimento de combustível (gasóleo e gasolina), a zona para estacionamento em seco de embarcações da pequena pesca, e a instalação de um guincho/pórtico para alagem de embarcações, que substituirá, em alternativa, a construção de uma rampa varadouro;
 - 3.2.5. Eliminação do depósito de estilha no espaço do novo terminal;

- 3.2.6. Ponderação da eliminação dos depósitos de armazenamento de granéis líquidos no espaço do novo terminal;
 - 3.2.7. Criação de um *buffer* de 50 m em redor da vedação, na zona contígua à cidade, onde não existirá empilhamento de contentores. A partir deste *buffer* o estacionamento de contentores começará com duas alturas, indo progressivamente aumentando de forma a minimizar o impacto visual;
 - 3.2.8. A zona limítrofe com a cidade deverá ser preferencialmente utilizada para a localização dos edifícios administrativos e de apoio do novo terminal;
 - 3.2.9. A zona de estacionamento de contentores contígua aos pátios de cais terá um empilhamento máximo de contentores de 4+1;
 - 3.2.10. Introdução de cortina arbórea ou arbustiva (à semelhança das já existentes) ao longo da fronteira com a cidade e instalação de barreiras acústicas;
 - 3.2.11. Substituição do piso empedrado da via de acesso interna do porto de Leixões, entre a entrada do porto e o novo terminal, por pavimento silencioso;
 - 3.2.12. Implementação de medidas de controlo de velocidade na Via Interna do Porto de Leixões;
 - 3.2.13. Uso intensivo de equipamentos elétricos no cais e no parque;
 - 3.2.14. Criação de sinergias entre o novo terminal e zona de atividades logísticas, de forma a libertar espaço dentro do porto e maximizar a utilização do novo conceito legal de porto seco;
 - 3.2.15. Integração da nova zona do terminal na rede de monitorização de ruído do porto de Leixões.
4. Identificar todas as alterações de projeto preconizadas, face ao projeto anteriormente apresentado em sede de definição de âmbito, salientando-se os aspetos referentes à área de terrapleno, a capacidade de movimentação de carga, a ligação ferroviária ao Terminal e a realocação do porto de pesca, bem como demonstrar o acolhimento de todas orientações emanadas no Parecer da CA sobre o conteúdo do EIA ou apresentar justificação para a sua não consideração.

ASPETOS GERAIS E PROJETO

5. Descrever e caracterizar o projeto de “*Reconfiguração da parte terrestre do Porto de Pesca*”, incluindo a avaliação dos seus impactos, dada a forte dependência entre este projeto e o projeto em avaliação e tendo presente a cumulatividade de impactos expectável. Salienta-se que embora este tenha sido um dos aspetos bem destacados em sede de definição de âmbito, como merecedor de adequada caracterização e avaliação, o EIA refere que apenas avaliou as obras marítimas do porto de pesca (p. 73 do EIA), e identificou, cartograficamente, uma área reservada à construção da nova fábrica de gelo e entreposto frigorífico, depósito de combustível e parque de embarcações, a localizar em área do Novo Terminal. A parte terrestre do porto de pesca, de acordo com o EIA, corresponde a um projeto a desenvolver pela DOCAPECA. Contudo, na apresentação, foi referido que a APDL seria responsável pela execução destas componentes e das novas instalações do FOR-MAR (Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar) que serão demolidas para instalar o novo Terminal.
6. Apresentar, de modo explícito, o exercício de análise comparativa (referida no ponto 3.3.8 Análise comparativa das soluções alternativas) que permitiu concluir ser a Variante à Alternativa 3, a alternativa mais favorável. No Estudo Prévio é referido que foi efetuada uma análise comparativa das soluções alternativas estudadas, com base numa análise multicritério para avaliação do mérito relativo das

alternativas, tendo sido ponderadas as condições operacionais do terminal de contentores, as condições de segurança e de acesso marítimo ao terminal de contentores, as condições operacionais oferecidas ao Porto de Pesca, a área disponível do parque de contentores, a área global do Novo Terminal de Leixões e a estimativa de custos das alternativas. Contudo, nada é referido quanto à análise comparativa em si, à qualificação atribuída a cada critério por alternativa, nem ao próprio mérito de cada alternativa, ficando por apresentar a fundamentação que sustenta as conclusões apresentadas.

7. Indicar a metodologia que será usada no desmonte de rocha para rebaixamento do fundo do leito: meios mecânicos e/ou explosivos.
8. Indicar os métodos a utilizar na demolição das estruturas existentes, em particular a cabeça da ponte cais existente relativa à solução 3 ou variante.
9. Estimar o acréscimo de tráfego expectável na fase de funcionamento do projeto e efetuar a análise da capacidade das Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) e da Via de Cintura Portuária (VCP), quantificando também o tráfego associado aos outros terminais portuários, e analisando a capacidade e os níveis de serviço resultantes do funcionamento do Novo Terminal nas vias que efetuam a ligação às vias exclusivas do porto de Leixões que irão, necessariamente, conduzir e escoar esse tráfego.
10. Explicitar como se pretende conjugar as atividades de construção com as atividades portuárias, designadamente as relacionadas com o porto de pesca.
11. Disponibilizar as cotas das diversas construções e identifica-las numa tabela síntese, tendo em conta que:
 - os resultados indicam que a área de cota inferior a 2,4 m relativamente ao *Datum* 1938 de Cascais (Antunes et. al., 2019) tem probabilidade superior a 80% de ser inundada em 2025 em eventos extremos de sobrelevação meteorológica com período de retorno de 50 anos coincidente com máxima preia-mar, apresentar numa tabela síntese as cotas dos edifícios de apoio, equipamentos, áreas de estacionamento, circulação, redes técnicas; a localizar no terrapleno;
 - O proponente refere que o limite das áreas do terrapleno e do cais encontra-se a +6,0m ZH (+4,0m NM).
 - A área do terrapleno terá no total aproximadamente de 16 hectares e incluirá edifícios de apoio, equipamentos, áreas de estacionamento, circulação, redes técnicas, etc..
12. Indicar a capacidade de acostagem de embarcações de pesca prevista para o Porto de Pesca em cada uma das alternativas apresentadas.

FATORES AMBIENTAIS

Alterações Climáticas

13. Estimar as emissões de Gases com Efeito de Estufa, em particular do tráfego marítimo, nacional e internacional, na situação atual, futura sem projeto e futura com projeto.
14. Verificar a correspondência da metodologia utilizada com a do inventário nacional para este setor.
15. Quantificar as emissões estimadas de gases fluorados (HFCs, PFCs e SF6) emitidos nos equipamentos de refrigeração a usar na nova fábrica do gelo e no entreposto frigorífico.
16. Indicar, para os equipamentos de refrigeração, qual o tipo de fluido que vai ser utilizado, nomeadamente se vão ser utilizados fluidos de refrigeração alternativos (e.g. refrigerantes naturais) ou se preveem apenas soluções com gases fluorados.

Vibrações

17. No caso de serem adotadas metodologias de demolição com recurso a explosivos, identificar medidas de controlo e apresentar um adequado plano de monitorização.

Socioeconomia

18. Deverão ser adequadamente tratadas no âmbito do fator ambiental Socioeconomia as questões referidas no ponto relativo aos “Aspetos Gerais e Projeto” referentes a:
 - Compatibilização das atividades de construção com as atividades portuárias, designadamente as relacionadas com o porto de pesca;
 - Quantificação do tráfego associado aos outros terminais portuários, e análise da capacidade e dos níveis de serviço resultantes do funcionamento do Novo Terminal nas vias que efetuam a ligação às rodovias exclusivas do porto de Leixões que irão, conduzir e escoar esse tráfego;
 - Avaliação dos impactes cumulativos com os projetos associados e inclusão no Estudo Prévio das medidas propostas no âmbito dos trabalhos do Grupo de Acompanhamento do projeto de prolongamento do quebra-mar do Porto de Leixões;
 - Caracterização da “Reconfiguração da parte terrestre do Porto de Pesca” e identificação e avaliação, dos seus impactes.
19. Atualizar os “Indicadores de impacto do complexo industrial-portuário de Leixões”, apresentados no Quadro 92 e as “Estimativas da parte da economia nacional que é servida pelo Porto de Leixões”, incluídas no Quadro 93, do Subcapítulo 4.15.5. “Atividade portuária”, uma vez que os mesmos se reportam a 2006, não se podendo, assim, considerar como representativos da situação presente.
20. Fundamentar a opção de abandono da ligação ferroviária ao Novo Terminal, tendo em consideração as características do projeto apresentado em sede de definição de âmbito, as perspetivas avançadas no EIA para este tipo de tráfego, bem como as orientações emanadas por instrumentos de política de ordem superior, designadamente o Plano Nacional Energia e Clima (PNEC2030) e o Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC2050).

Ordenamento do Território

21. Demonstrar a compatibilidade do proposto com o articulado no Instrumento de Gestão Territorial (IGT) aplicável – Plano Diretor Municipal (PDM) de Matosinhos – para os “Espaços de atividades económicas - áreas de logística”.
22. Considerar a versão que resulta da 1.ª carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) de Matosinhos (Resolução do Conselho de Ministros nº 196/1997, com alterações dadas pela Portaria nº 174/2013), identificando como única tipologia da REN a afetar a “área de mar até à batimétrica de 30 metros”. Salienta-se que a carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) publicada com a 1.ª revisão do PDM de Matosinhos, carece de validade, uma vez que a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte ainda não procedeu à sua publicação.
23. Apresentar, para cada uma das soluções (alternativas e variante), um quadro que contabilize a área de REN a afetar na tipologia referida - “área de mar até à batimétrica de 30 metros” - e volume de movimentação de terras.

Património Cultural

24. Analisar a cartografia histórica do Porto de Leixões relativa ao final do século XIX/início do século XX, nomeadamente onde se encontra a localização do naufrágio “Orania” (CA 2292), ocorrido em 1934;
25. Apresentar na caracterização da situação atual para o Património Cultural as ocorrências arqueológicas CA 7076, 8580, 8602 e 8715.
26. Indicar a articulação havida com o Gabinete de Arqueologia da Autarquia e com eventuais projetos de investigação existentes na área;
27. Apresentar documentação que demonstre a reduzida potência sedimentar na zona do projeto que sustenta a indicação da inexistência de vestígios arqueológicos devido às dragagens de aprofundamento e manutenção;
28. Apresentar uma simulação visual do projeto a partir do Imóvel de Interesse Público do Forte de Leça da Palmeira;
29. Avaliar as implicações sobre o solo pré-aterro da zona do cais atualmente existente relativamente à execução das várias alternativas estruturais do cais, nomeadamente com a execução do prisma de alívio, das estacas e dos terraplenos;
30. Avaliar as implicações que podem ocorrer com as ações de regularização dos fundos previstas nas atividades de construção e processos construtivos, bem como com as novas infraestruturas do porto e do novo terminal;
31. Considerar as condicionantes, elementos a apresentar e as medidas de minimização previstas nos projetos associados ou complementares, nomeadamente nos procedimentos de avaliação de impacte ambiental das acessibilidades marítimas e o prolongamento do quebra-mar exterior do Porto de Leixões, com o presente Projeto;
32. Retificar, certamente por lapso, as referências a procedimentos necessários assegurar junto de entidades que entretanto já não correspondem à Tutela do Património;
33. Rever a Avaliação de Impacte e as Medidas de Minimização face às alterações coligidas nos pontos anteriores, nomeadamente a ponderação sobre a valorização do património cultural e a sua eventual integração no projeto;

Prevenção de Acidentes Graves

34. Descrever de que forma o processo de desativação e demolição das instalações de Leixões da Repsol Portuguesa, S.A., estabelecimento de nível inferior do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto, está a ser articulado entre a Repsol Portuguesa, S.A. promotor do projeto em apreço, no que diz respeito a responsabilidades ao nível das diferentes intervenções e procedimentos para o desmantelamento dos equipamentos em segurança, indicando ainda se está prevista a relocalização do estabelecimento em questão.
35. Completar a avaliação de risco desenvolvida no capítulo 5.17.4. e, se necessário, apresentar proposta de medidas adequadas à minimização do risco associado, tendo em consideração o risco de acidente associado às operações de carga/descarga e armazenagem temporária de mercadorias perigosas no terminal, incluindo uma discussão relativa à possibilidade de um incêndio/explosão no terminal poder desencadear um acidente em estabelecimento vizinho abrangido pelo Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto.

36. Indicar se foram estudadas alternativas à localização do estacionamento de contentores de mercadorias perigosas (IMGD/IMDG), referida nas plantas O.1745.00_EP_AE, dada a perigosidade das mercadorias em questão e a proximidade dessa zona da malha urbana.

Paisagem

37. Apresentar toda a cartografia sobreposta à carta base - Carta Militar à Escala à 1: 25.000, eventualmente, com exceção das Cartas de Hipsometria, Declives e Exposições. A Carta Militar deve oferecer sempre uma leitura fácil e imediata das referências geográficas/toponímia que nela constam, devendo permitir boa qualidade de leitura quando se procede à sua ampliação. A carta militar assim como a informação temática nunca deve ser apresentada de forma opaca e/ou abstrata
38. Efetuar o melhoramento dos contornos dos pórticos, no sentido de serem mais realisticamente assumidos assim, como até a própria tonalidade, nalguns casos. Importa assegurar que a recolha de imagens seja feita em dias de boa luminosidade e de céu azul que permita o devido contraste, podendo, no entanto, também ser apresentadas as simulações em dias menos favoráveis, ou seja, por exemplo com nevoeiro ou dias de céu cinzento, sendo que este último é mais ilustrativo. Será pertinente, se possível, procurar ter um leque mais alargado de situações para que a avaliação seja mais informada. Nestes termos, em relação às simulações já apresentadas no EIA, solicita-se a sua reelaboração de acordo com o atrás expresso para as seguintes figuras que constam no Relatório Síntese do EIA: Figura 266 (Pág. 693); Figura 270 (Pág. 695); Figura 272 (Pág. 696); Figura 274 (Pág. 697); Figura 278 (Pág. 699) e Figura 280 (Pág. 700).
39. Criar, para as mesmas simulações apresentadas no EIA, ou outras que venham, eventualmente, a ser realizadas, complementarmente, o cenário mais desfavorável, ou seja, que os pórticos tenham a tonalidade, até mais frequente, vermelha ou azul, para que se disponha, em termos de avaliação, de um termo de comparação, mesmo para efeitos de Consulta Pública.
40. Apresentar uma simulação, ou as que se considerarem necessárias, de modo a ilustrar a perspetiva visual sobre o Projeto, a partir do Terminal de Cruzeiros. Deverá ser tido em consideração que o edifício dispõe de vários pontos de observação, alguns muito relevantes.
41. Apresentar uma simulação, se possível, a partir de um ponto mais elevado de um dos edifícios da frente urbana mais próxima do Porto de Leixões.
42. Esclarecer, no que se refere ao Concurso de Ideias para enquadramento da massa de contentores, como se irá processar: a quem será dirigido; se o concurso será público; o espaço temporal; os termos; o caderno de encargos; como será vinculado ao processo de avaliação em curso e, sobretudo, como será acomodado ao espaço físico do Projeto do Terminal, mais concretamente, à área de contentorização, em termos de reserva de espaço na fase de conceção espacial do terminal.
43. Apresentar uma análise exploratória dos impactes visuais diretos/indiretos, potencialmente induzidos pelo Projeto, na Fase de Exploração, sobre a ocupação/transformação do território delimitado pela Área de Estudo e, conseqüente, grau de alteração/artificialização da Paisagem futura como resultado da implementação do Projeto. A referida análise deve focar-se nas repercussões que o Projeto pode representar sobre o desenvolvimento de outras atividades, incluindo ao nível do turismo e/ou fixação da população devido à perda de atratividade, sobretudo, ao longo do passeio público da marginal de Matosinhos – Av. Norton de Matos – e frente urbana desta mesma via.

44. Esclarecer quanto à viabilidade de em determinados períodos do dia ou determinada época, os pórticos fiquem todos estacionados numa posição mais interior do Porto, ou seja, mais afastada do molhe sul, no extremo Noroeste do cais onde os mesmos se alinham, em períodos de reduzida atividade.

RESUMO NÃO TÉCNICO (RNT)

O Resumo Não Técnico deverá ser reformulado de modo a ter em consideração e integrar os elementos adicionais ao EIA, acima solicitados, no sentido de ser facultada a informação relevante ao público em geral:

O novo RNT deve apresentar uma data atualizada.

Anexo II – Troca de correspondência

Assunto: FW: Consulta de processos
De: Vitor Santos <vsantos@dgpc.pt>
Data: 18/06/2020, 10:24
Para: Sofia Gomes <sofia.gomes@nemus.pt>

Bom dia

De momento não é possível agendar a consulta dos processos de arqueologia, segundo as indicações dos colegas do CNANS. Quando for possível entraremos em contacto.

Vitor Manuel Santos
Assistente Técnico
Departamento dos Bens Culturais / DBC
Direção Geral do Património Cultural / DGPC
Palácio Nacional da Ajuda 1349-021 LISBOA - PORTUGAL
tel. (00 351) 21 361 42 00
e-mail processosarqueologia@dgpc.pt

-----Mensagem original-----

De: Pedro Barros
Enviada: 18 de junho de 2020 07:08
Para: Vitor Santos
Cc: Processos Arqueologia; Natalina Guerreiro; António Batarda
Assunto: RE: Consulta de processos

Bom dia,

O pedido de consulta de CA's corresponde à consulta das antigas fichas em papel com a descrição dos sítios arqueológicos da carta arqueológica e que nem todas foram inseridas no Endovélico.

Por questões de serviço, apenas poderemos atender a este pedido na próxima semana.

Abraço,
Pedro

De: Vitor Santos
Enviado: quarta-feira, 17 de Junho de 2020 8:11
Para: CNANS
Cc: Sofia Gomes; Processos Arqueologia
Assunto: FW: Consulta de processos

Bom dia

Solicito a vossa atenção para este pedido de consulta de processos de arqueologia.
Um abraço

Vitor Manuel Santos
Assistente Técnico
Departamento dos Bens Culturais / DBC
Direção Geral do Património Cultural / DGPC
Palácio Nacional da Ajuda 1349-021 LISBOA - PORTUGAL
tel. (00 351) 21 361 42 00
e-mail processosarqueologia@dgpc.pt<<mailto:processosarqueologia@dgpc.pt>>

[[cid:part2.5C39EB90.EC62ED95@nemus.pt](#)]

De: Sofia Gomes [<mailto:sofia.gomes@nemus.pt>]

Enviada: 16 de junho de 2020 17:12

Para: Vitor Santos

Assunto: Re: Consulta de processos

Boa tarde,

os CA são processos do CNANS que me foram incumbidos de consultar para complementar a situação de referência do EIA do Novo Terminal de Contentores do Porto de Leixões e entregar como Elementos Adicionais para efeitos de Conformidade do EIA.

O colega que pertence à comissão só apresenta estes códigos pelo que ignoro se possuem código nacional de sítios (CNS).

Com os melhores cumprimentos,

Sofia de Melo Gomes

Às 15:46 de 16/06/2020, Vitor Santos escreveu:

Boa tarde

Não consigo decifrar as referências dos processos de arqueologia solicitados para consulta. Agradeço que envie novamente a lista para poder fazer o agendamento.

Com os melhores cumprimentos

Vitor Manuel Santos

Assistente Técnico

Departamento dos Bens Culturais / DBC

Direção Geral do Património Cultural / DGPC

Palácio Nacional da Ajuda 1349-021 LISBOA - PORTUGAL

tel. (00 351) 21 361 42 00

e-mail processosarqueologia@dgpc.pt<<mailto:processosarqueologia@dgpc.pt>>

[[cid:part2.5C39EB90.EC62ED95@nemus.pt](#)]

-----Mensagem original-----

De: Sofia Gomes [<mailto:sofia.gomes@nemus.pt>]

Enviada: 16 de junho de 2020 11:28

Para: Processos Arqueologia

Assunto: Consulta de processos

Bom dia,

venho por este meio solicitar a consulta dos processos:

CA 7076; CA 8580; CA 8602; CA 8715; CA 2292

sem outro assunto,

sofia de melo gomes

--

Sofia de Melo Gomes

Arqueóloga

NEMUS - Gestão e Requalificação Ambiental, Lda.

Campus do Lumiar - Estrada do Paço do Lumiar, Edifício D, r/c

1649-038 LISBOA

Telefone: 217 103 160

Fax: 217 103 169

URL: www.nemus.pt<<http://www.nemus.pt>>

E-mail: sofia.gomes@nemus.pt<<mailto:sofia.gomes@nemus.pt>>

Assunto: RE: Estudo de Impacte Ambiental do Novo Terminal do Porto de Leixões-Património

De: Conceição Pires <Conceicao.Pires@cm-matosinhos.pt>

Data: 11/09/2019, 16:19

Para: Sofia Gomes <sofia.gomes@nemus.pt>

Boa tarde

Dra. Sofia Gomes

Muito obrigada pela informação.

Tomo a liberdade de enviar a Bibliografia

Bibliografia

CORRÊIA, António Augusto Mendes

(1924) - Os povos primitivos da Lusitânia, Porto.

(1935) - As origens da cidade do Porto, 2ª edição, Porto.

CORTEZ, Fernando Russell

(1942) Novos achados líticos nas áreas do castelo do Queijo e da Ervilha, Trabalhos de Antropologia e Etnologia, volume X (I), Porto, SPAE, pp. 33-48

LANHAS, Fernando

(1969) - Garo, verbo. Enciclopédia luso-brasileira de cultura, vol. 9, Lisboa, Editorial Verbo, col. 204-206

LANHAS, Fernando - BRANDÃO, Domingos de Pinho

(1969) - Inventário de objectos e lugares com interesse arqueológico. Parcela 109.4 (Concelho de Matosinhos e Vila do Conde), Revista de Etnografia, 12(2), Porto, pp. 295-344., Matosinhos.

PINA, Henrique Leonor

(1961). Nota sobre as indústrias líticas da Foz do Leça (Leixões), Boletim do Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico da Faculdade de Ciências, 9 (1), Lisboa, pp. 75-86.

SILVA, Armando Coelho Ferreira da

(1994) - Origens do Porto, História do Porto (Dir. Luís A. de Oliveira Ramos), Porto, pp. 44-117.

SILVA, Fernando Augusto, e Isabel FIGUEIRAL

(1986) - Escavações arqueológicas em Lavra: as salinas romano-medievais da Praia de Angeiras, Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos, vol. 30, Matosinhos, Câmara Municipal, pp.165-181.

SOUSA, Bernardo Vasconcelos e (Dir)

(2005) - Ordens religiosas em Portugal: das origens a Trento. Guia histórico. Lisboa: Livros Horizonte.

TEIXEIRA, Carlos e F. Carrington da COSTA

(1957) - Carta Geológica de Portugal. Notícia explicativa da Folha 9-c (Porto). Lisboa, Serviços Geológicos de Portugal, 38 págs.

"O Rio da Memória - Arqueologia no Território do Leça", Edição da Câmara Municipal de Matosinhos.

PIRES, Maria da Conceição (2012) Tese de Mestrado apresentada à FLUP - Contributos para o estudo do povoamento do concelho de Matosinhos da Pré-História ao século VIII.

Consultar na pag da CMM a Carta Arqueológica /PDM

Sempre ao dispor

Conceição Pires

-----Mensagem original-----

De: Sofia Gomes [<mailto:sofia.gomes@nemus.pt>]

Enviada: 5 de setembro de 2019 12:59

Para: Conceição Pires <Conceicao.Pires@cm-matosinhos.pt>

Cc: Nuno Silva <nuno.silva@nemus.pt>

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental do Novo Terminal do Porto de Leixões-Património

Exmos Drª Conceição Pires e Dr. José Varela

A Nemus, Gestão e Requalificação Ambiental, encontra-se a desenvolver o Estudo de Impacte Ambiental do Novo Terminal do Porto de Leixões, cujo preponente é a APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA.

Nesse âmbito, gostaríamos de saber se o Gabinete Municipal de Arqueologia da Câmara Municipal de Matosinhos poderá disponibilizar alguma informação que possua âmbito patrimonial (arqueológico e arquitetónico) para a área do porto de Leixões (e envolvente) e que considere pertinente para uma melhor caracterização de base na avaliação do respetivo estudo.

Agradecendo antecipadamente a atenção dispensada,

Com os melhores cumprimentos

Pela Nemus, lda

Sofia de Melo Gomes

--

Sofia de Melo Gomes

Arqueóloga

NEMUS - Gestão e Requalificação Ambiental, Lda.

Campus do Lumiar - Estrada do Paço do Lumiar, Edifício D, r/c

1649-038 LISBOA

Telefone: 217 103 160

Fax: 217 103 169

URL: www.nemus.pt

E-mail: sofia.gomes@nemus.pt

— Anexos: —

1259 C. C. Hist Matinho.pdf

687 KB