PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Sobre a

Proposta de Definição do Âmbito

do Estudo de Impacte Ambiental do

Terminal do Barreiro

Fevereiro de 2018

ÍNDICE

1.	**INTRODUÇÃO**	**PÁG 3**
2.	**ANTECEDENTES**	**PÁG 5**
3.	**OBJECTIVOS, JUSTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DO PROJETO**	**PÁG 7**
4.	**APRECIAÇÃO DA PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DE ÂMBITO**	**PÁG 15**
5.	**PARECERES SOLICITADOS ÀS ENTIDADES EXTERNAS**	**PÁG 53**
6.	**CONSULTA PÚBLICA**	**PÁG 73**
7.	**CONCLUSÃO**	**PÁG 74**

ANEXO 1 – PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS

1.INTRODUÇÃO

A Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL), ao abrigo do Artigo 12º, do Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 47/2014, de 24 de março, na qualidade de entidade proponente do projeto, submeteu na plataforma eletrónica *SILiAmb – Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente, no Módulo LUA*, a 22 de dezembro de 2017, a Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do "Terminal do Barreiro", a desenvolver em fase de Estudo Prévio. A entidade licenciadora é também a APL.

O projeto encontra-se sujeito a AIA nos termos da alínea a), do nº 3, do Art.º 1º do Regime Jurídico de AIA, por se encontrar enquadrado na alínea b), do nº 8, do anexo I, onde se mencionam "*Portos comerciais, cais para carga ou descarga com ligação a terra e portos exteriores (excluindo os cais para ferry-boats) que possam receber embarcações de tonelagem superior a 4000GT ou a 1350 toneladas*".

Ao abrigo do Artigo 9º do RJAIA foi nomeada a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades, às quais foram atribuídas as seguintes competências/análise dos seguintes fatores: Agência Portuguesa do Ambiente (APA) – Presidência da CA e Consulta Pública; APA/Administração da Região Hidrográfica do Tejo e Oeste (ARH do Tejo e Oeste) – Hidrologia e Qualidade da Água, Hidrodinâmica e Regime Sedimentar, Sedimentos, APA/DRES – Solos; Instituto da Conservação da Natureza e Florestas, (ICNF) – Sistemas Ecológicos; Direção Geral do Património Cultural, IP (DGPC) – Património Cultural; Laboratório Nacional de Energia e Geologia, IP (LNEG) – Geologia e Geomorfologia e Riscos Geológicos; Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR/LVT) – Uso do Solo, Ordenamento do Território, Qualidade do Ar e Socioeconomia; Instituto Superior de Agronomia (ISA) – Paisagem; Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) – Ruído e Vibrações.

Até à data o ICNF não nomeou nenhum técnico.

Foram nomeados por estas entidades os seguintes representantes:

- APA (DAIA) - Eng.ª Dora Beja, presidência da CA.
- APA (DCOM) - Dr.ª Rita Cardoso.
- APA (ARH do Tejo e Oeste) – Dr.ª Tânia Pontes da Silva.
- APA (DRES) – Eng.º Jorge Santos Garcia.
- DGPC – Dr.ª Alexandra Estorninho.
- CCDR/LVT – Eng.º João Gramacho.
- LNEG, IP – Dr.ª Sílvia Nave.
- ISA – Arq. Pais. João Jorge.
- FEUP – Profª Cecília Rocha.

Não foi solicitada pelo proponente Consulta Pública da PDA.

Ao abrigo da alínea b) do ponto 3, do Artigo 12º, do Regime Jurídico de AIA, foram solicitados Pareceres Externos às seguintes entidades:

- Câmara Municipal do Barreiro - CMB.
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – IMT.
- Infraestruturas de Portugal, SA - IP.
- Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo - DRAP/LVT.
- Direção Geral de Recursos Naturais – DGRM.
- Ministério da Defesa Nacional/Autoridade Marítima Nacional - Capitania do Porto de Lisboa.
- Direção Geral do Território.

Os contributos recebidos encontram-se no Anexo I ao presente Parecer.

Esta PDA surge na sequência do encerramento do processo de AIA nº 2945, relativo ao Estudo Prévio do "Terminal do Barreiro", para o qual também decorreu um procedimento de PDA (PDA186 – Terminal de Contentores do Barreiro), tendo o proponente mencionado que se encontra a proceder à revisão do Estudo Prévio que foi objeto de AIA, por forma a otimizar e consensualizar as suas soluções, evitando ou reduzindo os efeitos ambientais causados.

De acordo com o referido na PDA o projeto diz respeito à construção e exploração de um novo Terminal de contentores, com a designação Terminal do Barreiro, a localizar na margem esquerda do rio Tejo, distrito de Setúbal, concelho do Barreiro, União das Freguesias de Barreiro e Lavradio, mais concretamente avançando para o rio a partir da frente ribeirinha do Parque Empresarial do Barreiro. A concretização deste Terminal de contentores implica, não só a construção do terrapleno e respetivos cais de acostagem e bacia de manobra, mas também, do estabelecimento das acessibilidades marítimo-fluviais, através de um canal de acesso que se estende pelo estuário do Tejo até próximo de Cacilhas.

De acordo com a APL este projeto será submetido a AIA em fase de Estudo Prévio.

2. ANTECEDENTES DO PROJETO

Resumidamente, referem-se que a PDA teve por base os seguintes documentos:

- Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal de Contentores do Barreiro (APL, S.A., novembro de 2014).
- Decisão sobre a Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal de Contentores do Barreiro (APA, janeiro de 2015).
- Parecer da Comissão de Avaliação sobre a Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal de Contentores do Barreiro (janeiro de 2015).
- Relatório da Consulta Pública sobre a Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal de Contentores do Barreiro (APA, janeiro de 2015).
- Proposta apresentada ao CONCURSO PÚBLICO nº 43-CP-2015, para adjudicação da Prestação de Serviços para a Elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro – B2) Memória Descritiva sobre o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) (CONSULMAR, agosto de 2015).
- Estudo de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro (Consórcio CONSULMAR, NEMUS, HIDOMOD, RISCO e VTM, dezembro de 2016).
- Parecer sobre o Estudo Prévio do Terminal do Barreiro relativo às acessibilidades marítimo-fluviais. Relatório 305/2016 – DHA/NEC (LNEC, 2016).
- Apreciação do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro. Análise Sumária. Nota Técnica 160/2016 – DHA/NEC (LNEC, 2016).
- Pareceres constantes da Documentação Administrativa do Processo de AIA nº 2945, relativo ao Terminal do Barreiro.

Refere-se também, na PDA, que a localização de um novo Terminal de Contentores no Porto de Lisboa, com capacidade para receber navios de grande porte, tem vindo a ser objeto de estudo e discussão desde finais da década da 80 do século XX, data de elaboração do 1º Plano Estratégico do Porto de Lisboa – 1990-1992, e envolveu os seguintes estudos:

- 1º Plano Estratégico do Porto de Lisboa – 1990-1992.
- Estudo de viabilidade de implantação de um Terminal de Contentores de águas profundas na Zona Portuária de Algés, Consulmar, 1996.
- Estudo de Mercado e de Viabilidade Técnica, Económica e Financeira de um Novo Terminal de Contentores de Lisboa, DHV/FBO e WW, 2007.
- Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa – PEDPL, 2007 (DHV/FBO).
- Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável Horizonte 2011-2015.
- Plano Estratégico de Infraestruturas e Transportes: Horizonte 2014-2020 – PETI3+.
- Avaliação Ambiental do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas. Relatório Ambiental. RELATÓRIO 306/2014 – CD. (LNEC, 2014) e respetiva Declaração Ambiental (agosto de 2015).
- Estudos de Mercado e de Viabilidade Económico-financeira do Novo Terminal de Contentores, 2013 (*AT Kearney*).

- Viabilidade do Terminal de Contentores do Barreiro e Avaliação Estratégica da Plataforma Logístico-Industrial, 2014 (*AT Kearney*).
- Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026, Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, D.R. 1ª série – N.º 227 -24 de novembro.

Relativamente ao anterior procedimento de AIA (AIA nº 2945), em 2016, foi concluído o Estudo Prévio do Terminal do Barreiro e o respetivo EIA, os quais foram submetidos a AIA. Todavia, no decurso desse procedimento considerou o proponente do projeto a possibilidade de otimizar a solução de projeto e a sua implantação, razão pela qual, solicitou o respetivo encerramento.

Para além destes antecedentes, são mencionados, na PDA, outros antecedentes ao nível de AIA, tanto do Terminal do Barreiro como de outros projetos, tendo em conta que as decisões tomadas podem condicionar o projeto e/ou projetos associados a desenvolver, ou implicar a articulação dos mesmos. Em termos ambientais e cumulativamente com os documentos inicialmente referidos, o proponente menciona que contemplou a informação associada a:

- DIA Favorável Condicionada à alternativa 4, datada de 18 de dezembro de 2014 (válida até 18 de dezembro de 2016, e cuja prorrogação foi solicitada) do Projeto de Dragagem de Aprofundamento do Canal da Barra Sul do Porto de Lisboa: fundamental para a articulação com as necessidades de navegação e acesso ao novo terminal.
- DIA Favorável Condicionada à Solução B do Subtroço Lisboa/Moita via Terceira Travessia do Tejo, datada de 22 de fevereiro de 2009: condiciona a implantação do terminal à chegada da ponte ao Barreiro e a das ligações rodoviárias e ferroviárias ao corredor aprovado em sede de AIA;
- DIA Favorável Condicionada do projeto do Cais da Castanheira do Ribatejo (válida até 22 de fevereiro de 2020): que se articula com a componente de tráfego fluvial por barcaças do novo Terminal.

3. OBJECTIVOS, JUSTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DO PROJETO

3.1 Objetivos e Justificação do Projeto

Apresentam-se de seguida os principais aspetos relativos aos objetivos e justificação do projeto de acordo com o mencionado na PDA.

A justificação para o projeto é fundamentada em Estudos de Mercado e de Viabilidade Económico-Financeira do Novo Terminal de Contentores desenvolvidos pela *AT Kearney* (2013) para o Porto de Lisboa, cuja projeção, para o ano de 2048, em relação ao tráfego de contentores prevê que se atinjam os 2,3 milhões de TEU, e pelas projeções da evolução de tráfego contentorizado para o porto de Lisboa até 2026 retiradas da "Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026", Resolução de Conselho de Ministros n.º 175/2017 de 24 de novembro.

O crescimento do comércio por via marítima, o contínuo aumento da contentorização e ainda as cada vez maiores dimensões dos navios, levou a que a APL a estudasse localizações alternativas para a construção de um Novo Terminal de Contentores no Porto de Lisboa, que permita dar resposta, não só ao aumento previsível da procura, mas também às novas exigências que se colocam às infraestruturas portuárias em termos de capacidade de receção de navios com maiores calados.

Refere-se na PDA que das diversas localizações estudadas e analisadas ao longo dos anos, desde finais da década de 80 do século XX até ao momento atual, a localização Barreiro revela-se preferencial, em consequência dos bons resultados comparativos apresentados nas componentes Operacional, Ambiental e Impacto na Economia.

Refere-se, também, que no PETI3+ se menciona a necessidade deste projeto, considerado como investimento prioritário e principal para o setor portuário nacional. Refere-se ainda que, decorrente da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026, está previsto um conjunto de intervenções no Porto de Lisboa que inclui o Terminal do Barreiro.

O aumento da capacidade do Porto de Lisboa no segmento da carga contentorizada foi equacionado ao longo dos anos em vários estudos, tendo o Barreiro surgido como uma localização sucessivamente mais viável, tendo reunido importantes argumentos face a outras alternativas dadas como equivalentes, como por exemplo a Trafaria.

Tendo como base um estudo já focado na localização Barreiro para o novo Terminal de Contentores do Porto de Lisboa (Estudo de Viabilidade do Terminal de Contentores do Barreiro e Avaliação Estratégica da Plataforma Logístico-Industrial), desenvolvido pela *AT Kearney* em 2014, considerou-se que o tráfego potencial do Terminal de Contentores do Barreiro poderá por si só ascender a 2,3 milhões de TEU, em 2048 (incluindo 0,7M TEU de *transhipment* induzido).

De acordo com o proponente, entre os argumentos mais valorizados desta localização, constam a facilidade de ligações estruturantes para todo o *hinterland*, dada a proximidade à rede ferroviária nacional e a possibilidade de ligação aos principais eixos da rede rodoviária nacional:

- A ligação direta do terminal à rede rodoviária nacional é feita através do IC21 (A39) – Via Rápida do Barreiro, que por sua vez permite aceder ao IC32 (A33-CRIPS), e através deste ao IP1/Ponte Vasco da Gama e IP7. A partir destes IP é possível chegar às principais rodovias que servem as regiões do *hinterland* do Terminal, como a A1 - Autoestrada do Norte, A2 - Autoestrada do Sul, A6 - Autoestrada Marateca/Caia, A9 - CREL e A5 - Autoestrada de Cascais.
- Ao nível da acessibilidade ferroviária, a localização do Terminal do Barreiro é igualmente favorável, uma vez que tem facilitada a ligação à rede ferroviária nacional. Esta ligação pode ser feita diretamente desde o Barreiro, através da Linha do Alentejo (ligação à planeada Plataforma Logística do Poceirão), até à Linha do Sul e à Linha do Algarve. A Linha do Alentejo, já eletrificada entre o Pinhal Novo e o Barreiro, possibilita que a ligação ao Terminal possa também ser eletrificada, reduzindo assim a emissão de poluentes para a atmosfera.
- O acesso à margem Norte do Tejo é possível via Linha de Vendas Novas, com ligação à Linha do Norte no Setil. A Linha do Norte possibilita o acesso a Espanha, através da Linha da Beira Baixa, em direção a Badajoz ou Cáceres, ou da Linha da Beira Alta, em direção a Salamanca.

Outro aspeto que se considerou na PDA relevante na localização Barreiro foi a existência de amplas áreas de solo expectante (350 – 400 ha, segundo *AT Kearney*, 2014) na zona (Parque Empresarial do Barreiro e zonas sob jurisdição portuária - APL), cuja utilização pode ser afeta a um espaço logístico-industrial, desde que reabilitado, em condições muito atrativas, dado o natural interesse estratégico e sinergias no desenvolvimento deste tipo de atividades em espaço contíguo a um Terminal desta natureza e dimensão.

Face ao exposto, considera o proponente que o projeto encontra fundamentação e justificação e que a localização Barreiro é aquela que reunirá, face a todo o historial e à conjuntura atual, as melhores condições para acolher o novo Terminal de contentores do Porto de Lisboa.

Como outros objetivos, determinados essencialmente pela localização e pelas sinergias geradas pela mesma, embora não da iniciativa direta do proponente, refere-se na PDA a contribuição do projeto para:

- A criação de um polo logístico adjacente e atividades de valor acrescentado na zona industrial livre contígua.
- A revitalização de uma antiga área industrial expectante.
- A conclusão do processo de descontaminação e recuperação da frente ribeirinha.
- A criação de emprego direto, indireto e induzido e assim permitir a dinamização económica do concelho e da região envolvente.

3.2 Localização e Descrição do Projeto

De acordo com a PDA, o projeto localiza-se maioritariamente no leito do estuário do rio Tejo, junto à sua margem esquerda, na zona do Barreiro. A zona terrestre que lhe está adjacente localiza-se no distrito de Setúbal, concelho do Barreiro, abrangendo a União das Freguesias de Barreiro e Lavradio.

A área de implantação do Terminal do Barreiro encontra-se totalmente localizada em área sob jurisdição da APL. A estrutura acostável será implantada no leito do rio, a cerca de 200 m a jusante da instalação do Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro, concessionado à *Alkion Terminal Lisbon, S.A*. (anteriormente LBC-Tanquipor). Esta estrutura ficará ligada à margem por um terrapleno, onde se localizará o parque de contentores e uma área de reserva, e será, ainda, dotada de um canal de acesso e de bacias de manobra e acostagem.

A área de intervenção encontra-se enquadrada pelo atual Parque Empresarial do Barreiro, sob gestão da Baía do Tejo, S.A., localizado numa zona que foi fortemente industrializada, correspondente ao antigo complexo fabril da CUF-Quimigal.

O Terminal do Barreiro tem por finalidade ampliar a capacidade do porto de Lisboa e assegurar a movimentação de navios porta contentores do tipo *Post Panamax Plus*, com uma capacidade de referência final de 1,8 milhões TEU/ano, com cotas operacionais inferiores a -16,0 m (ZH) e um cais com comprimento da ordem de 1350 m e dimensionado para poder vir a operar em fundos com cotas até -17,0 m (ZH). A vida útil deste projeto está estimada em 100 anos.

O proponente refere que os objetivos específicos do projeto incluem:

- A construção de um cais de acostagem para carga e descarga de contentores no Barreiro, incluindo cais de acostagem dedicado a transporte fluvial por barcaças. Preconiza-se para o efeito a construção, em 2 fases, de uma estrutura de acostagem com aproximadamente 1350 m de comprimento final (750 m e um cais de acostagem para barcaças na Fase 1 e 600 m na Fase 2), com capacidade de referência de 1,8 milhões de TEU/ano; Terá as seguintes características: Cota de coroamento do cais +6,50 m (ZH); Cota de serviço na frente de cais -17,00 m (ZH).
- Terraplenos – área de localização do parque de contentores e de serviços, incluindo os edifícios, equipamentos, circulação de pessoas e mercadorias e redes técnicas, bem como, uma área de reserva; à cota (+6,50 m) ZH, terá uma área final aproximada de 100 ha.
- Retenções marginais – estruturas de contenção do terrapleno e de transição da sua cota para o leito do rio Tejo.
- A construção do Canal de Acesso – canal *"one way"* com largura de rasto e fundos adequados ao navio de projeto e taludes estáveis a longo prazo e que permitirá o acesso do referido navio à estrutura acostável.
- A construção da Bacia de Manobra – área a dragar no estuário do rio Tejo que permitirá a manobra do navio de projeto nas fases de atracação e saída do cais acostável do terminal de contentores.

- A construção da Bacia de Acostagem – área a dragar ao longo da estrutura de acostagem e que garante condições de segurança para o navio fundeado.

Nas áreas de acesso ao exterior será estabelecida a continuidade entre os eixos de circulação rodoviários exteriores e interiores ao Terminal do Barreiro e incluídas áreas para as funcionalidades ferroviárias, quer de carga e descarga de contentores, quer de receção e expedição de comboios.

Embora o Terminal do Barreiro seja para desenvolver em duas fases, é na Fase 1 que se realizarão a maior parte das dragagens e aterros previstos. Independentemente da solução de acesso marítimo-fluvial selecionada, estima-se dragar cerca de 7,5 milhões de m^3 de material grosseiro na Fase 1 de construção do canal e bacia de rotação, sendo este suficiente para suprir as necessidades de aterro da mesma fase (de apenas cerca de 3,2 milhões de m^3), prevendo-se que o material sobrante seja depositado na área de reserva da Fase 2 (cerca de 2 milhões de m^3) do Terminal e em parte na Área de Reserva que fica a Sul desta (cerca de 2,3 milhões de m^3), reaproveitando assim o máximo possível dos produtos da dragagem de primeiro estabelecimento com boas características para aterro.

O tipo de infraestrutura ferroviária a adotar e o respetivo dimensionamento deverão ter em conta: o facto de poder haver circulação rodoviária nas zonas envolventes; o valor a estabelecer para as cargas máximas por eixo e as regras estabelecidas em documentos nacionais e internacionais, cujo cumprimento virá permitir a certificação do sistema e a posterior homologação pela entidade competente. A homogeneidade e estabilidade da fundação subjacente às vias férreas e respetiva capacidade de carga deverão ser as adequadas e devidamente asseguradas nas obras de terraplenagem (materiais, compactação, etc.) e de drenagem.

Deverá ser assegurado um feixe de triagem ferroviário de 4 linhas, cada uma com uma extensão útil de 750 m, permitindo a presença simultânea de 8 comboios no Terminal. Prevê-se a reserva de espaço canal para a possibilidade de aumento do feixe de triagem ferroviário para mais de 4 linhas, caso a procura comercial o venha a justificar.

As características a adotar para o sistema ferroviário a construir no Terminal deverão atender ao facto de ser necessário compatibilizar esse sistema com a rede ferroviária nacional, nomeadamente com o projeto do acesso ferroviário ao Terminal do Barreiro, da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, SA.

Segundo o proponente, para além de se considerar a "alternativa zero" que implica a não construção do Terminal do Barreiro, apesar do aumento de tráfego no Porto de Lisboa, as alternativas a avaliar na fase de Estudo Prévio estarão relacionadas essencialmente com as soluções construtivas, com especial atenção para as soluções alternativas de configuração das infraestruturas de acostagem, de traçado e geometria dos canais de acessibilidades marítimo-fluviais, bacias de manobra e acostagem. Outra situação que deverá ser devidamente avaliada e ponderada nas alternativas do projeto será o faseamento construtivo do terrapleno do Terminal do Barreiro, devido à existência de um cais dedicado ao transporte por barcaças logo na 1ª Fase.

Identificação das principais ações associadas às fases de construção, exploração e desativação

Salientam-se as seguintes ações indicadas pelo proponente para a fase de construção:

- Atividades gerais associadas à obra e funcionamento das estruturas de apoio, que incluem a montagem e funcionamento do(s) estaleiro(s) e de outras infraestruturas de apoio à obra.
- Movimentação geral de veículos, maquinaria, equipamentos e trabalhadores envolvidos no processo construtivo – independentemente do facto de se desenvolverem ou não dentro dos limites da área do TB.
- Dragagens de estabelecimento do canal de acesso, da bacia de manobra e da bacia de acostagem e dragagens de construção para fundação do terrapleno e/ou da infraestrutura acostável. Incluem-se, aqui, a operação e movimentação de dragas e de embarcações de apoio na zona de intervenção.
- Eliminação de material dragado excedentário e transporte para depósito confinado, aterro terrestre licenciado para resíduos perigosos e/ou entrega a cimenteiras, para os sedimentos contaminados de classe superior a 3.
- Operações de construção diversas.
- Limpeza, desmobilização e desmontagem do estaleiro.

Quanto à fase de exploração, referem-se as seguintes:

- Tráfego marítimo-fluvial e manobras dos navios, que inclui a entrada/saída e navegação no estuário.
- Operações no TB:
  - Carga/descarga dos contentores de, e para, o parque de contentores, incluindo o funcionamento de equipamentos de cais (STS), pórticos (RTG) e movimentação de contentores.
  - Abastecimento a navios, que inclui o abastecimento de combustíveis, energia elétrica, de água, etc..
- Transporte de contentores por modo fluvial, ferroviário e/ou rodoviário com origem e ou destino no Terminal do Barreiro.
- Funcionamento geral do Terminal, que inclui o encaminhamento de resíduos para destino final adequado através de operador licenciado.
- Manutenções periódicas, que incluem as dragagens de manutenção da bacia de manobra, da bacia de acostagem e do canal de acesso com eventual encaminhamento de resíduos para destino final adequado através de operador licenciado.

Identificação dos principais tipos de materiais utilizados ou produzidos

São identificados na PDA os tipos de materiais utilizados ou produzidos.

Identificação dos principais tipos de efluentes, resíduos e emissões

São identificados os principais tipos com indicação que o respetivo tratamento e eliminação é garantida por operadores contratados ou licenciados pela APL, consoante a tipologia de resíduos a recolher, 24 horas por dia, 365 dias por ano. Estas atividades terão repercussões na envolvente devido ao tráfego gerado.

Identificação das "substâncias perigosas" passíveis de estar presentes no estabelecimento, quando aplicável o Regime Jurídico previsto Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto

Nos termos da alínea c), do nº 1 do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto, o Terminal do Barreiro encontra-se excluído do âmbito de aplicação do Regime Jurídico aí disposto. Deste modo, não se identificam "substâncias perigosas" passíveis de estar presentes no estabelecimento.

Projetos associados ou complementares

Identificaram-se os seguintes projetos:

- Projeto de acessibilidades rodoviárias ao Terminal do Barreiro, da responsabilidade da IP, S.A. - Ligação rodoviária do Terminal do Barreiro ao IC21 (A39), em cerca de 1,5 km e da ligação ferroviária direta à Linha do Alentejo. Ambos os projetos deverão seguir os corredores anteriormente aprovados no processo de AIA da Terceira Travessia do Tejo.
- Projeto de acessibilidades ferroviárias ao Terminal do Barreiro, da responsabilidade da IP, S.A..
- Dragagem de Aprofundamento do Canal da Barra Sul do Porto de Lisboa, da responsabilidade da APL, S.A..
- Cais fluvial da Castanheira do Ribatejo, da responsabilidade da Companhia do Porto da Castanheira, C.P.C., Lda.

Os projetos de acessibilidades rodo e ferroviárias consistem, genericamente, na construção da ligação rodoviária do Terminal do Barreiro ao IC21 (A39), em cerca de 1,5 km e da ligação ferroviária direta à Linha do Alentejo. Ambos os projetos deverão seguir os corredores anteriormente aprovados no processo de AIA da Terceira Travessia do Tejo.

De acordo com a PDA desconhecem-se, nesta fase, os detalhes dos projetos das acessibilidades rodoferroviárias, nomeadamente traçados ou soluções a adotar para transposição de algumas zonas críticas. Segundo informação da IP (comunicação escrita, outubro de 2016, no âmbito do anterior procedimento de AIA) esta entidade apenas irá desenvolver o Projeto de Execução após a definição, pelo futuro concessionário do terminal, do Modelo de Negócio a desenvolver. As soluções rodoviárias e ferroviárias eventualmente a construir, bem como as suas caraterísticas técnicas, estarão diretamente ligadas à necessidade da procura futura do terminal que o concessionário do Terminal venha a gerar.

Segundo a mesma entidade, quer o eventual alargamento da IC21 (A39), quer a construção da estrada ER11-2 são soluções que não estão previstas pela IP e não fazem parte do estudo de acessibilidades rodoferroviárias ao futuro Terminal do Barreiro, ficando a sua análise dependente do Estudo de Tráfego a realizar.

De acordo com o proponente, as acessibilidades rodoferroviárias encontram-se em estudo na IP, com vista à elaboração dos respetivos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental. Estes projetos encontram-se na tipologia de projetos a submeter a AIA, sendo previsível que os seus procedimentos ocorram em simultâneo com o do Terminal do Barreiro permitindo, assim, a sua articulação em termos do projeto e da

avaliação dos impactes. Pode ainda ser citada, embora num plano mais macro, a ligação ferroviária Sines/Setúbal/Lisboa - Elvas/Caia, em fase de planeamento e a concretizar em 2022.

Este projeto tem como objetivo estabelecer uma ligação ferroviária para o tráfego de mercadorias entre o Porto de Sines e Espanha e a partir daí para o resto da Europa, contribuindo, assim, para a melhoria da capacidade e da competitividade internacional das infraestruturas portuárias inseridas no arco Sines – Setúbal – Lisboa, por alargamento da respetiva área de influência (*hinterland*) ao centro da Península Ibérica. Embora este projeto esteja direcionado sobretudo para servir o porto de Sines, poderia aumentar a atratividade do novo Terminal portuário no Barreiro.

Ao nível das acessibilidades marítimo-fluviais mencionou-se, por um lado, o projeto de Dragagem de Aprofundamento do Canal da Barra Sul do Porto de Lisboa (cota de serviço -17,5m (ZH)), o qual dispõe de uma DIA favorável condicionada que esteva válida até 18/12/2016, e cuja prorrogação foi já solicitada pela APL, S.A., e por outro, o projeto do Cais da Castanheira do Ribatejo, fundamental para a dinamização do tráfego por barcaças, o qual dispõe de uma DIA favorável condicionada até 22/02/2020.

Programação temporal das fases de construção, exploração e desativação

De acordo com a PDA não se dispõe ainda de informação detalhada do faseamento da construção que dependerá de vários fatores inerentes à empreitada ainda por definir, como o prazo de execução, soluções alternativas adotadas para os cais acostáveis e acessibilidade marítimo-fluviais, detalhe dos processos construtivos, tipo e capacidade dos equipamentos, organização do empreiteiro, entre outros.

Para a Fase 2 perspetiva-se que possa ser desenvolvido de forma idêntica à Fase 1, no sentido da expansão das áreas necessárias à sua funcionalidade (bacia de manobra e de acostagem, cais, parque de contentores, edifícios de apoio, etc.).

Descrição sumária da área de implantação do projeto

De acordo com a PDA, o Terminal do Barreiro ficará localizado num terrapleno a construir com materiais a dragar no leito do rio no âmbito das dragagens que serão realizadas para a fundação do terrapleno e da estrutura acostável e para o estabelecimento do canal de navegação e das bacias de manobra e acostagem. Este terrapleno, que suportará a estrutura acostável, a área do parque de contentores e, ainda, uma área de reserva, localizar-se-á cerca de 250 a 300 m a poente do Terminal de Graneis Líquidos do Barreiro.

O projeto situa-se no setor médio do estuário, numa zona caracterizada por fundos de vasa e de vasa arenosa que resultam da maior floculação de sedimentos finos propiciada pelo encontro das águas fluvial e marítima. Nas margens deste setor predomina a atividade industrial na zona sul, especialmente no Barreio e a atividade portuária e uso urbano na zona norte.

A área de intervenção encontra-se enquadrada pelo atual Parque Empresarial do Barreiro, localizado numa zona que foi fortemente industrializada, correspondente ao antigo complexo fabril da CUF-Quimigal. Neste Parque destacam-se algumas unidades de grande dimensão ainda em atividade, como a FISIPE, S.A. e a

ADP Fertilizantes, S.A., ambas a sudeste da área do projeto, e, ainda, a SOVENA *Oil Seeds* Portugal, S.A., a sul. Em termos de atividade portuária assinalam-se o já referido Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro, a montante, e o Terminal do Barreiro, concessionado à ATLANPORT – Sociedade de Exploração Portuária, S.A., a jusante.

O acesso rodoviário terrestre à zona de projeto faz-se a partir da Av. das Nacionalizações, no Lavradio, e posteriormente pelos arruamentos internos (condicionados) do Parque Empresarial do Barreiro. A Av. das Nacionalizações envolve a zona urbana do Lavradio e liga, a sul, ao IC 21 (A39) e à EN11. O IC21 (A39) articula-se com a A2 e com o IC32 (A33) na zona de Coina.

O acesso ferroviário à área de estudo faz-se através de um ramal ferroviário existente no Parque Empresarial do Barreiro, com Ligação à Linha do Alentejo.

O acesso fluvial atual ao local do projeto, a partir do corredor central do rio Tejo (definido pelos pilares da Ponte 25 de Abril) faz-se primeiro através do canal da CUF/Quimigal e depois pela ramificação do Canal do Terminal de Líquidos.

4. APRECIAÇÃO DA PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DO ÂMBITO

Considerando que a Definição do Âmbito pretende facilitar o adequado planeamento e o estabelecimento dos termos de referência do EIA, a presente apreciação pretende verificar a consistência da PDA apresentada, em termos de estrutura e conteúdo, tendo como referencial o disposto no Regime Jurídico de AIA, na Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril e ainda nos seguintes pressupostos de base:

- A elaboração do EIA para o projeto em fase de Estudo Prévio.
- A identificação, nesta fase, das questões relevantes que constituem o quadro de ação para a elaboração do EIA, face à tipologia do projeto em causa.
- A informação a constar no EIA para posterior apreciação, em sede de procedimento de AIA seja suficiente e adequada.
- A existência de um anterior Procedimento de PDA e de AIA relativos ao mesmo projeto.

Um dos principais objetivos do procedimento de definição do âmbito, nomeadamente o planeamento antecipado do EIA, de acordo com o estabelecido no anexo I da Portaria permite vantagens acrescidas, já que envolve o comprometimento do proponente e da Comissão de Avaliação quanto ao conteúdo do EIA. Este verdadeiro "acordo prévio", apenas alterável se surgirem circunstâncias que manifestamente o contrariem, implica que a proposta de definição do âmbito seja elaborada com o rigor necessário ao caso concreto, para permitir uma deliberação eficaz da Comissão de Avaliação, tendo presente o objetivo de focalizar o EIA nos impactes significativos do projeto.

Assim, e apesar de estruturalmente a PDA ir ao encontro do estabelecido no Regime Jurídico de AIA, em termos de conteúdo, verifica-se que, face aos procedimentos de AIA já decorridos e à disponibilização dos pareceres das entidades que constituíram a Comissão de Avaliação, no seguimento do encerramento do anterior procedimento de AIA, e que identificavam um conjunto de impactes muito significativos do projeto, estão em falta um conjunto de elementos relevantes, fundamentais para estabelecer o conteúdo do EIA do novo projeto.

O primeiro diz respeito à inexistência de concretização do projeto do Terminal propriamente dito. A ausência de uma maior concretização do projeto reflete-se na cartografia apresentada, na qual apenas se representa a "área prevista para a implantação do projeto", e apenas no que diz respeito ao Terminal propriamente dito, sendo ausente na cartografia qualquer referência às restantes componentes do projeto. Seria vantajoso que a definição de âmbito decorresse após uma maior definição do projeto, mesmo que fase de estudo prévio.

Face aos antecedentes de AIA deste projeto e tendo em conta que se disponibilizaram os pareceres setoriais emitidos à data sobre o anterior procedimento de AIA, pelas entidades que constituíram a CA, bem como os pareceres recebidos em sede de consulta pública, teria sido expetável que a necessidade de se efetuar uma nova PDA decorresse do facto de ser necessário redefinir um conteúdo para o EIA tendo em consideração os aspetos que levaram à necessidade de proceder à otimização do projeto, ou seja os

impactes nessa data identificados, aspetos que deviam ter sido enquadrados e justificados e mesmo refletidos na PDA em avaliação, o que não se verificou.

Quanto aos objetivos e justificação do projeto apresentados na PDA, estes resumem-se no geral aos aspetos já apresentados nos Procedimentos anteriores de AIA. Uma vez que o a solução de projeto se encontra a ser otimizada seria expetável e importante que na justificação do projeto, se incluísse para além de uma fundamentação mais robusta para a localização "mais viável" ser o Barreiro, a justificação para a necessidade da otimização em causa.

Refere-se, ainda, como aspeto positivo da localização agora indicada, a proximidade à rede ferroviária nacional e a possibilidade de ligação aos principais eixos da rede rodoviária nacional, no entanto não são apresentadas referências a Estudos que fundamentem essa possibilidade, nem à intenção da sua realização. Face a este aspeto e até que a ligação direta entre o Terminal e as vias existentes esteja concluída, será necessário circular pelo núcleo urbano do Barreiro, nomeadamente próximo de equipamentos educacionais e de saúde, aspeto que devia ter sido contemplado.

Não se concorda que, com os elementos disponíveis e disponibilizados, o proponente possa afirmar que "*o projeto encontra fundamentação e justificação e que que a localização Barreiro é aquela que reunirá, face a todo o historial e à conjuntura atual, as melhores condições para acolher o novo terminal de contentores do Porto de Lisboa*", sem que seja apresentado um estudo de tráfego exaustivo e dedicado que fundamente a localização escolhida e que indique as consequências desta localização.

Relativamente à articulação do projeto em causa com outros projetos, importa referir que, apesar de se referir que "*as decisões tomadas podem condicionar o projeto e/ou projetos associados a desenvolver, ou implicar uma articulação com os mesmos*", o proponente optou por não referir o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental referente à Expansão do Terminal de Contentores de Alcântara (TCA), não sendo clara na PDA a opção pela continuidade da pretensão do alargamento ou ampliação de capacidade desse Terminal. Desta forma, deveria este aspeto estar refletido quer na análise da opção zero quer na articulação com o projeto em causa.

O facto de existirem projetos associados fundamentais para a exploração do projeto do Terminal da responsabilidade e competência da Infraestruturas de Portugal, S.A., e que terão procedimentos de AIA autónomos, deve refletir-se no EIA do Terminal, devendo este incluir informação relevante sobre estes projetos, quer no âmbito dos impactes cumulativos, com especial relevância para os fatores ruído e vibrações, quer de outros aspetos que se venha a ser necessário articular e avaliar.

No que se refere à descrição do projeto, considerou-se a informação disponibilizada na PDA genérica e insuficiente para definir o âmbito do EIA de um projeto em fase de Estudo Prévio. Este aspeto é assumido na PDA, referindo-se que os aspetos mais específicos só serão conhecidos com a elaboração do Estudo Prévio e respetivo EIA.

Quanto aos aspetos relativos à análise dos vários fatores ambientais, são identificadas um conjunto de lacunas que refletem, em parte, a análise já efetuada pelas várias entidades da CA no âmbito do anterior procedimento de AIA, bem como outros que nesta fase se identificaram.

Assim, e apesar das ressalvas atrás efetuadas, apresenta-se de seguida a análise da CA aos vários capítulos da PDA, sendo enumerados um conjunto de elementos/questões que se consideram pertinentes e que necessitam de clarificação, ajuste ou maior desenvolvimento, as quais de seguida se descrevem.

4.1 Aspetos Globais

O EIA deve constituir um documento autónomo, apresentando toda a informação relevante de uma forma clara e acessível, tendo em consideração o previsto no Regime Jurídico de AIA e respetivas normas técnicas. A informação complementar deve ser apresentada em anexo. O EIA deve ainda apresentar cartografia a uma escala adequada à fase de projeto considerada, Estudo Prévio, com legendas claras e explícitas, para que a informação disponibilizada seja percetível e facilmente legível.

Neste particular, importa que o EIA integre todos os elementos escritos e desenhados necessários à correta perceção do projeto (será necessário que o EIA apresente uma planta de implantação a escala adequada, identificando claramente os limites da área afeta ao projeto). Ao nível as peças escritas, devem ser claramente identificadas as características físicas do projeto, quantificadas as várias áreas em causa e respetivos e parâmetros urbanísticos associados (*ex*: relativos às edificações/edifícios a construir). Deve ainda ser apresentadas peças desenhadas com indicação clara dos acessos diretos à área. Os elementos escritos e desenhados devem ser claros e de fácil leitura e adaptados ao projeto em causa.

Importa que o EIA seja enquadrado face aos anteriores procedimentos apresentando-se a respetiva fundamentação para as alterações e ou novos aspetos de projeto em causa, face ao anterior projeto sujeito a AIA.

Relativamente à seleção da localização do projeto devem identificar-se as alternativas estudadas e as principais razões que levaram à seleção da localização Barreiro e posteriormente da localização específica selecionada, fundamentalmente aprofundando os efeitos, no ambiente, decorrentes das soluções estudadas e que, alegadamente, estão associados aos critérios qualitativos considerados.

De facto, no que respeita à indispensabilidade do projeto e da análise de alternativas, a PDA faz referência à necessidade da infraestrutura e às alternativas de localização anteriormente ponderadas, mas de modo muito sumário e assumindo desde logo a atual localização em avaliação. De salientar que no anterior procedimento de AIA se justificou a localização do Terminal como sendo a mais adequada, no entanto tal não veio a acontecer. Desta forma, considera-se que este aspeto deve ser apresentado de forma bastante consistente e devidamente fundamentado.

Considera-se, assim, que no EIA se deverá aprofundar adequadamente a indispensabilidade da infraestrutura portuária no contexto da AML e da sua relação com outras infraestruturas de referência, bem como proceder a uma análise comparativa das alternativas identificadas (com base nos estudos alegadamente realizados – custo *vs* benefício), incluindo do ponto de vista ambiental, em particular na perspetiva das funções associadas ao estuário e aos usos e atividades na envolvente terrestre.

Uma vez que são apresentadas soluções alternativas, ainda que apenas de construção, deverá ser apresentado um capítulo onde se efetue:

- Análise comparativa das alternativas em avaliação integrando a avaliação de impactes desenvolvida.
- Identificação da alternativa ambientalmente menos desfavorável/mais favorável, e apresentação dos critérios que fundamentam a sua seleção.

A conclusão do EIA deverá permitir identificar, para o projeto e nomeadamente para a(s) alternativa(s) selecionada(s):

- Estudos a desenvolver em fase de Projeto de Execução que permitam uma pormenorização da avaliação de impactes e das medidas a implementar.
- Condicionantes ao desenvolvimento do Projeto.
- Medidas de Minimização e/ou compensação.
- Planos de Monitorização e/ou outros Planos a desenvolver.

A PDA assume o atual contexto de indefinição e incerteza e a ausência de informação detalhada sobre os projetos associados e complementares. Para uma efetiva ponderação dos impactes cumulativos, os referidos projetos deverão ser considerados e avaliados, tendo presente as potenciais áreas a afetar. Deverá ser claramente identificado o seu enquadramento no Regime Jurídico de AIA.

Sublinhe-se que as atuais incertezas sobre o avanço/execução dos referidos projetos e as consequências dessa indefinição reforçam a importância da identificação de alternativas para além da alternativa zero considerada.

Assim, porque se tratam de projetos indispensáveis à implementação e funcionamento da infraestrutura a avaliar e não obstante as incertezas mencionadas, importa que o EIA pondere/equacione o nível de comprometimento das entidades promotoras dos vários projetos, nomeadamente em matéria de financiamento, execução/faseamento e prazos.

Ainda neste particular, o EIA deve identificar claramente (em peça desenhada) a área de influência/estudo e avaliar os impactes de outros projetos, infraestruturas e ações previstos e/ou existentes na área.

No que se refere à Consulta Pública, o Estudo de Impacte Ambiental a apresentar deverá contemplar uma auscultação de entidades e cidadãos interessados, nomeadamente câmaras municipais e juntas de freguesia, entre outros. Deverá, ainda, descrever a metodologia adotada, os resultados e a forma como foram contempladas e analisadas as questões colocadas nessa auscultação.

Na elaboração do RNT sugere-se a consulta no *site* da APA do documento intitulado "Critérios de Boa Prática para o Resumo Não Técnico".

Mais uma vez se salienta que, face à opção do proponente em realizar a PDA sem a concretização de aspetos relevantes do projeto, é necessário ressalvar que em função do Estudo Prévio que vier a ser desenvolvido, poderá ser necessário avaliar outras matérias além das referidas na PDA e na apreciação efetuada.

Salienta-se a necessidade do EIA, para além da informação prevista na PDA em análise, ter em consideração o referido ao longo deste Parecer, adaptando-o ao Estudo Prévio que vier a ser desenvolvido, incluindo os contributos das entidades externas consultadas, os quais se encontram em anexo.

Sem prejuízo de o EIA ter que contemplar o previsto no Regime Jurídico de AIA em vigor, fazem-se de seguida algumas considerações sobre os vários capítulos do EIA, os quais devem ser tidos em consideração na sua elaboração.

4.2 Aspetos específicos

- **Antecedentes**

Para além de se apresentarem todos os antecedentes de projeto, deve, no âmbito dos antecedentes relativos ao procedimento de AIA, mencionar-se os aspetos relativos a esta PDA e de que forma foram refletidos no EIA, bem como no âmbito do anterior procedimento de AIA, identificar-se claramente todos os aspetos que levaram à necessidade de se proceder à otimização do projeto, nomeadamente como foram considerados/ponderados no novo projeto os principais impactes identificados nos pareceres setoriais e pelas entidades externas consultadas e que foram remetidos ao proponente posteriormente ao encerramento do procedimento de AIA (se se procedeu a alteração do projeto/identificação e/ou à necessidade de se aprofundar ou realizar nova avaliação de impactes e se foram de alguma forma identificadas medidas que os possam minimizar).

Os antecedentes específicos do projeto devem suportar a justificação e a perceção das diferenças entre os projetos (o anteriormente sujeito a AIA e a respetiva otimização).

- **Enquadramento, Justificação e Objetivos do Projeto**

Apesar dos argumentos apresentados na PDA, subsistem dúvidas no que se refere à justificação da necessidade do projeto e à localização preferencial do Barreiro para a implementação do mesmo, tendo em conta o contexto geográfico em que se localiza o Porto de Lisboa, o contexto económico-financeiro do país e as orientações estratégicas para o setor marítimo-portuário, no âmbito das quais se procedeu à ampliação dos terminais dos portos da Leixões, Aveiro, Setúbal e Sines. Afigura-se ainda que as previsões da evolução da carga contentorizada no Porto de Lisboa (apresentadas na figura 2.3 da PDA) não justificam

inequivocamente a necessidade de construção de um terminal com as características do agora em apreço, atenta a capacidade atualmente instalada (apresentadas no Quadro 2.1).

A PDA refere que a movimentação da carga contentorizada no Porto de Lisboa tem vindo a aumentar significativamente; contudo a figura 2.2. da PDA (movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa entre os anos de 1985 e 2015) mostra um aumento da carga contentorizada entre 1985 e 2003, ocorrendo uma estabilização ou mesmo pequeno decréscimo entre 2004 e 2015. Também as previsões de cenários de evolução de carga contentorizada no Porto de Lisboa entre 2016 e 2026 (figura 2.3) face ao quadro 2.1 (terminais de contentores existentes atualmente no Porto de Lisboa) não mostra de forma inequívoca a necessidade de um novo terminal. Por outro lado, não fica clara a necessidade do projeto num contexto nacional de estratégia marítimo-portuária.

A PDA refere ainda que "*das diversas localizações estudadas e analisadas ao longo dos anos, a localização Barreiro revela-se preferencial, em consequência dos bons resultados comparativos apresentados nas componentes Operacional, Ambiental e Impacto na Economia*". O EIA deverá apresentar estas localizações, os elementos e a análise que justificam esta afirmação, em particular, aqueles que se referem às vantagens ambientais da localização no Barreiro, face às outras localizações consideradas.

A avaliação a efetuar deverá dar particular importância à sustentabilidade ecológica e económico-financeira do projeto, a ser justificado no contexto de uma estratégia portuária a nível nacional e também a nível local, devendo tratar-se de um projeto estruturante para a atividade portuária nacional.

O EIA deve integrar a atualização (a 2017) dos dados de contexto que suportam a justificação do projeto. Deve ponderar-se o facto da atual movimentação no Porto de Lisboa se situar muito abaixo da capacidade existente. Deve ponderar-se igualmente com o quadro funcional regional, incluindo os portos de Setúbal e de Sines. Deve clarificar-se a referência à consideração de "amplas áreas de solo expetante", designadamente quanto à justificação de avanço da plataforma e integração no projeto apresentado.

Não se concorda que, com os elementos disponíveis e disponibilizados, o proponente possa afirmar que "*o projeto encontra fundamentação e justificação e que que a localização Barreiro é aquela que reunirá, face a todo o historial e à conjuntura atual, as melhores condições para acolher o novo terminal de contentores do Porto de Lisboa*". É indispensável a realização e apresentação de um estudo de tráfego exaustivo e dedicado que viabilize e fundamente a localização escolhida e que indique as consequências desta localização, em termos de acréscimo de tráfego induzido pela construção, presença e operação do Terminal do Barreiro (para todos os modos de transporte), na envolvente do mesmo.

O estudo de tráfego, que deverá justificar a viabilidade desta localização, deve incluir dados atualizados de movimentação de veículos (por modo de transporte e tipo de veículo), as condições de utilização das vias existentes e previstas (incluindo nestas últimas a percentagem de tráfego correspondente ao Terminal), a demonstração da capacidade destas vias para acolherem o novo fluxo de tráfego, tantos em termos físicos como ambientais), para os diferentes períodos de dia e a identificação dos pontos críticos em termos de

segurança rodoviária, de incompatibilidade entre funções (uso do solo). Este estudo de tráfego – atual e completo – deverá permitir a análise e avaliação do cumprimento das disposições legais e normativas em termos ambientais, nomeadamente, no que se refere ao ruído e vibrações, entre outros fatores ambientais.

- **Descrição do Projeto**

No que se refere à descrição do projeto, a informação disponibilizada na PDA é genérica e insuficiente para definir o âmbito de um EIA de um Estudo Prévio, referindo-se na PDA que os aspetos mais específicos só serão conhecidos com a elaboração do Estudo Prévio e respetivo EIA. Face ao anterior procedimento de AIA, nada se refere relativamente à nova localização e de que forma foi selecionada.

É apresentada a zona se implantação do projeto (a cartografia apenas inclui a área de implantação do Terminal, sem qualquer referência às restantes componentes do projeto) e algumas características do terrapleno, não sendo fornecida informação relativa à componente marítimo-fluvial (traçado) e à localização do canal de navegação e das bacias de manobra e acostagem. Por outro lado, são apresentadas as cotas de navegação a atingir com as dragagens, mas não são apresentadas as cotas atuais a que se encontra o estuário na área de intervenção.

Deverá ser também devidamente esclarecido a que se destina a área de reserva e quais os usos propostos para a mesma, bem como a cota a atingir.

No que se refere ao material a dragar, são apresentados os volumes de material grosseiro associados à fase 1 do projeto, não sendo referida a quantidade de sedimentos finos, nem a qualidade dos mesmos. Não obstante, é possível compreender que se trata de um projeto que envolve a dragagem de uma grande quantidade de sedimentos, quer na fase de construção, quer na fase de manutenção, e uma alteração significativa da morfologia do estuário (quer devido à artificialização da linha de costa e realização de aterros, quer à alteração significativa das cotas dos fundos).

A este respeito, a PDA em apreciação estima que, independentemente da solução de acesso marítimo-fluvial selecionada, sejam dragados cerca de 7,5 milhões de m^3 de material grosseiro na Fase 1 de construção do canal e bacia de rotação. No entanto, os dados disponíveis em diversos trabalhos anteriores reportam a existência de percentagens importantes de materiais finos (silto-argilosos), sendo que a própria PDA refere que que os fundos são essencialmente vasos e vaso-arenosos (pág. 71), pelo que o volume de sedimentos a dragar deve ser significativamente superior ao referido.

Desta forma, e apesar dos aspetos mencionados na legislação, considera-se que devem fazer parte da descrição do projeto, os seguintes elementos:

- Levantamento topo-hidrográfico da situação atual, áreas a dragar, volume de sedimentos e cotas a atingir.
- Caracterização do material a extrair (granulometria e química) de acordo com o disposto na Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro.

- Duração e calendarização prevista para a extração.
- Metodologia e equipamento de extração.
- Apresentação do destino final dos inertes, caracterização dos locais de deposição e demonstração da capacidade destes locais para receber o material depositado.

Deve-se ter em consideração, também os seguintes aspetos:

- Contextualizar e atualizar dados de referência a 2017 (note-se o apoio indicado em estudos relativos a 2014, com dados que não são compatíveis com os observados entretanto).
- Integrar a descrição específica da diversas componentes, incluindo a articulação com pontos externos (portos fluviais, vias e ferrovias, áreas logísticas e áreas residenciais e de serviços e equipamentos), e em função das fases previstas (incluir indicação em cartografia).
- Descrever, apresentar em carta e quantificar o projeto conforme as fases previstas, incluindo projetos complementares, assim como respetivos períodos de realização.
- Clarificar a contradição entre a indicação de continuidade da plataforma em cartografia e a indicação de uma distância à plataforma da *Alkion Terminal Lisbon* ("Tanquipor").
- Demonstrar a integração das referidas amplas áreas expetantes no projeto proposto.
- Integrar a relação com os portos de referência ao nível regional e na área e contexto de influência direta do projeto (Setúbal e Sines).

No que se refere aos projetos associados ou complementares (alínea h) do n.º 2), considera-se de realçar a indefinição atualmente existente no que se refere às acessibilidades rodoferroviárias ao Terminal do Barreiro, que são determinantes para a definição do modo de escoamento dos contentores armazenados no Terminal e cujo Projeto, da responsabilidade da IP, S.A., apenas será desenvolvido (de acordo com informação incluída na PDA) após a definição, pelo futuro concessionário do Terminal do Barreiro, do Modelo de Negócios a desenvolver.

No âmbito dos projetos associados o EIA deve clarificar de que forma o projeto depende destes projetos e esclarecer, entre outros aspetos, se o início das fases de construção e exploração do projeto poderão ocorrer sem a construção destes acessos. Deverá ser apresentada a articulação e programação prevista entre o projeto do Terminal e os projetos associados/complementares.

No que respeita aos efluentes gerados, deverá ser apresentada a autorização e as condições de descarga estabelecida pela Entidade Gestora dos Sistemas para ligação e descarga das águas residuais domésticas no sistema público de drenagem das águas residuais urbanas (SIMARSUL), nas fases de construção e de exploração.

Para a fase de construção, deverá ser esclarecido qual o sistema de drenagem e tratamento apropriado que está previsto implementar a fim de recolher e tratar as águas residuais resultantes da drenagem superficial e que dependem da precipitação e frequência de lavagens, "*(…)caracterizam-se por apresentar elevados teores de sólidos em suspensão, podendo também arrastar algumas substâncias poluentes como*

hidrocarbonetos ou detergentes resultantes de pequenos derrames não controlados e da lavagem de pavimento e máquinas.(…)", conforme descrito no ponto 2.6.1 (Efluentes líquidos), pág. 27 da PDA.

Deverá ser esclarecido se o tratamento previsto (separador de hidrocarbonetos) para as águas resultantes das lavagens dos contentores é suficiente e adequado face aos materiais/produtos passíveis de serem transportados pelos contentores (página 28 da PDA). Deverá ainda ser apresentada a caraterização da estrutura de contenção que permitirá fazer face a eventuais derrames que contenham sustâncias perigosas e que possam ocorrer na área do projeto impedindo a contaminação da rede de drenagem das águas pluviais instalada e descarga direta de águas contaminadas no estuário do Tejo.

Nas áreas destinadas ao armazenamento de materiais perigosos, deverá ser esclarecido como é feita a contenção de eventuais derrames de modo a impedir a contaminação da rede de drenagem das águas pluviais instalada e a descarga direta de águas contaminadas no estuário do Tejo.

Na descrição das instalações, deverão ser indicadas quais as áreas cobertas e o tipo de cobertura.

A drenagem das águas pluviais na zona da "Área de Reserva" do terrapleno deverá ser detalhada, indicando o tipo de impermeabilização caso esteja prevista a impermeabilização do solo.

No âmbito da identificação dos principais tipos de materiais utilizados ou produzidos, apesar da sua identificação deve ser dada especial atenção a potenciais soluções de minimização de alguns desses consumos ou, eventualmente complementar com produção própria desses recursos.

No âmbito da identificação dos principais tipos de efluentes, resíduos e emissões, deve ter-se em consideração que as atividades associadas ao respetivo tratamento e eliminação terão repercussões na envolvente devido ao tráfego gerado. Apesar de se identificarem as principais fontes de ruído e de vibrações, deve efetuar-se a devida análise, quantificação e avaliação destes fatores. De salientar que esta avaliação deverá ser devidamente fundamentada em estudo de tráfego específico a realizar para este projeto nas condições já anteriormente definidas.

<u>Alternativa Zero</u>

Refere-se na PDA que "*Embora o projeto a desenvolver em fase de Estudo Prévio apenas inclua a localização Barreiro, em termos metodológicos impõe-se considerar a "alternativa zero", ou seja, considerar uma alternativa de ausência de intervenção correspondendo à manutenção da situação atual em que se prevê, a médio longo prazo, o aumento do tráfego de contentores do Porto de Lisboa, mas não se dimensiona a infraestrutura para a situação prevista.*" Relativamente a este aspeto de extrema relevância importa esclarecer o que se entende como, "*não se dimensiona*" para a situação prevista, uma vez que a alternativa zero é precisamente a ausência de intervenção. A este respeito, importa que se identifiquem, face ao aumento da carga de contentores os potenciais destinos dos mesmos, considerando os Terminais existentes no âmbito da jurisdição da APL, e/ou outro destino que se venha a tornar exequível. Importa a este respeito que se proceda à articulação dos vários projetos/intenções em estudo para esta área portuária.

- **Conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial (IGT) e/ou do espaço marinho e com as servidões e restrições de utilidade pública**

Ao nível regional e assumindo-se o PROT AML como documento orientador do contexto territorial regional (modelo territorial) e em matérias de Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental e de Riscos, deve ser dado especial destaque às suas orientações e, ainda que se desconheça em concreto as várias ações/ intervenções, o EIA deve avaliar o projeto face às orientações deste IGT para a Unidade Territorial 1- Estuário do Tejo e Unidade Territorial 5- "Arco Ribeirinho Sul", subunidade "Área Urbana Almada-Montijo" e em particular, avaliar o projeto face às determinações/diretrizes relativas à "*Estrutura Metropolitana de Proteção e Valorização Ambiental*", especificamente atinentes à "*Área Estruturante Primária (AEP)"* associada ao Estuário e sua relação com a área terrestre.

Não obstante se assuma na PDA a compatibilidade do projeto, refere-se de igual modo que poderá contrariar o disposto nas normas específicas relativas à AEP integrada na Rede Ecológica Metropolitana (REM), uma vez que afeta uma área significativa do estuário e caso não permita garantir que as intervenções nas áreas de fronteira e no seu interior não colocam em causa a sua função ecológica, nem lhes diminuam ou alterem o caráter.

É, pois, neste particular que o EIA terá de ser desenvolvido ao nível da avaliação, da ponderação e da minimização dos impactes expectáveis/inevitáveis, identificando/propondo medidas que permitam eliminar/minimizar conflitos.

As orientações/normas do PROT AML para a "*Área urbana a articular e/ou qualificar"* devem ser equacionadas e ponderadas, nomeadamente ao nível das acessibilidades locais e metropolitanas e reforço das redes.

Ao nível municipal, o EIA deve atender às determinações do PDM do Barreiro para a área terrestre contígua (onde se localizarão potencialmente o estaleiro e os acessos rodo e ferroviários diretos ao terminal), classificada como "*Espaços Industriais em Áreas de Reconversão (IR)"*, inserida na *Unidade Operativa de Planeamento e Gestão 12 – QUIMIPARQUE* (que remete a gestão desta área para PU ou PP e estabelece parâmetros de ocupação até à sua entrada em vigor), concretamente ao nível da articulação do projeto com a área contígua, usos/atividades instalados e a instalar, ligações territoriais e funcionais e outras redes instaladas (considerando as orientações municipais da proposta do PU da Quimiparque). Toma aqui especial relevância a articulação com os projetos associados e complementares.

Considera-se, assim, que o EIA deve explicitar e perspetivar o projeto na sua relação com a qualificação territorial emanada pelos vários IGT e ao nível da articulação com usos/atividades/funções existentes e/ou projetados para a envolvente direta e próxima, salvaguardando que o projeto não colide com os objetivos estratégicos, de ordenamento e de desenvolvimento do território e da articulação com as acessibilidades e acessos.

Importa ainda considerar a proposta de Plano de Urbanização para o território da Quimiparque e sua área envolvente (PU do Território da Quimiparque e Área Envolvente) e a posição da CM do Barreiro.

No âmbito da Diretiva Quadro da Água (Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000) e da Lei da Água (Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada e republicada pelo Decreto-Lei n.º 130/2012, de 22 de junho) são elaborados os Planos de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH), instrumentos que visam a gestão, a proteção e a valorização ambiental, social e económica das águas ao nível da região hidrográfica.

O projeto não se encontrava previsto aquando da elaboração do Plano de Gestão de Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste, aprovado pela Resolução de Conselho Ministros n.º 52/2016, de 20 de setembro, retificado e republicado pela Declaração de Retificação n.º 22-B/2016, de 18 de novembro. No entanto, deverá ser enquadrado e analisado, tendo em conta o disposto neste documento. Em particular, deverá ser assegurada a aplicação do estabelecido no artigo 4 (7) da Diretiva Quadro da Água (n.º 5 do artigo 51.º da Lei da Água) através da metodologia definida no guia da Comissão Europeia desenvolvido para o efeito (*Guidance document* nº 35).

- **Identificação de Questões Significativas**

A PDA identifica as ações e atividades do projeto com potenciais impactes relevantes na fase de construção e na fase de exploração, em grande parte relacionadas com as atividades de dragagem e deposição de dragados.

No estuário do Tejo têm vindo a intensificar-se as dragagens de instalação, associadas a novas infraestruturas portuárias, e as dragagens de manutenção dos canais e bacias de acostagem, o que representa uma pressão muito significativa sobre o estuário. Desta forma, considera-se que a avaliação de impactes do projeto associada às operações de dragagem e deposição de dragados, deve ter em consideração o efeito cumulativo das dragagens previstas no projeto com aquelas que são já efetuadas periodicamente no estuário com o objetivo de garantir condições de navegabilidade e de acesso a atracagem para navios comerciais, de pesca e de recreio.

Pode mesmo justificar-se a elaboração de um Plano de Dragagens, que considere a gestão integrada das operações de dragagem e deposição de material dragado, contaminado ou não, e as alternativas tecnológicas de dragagem e transporte e do material dragado para além da monitorização das operações de dragagem e do comportamento do material após a disposição.

Da mesma forma, o impacte do tráfego marítimo-fluvial e das manobras dos navios deve ser avaliado tendo em consideração o efeito cumulativo com aquele que já existe.

É de salientar que o transporte sedimentar neste ambiente é um assunto extremamente complexo. De qualquer modo, é de antever a ocorrência de impactes ambientais significativos induzidos pelas dragagens de primeiro estabelecimento e de manutenção, bem como pelas operações de imersão de material dragado excedentário.

- **Identificação dos fatores ambientais relevantes**

Na PDA consideraram-se os seguintes fatores relevantes para serem analisados no EIA:

- Clima.
- Geologia e Geomorfologia.
- Riscos Geológicos.
- Solos.
- Uso do Solo.
- Recursos Hídricos Subterrâneos.
- Recursos Hídricos Superficiais.
- Hidrodinâmica e Regime Sedimentar.
- Qualidade dos Sedimentos.
- Qualidade do Ar.
- Ruído.
- Vibração.
- Gestão de Resíduos.
- Sistemas Ecológicos
- Ordenamento do Território e Condicionantes.
- Património.
- Paisagem.
- Socioeconomia.

Para além dos fatores identificados, tendo em conta a recente entrada em vigor, a 1 de janeiro de 2018, do novo Regime Jurídico de AIA - Decreto-Lei nº 152-B/2017, de 11 de dezembro, nomeadamente o seu artigo 5. º, que considera a necessidade de se identificar, descrever e avaliar os potenciais impactes do projeto e das alternativas apresentadas, ponderando os seus efeitos, entre outros, sobre a população e a saúde humana, as alterações climáticas e os efeitos decorrentes da vulnerabilidade do projeto perante os riscos de acidentes graves ou de catástrofes, considera-se que o proponente do projeto deve ponderar, face à relevância dos mesmos para o projeto em causa, a sua integração no EIA a efetuar. Neste âmbito devem ter-se em consideração as normas e diretrizes que à data se encontrem disponíveis e/ou em vigor sobre os referidos fatores.

- **Condicionantes ao projeto**

Especificamente Rpara o projeto em causa, importa destacar que se identificaram, na PDA, a existência de condicionantes ao projeto. As principais prendem-se com projetos estruturantes previstos para a mesma

zona, mas cuja concretização ainda é incerta, nomeadamente, o projeto da Terceira Travessia do Tejo em Lisboa, cuja localização condiciona a localização do projeto, e cuja articulação está a ser efetuada na fase de otimização do projeto do Terminal do Barreiro. Por outro lado, a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026, prevê que a 1ª fase deste projeto seja executada na sua totalidade com recurso a financiamento privado. Por esta razão, o projeto só será concretizado caso haja privados interessados na sua execução e exploração.

Considera-se que as características físico-químicas dos sedimentos a dragar e a caracterização das comunidades biológicas (em particular a ictiofauna e os macroinvertebrados bentónicos) poderão também condicionar as soluções de engenharia contempladas no projeto ou requerer medidas de minimização ou medidas compensatórias especificas, o que deve estar claramente identificado no EIA.

- **Caracterização do Estado Atual do Ambiente, Identificação e Avaliação de Impactes e Medidas de Minimização**

Em termos globais, para a caracterização do estado atual do ambiente, no EIA, devem considerar-se todos os fatores ambientais suscetíveis de serem afetados pelo projeto bem como a inter-relação entre os mesmos. Em termos genéricos deve proceder-se à:

- Definição da área de estudo para cada fator ambiental.
- Apresentação de informação atualizada, sistematizada e direcionada para o fator ambiental e projeto em avaliação, georreferenciada sempre que possível, à escala adequada, acompanhada de cartografia, e com o nível de detalhe compatível com a importância atribuída aos diferentes fatores ambientais.
- Apresentação da metodologia específica utilizada para cada fator ambiental e explicitação do grau de incerteza associado à caracterização efetuada.
- Caracterização da previsível evolução do ambiente afetado caso o projeto não fosse realizado (alternativa zero, ou seja, não concretização do Projeto).

Para a avaliação de impactes e proposta de medidas de minimização, deve considerar-se, também, em termos globais, a:

- Identificação e avaliação dos impactes ambientais do projeto (positivos e negativos, diretos e indiretos, cumulativos, a curto, médio e longo prazo, permanentes e temporários, ou outros), considerando que:
    - a avaliação de impactes deve identificar a magnitude e significância dos mesmos, devendo ser apresentada a metodologia utilizada para os diferentes fatores ambientais, incluindo nomeadamente a respetiva fundamentação científica, a incerteza associada aos métodos, bem como os critérios utilizados na determinação da magnitude e significância dos impactes;
    - a análise de impactes cumulativos deve considerar os impactes no ambiente que resultam do projeto em associação com a presença de outros projetos, existentes ou previstos, bem como dos projetos associados e complementares;
    - a análise de impactes deve evidenciar os impactes residuais (que não podem ser evitados, minimizados ou compensados) e a utilização irreversível de recursos.

- Identificação dos fatores ambientais a monitorizar, e respetiva fundamentação.
- Identificação dos riscos ambientais associados ao projeto, incluindo os resultantes de acidentes, e descrição das medidas previstas para a sua prevenção.
- Descrição das medidas e das técnicas previstas para evitar, reduzir ou compensar os impactes negativos e para potenciar os eventuais impactes positivos, com o detalhe inerente à fase de Estudo Prévio, tendo em conta que as medidas de minimização devem ser direcionadas para o desenvolvimento do projeto.
- Análise comparativa das soluções alternativas em avaliação.
- Identificação dos Estudos a desenvolver em fase posteriores, e as condicionantes, medidas de minimização e/ou compensação planos de monitorização ou outros planos a desenvolver/implementar no Projeto.

Assim e mencionados os aspetos gerais, e face aos elementos disponibilizados na PDA, devem ter-se em consideração os aspetos específicos relativos aos vários fatores ambientais em causa, que a seguir se referem, sem prejuízo de numa fase de desenvolvimento do Estudo Prévio poderem surgir outros aspetos não contemplados nesta análise:

Geologia e Geomorfologia

Tanto o fator Geologia e Geomorfologia como o fator Riscos Geológicos estão contemplados na lista de fatores ambientais relevantes a considerar no EIA, devido ao impacte que o projeto poderá apresentar nas estruturas geológicas e geomorfológicas que circundam a área de intervenção, bem como o potencial impacte que este projeto poderá ter na área envolvente, caso ocorram os riscos geológicos mencionados, nomeadamente a ocorrência de sismos, de *tsunamis*, de risco de inundação e de subida do nível do mar no âmbito das alterações climáticas.

A PDA apresenta, no geral, uma estrutura adequada ao futuro EIA, nomeadamente quanto aos aspetos a referir em termos de caracterização atual quer para a identificação e avaliação de impactes. Não obstante, deverão ainda ser consideradas, além dos aspetos já mencionados na PDA, as seguintes matérias:

- Relativamente ao descritor Geologia e Geomorfologia, embora o documento referencie os principais temas a abordar, alerta-se para a necessidade que os mesmos sejam abordados com detalhe no EIA. A configuração e dinâmica das formações costeiras dependem largamente de processos relacionados com a dinâmica sedimentar interna do estuário, que sofrerá alterações significativas com a obra de intervenção prevista, pelo que o impacte nas estruturas geológicas costeiras deverá ser também abordado no descritor relativo à Hidrodinâmica e Regime Sedimentar.
- A análise de tendências de evolução natural e induzida da linha de costa, deverá, além da metodologia proposta, contemplar um estudo de modelação que permita estimar o impacte que o aprofundamento do canal de navegação terá nas estruturas geológicas costeiras. A abertura de novos canais de navegação e o aumento da profundidade dos já existentes, previstos no presente projeto para acesso a navios de grande porte, levará a um incremento da área de canais de navegação e ao aumento das dragagens de manutenção. Tal facto terá consequências na dinâmica das formações geológicas costeiras, pois o incremento das áreas de canal e o aumento da profundidade dos mesmos terá um

efeito acrescido de sumidouro dos sedimentos que circulam no estuário, que são fundamentais à manutenção das estruturas naturais costeiras. Considera-se, por isso, que a metodologia proposta para análise de tendências de evolução natural e induzida da linha de costa tendo apenas por base informação histórica e científica publicada disponível, bem como na análise de fotografias aéreas disponíveis, é insuficiente.

- Dado que os processos de erosão, já hoje observáveis nas praias existentes, terão tendência a acentuar-se, devido à diminuição do aporte de sedimentos, bem como ao efeito do aumento de ondulação provocado pela circulação de um maior número de navios, conforme previsto no projeto, propõe-se que a geologia e geomorfologia da zona costeira seja incluída no programa de monitorização, de forma a serem realizadas ações compensatórias aos eventuais impactes negativos que a implementação do projeto possa ter nas estruturas costeiras.
- Relativamente aos tipos de informação a recolher para o fator Geologia, é de referir que além da Folha da 34-D Lisboa da Carta Geológica de Portugal à escala 1:50000 e respetiva notícia explicativa poderá ser solicitado ao LNEG a cartografia geológica de Portugal à escala 1:25000, em formato digital (*shape* ou *geodatabase).* Esta última será, devido à escala, mais adequada como suporte à elaboração do projeto.
- Quanto às escalas da cartografia a apresentar, para a dimensão da área de intervenção, e zona envolvente, deve ser utilizada uma escala de maior detalhe para a respetiva caracterização geológica, como por exemplo, a escala 1:10000.
- No que respeita aos riscos geológicos, estes devem ser considerados com particular importância, dada a elevada densidade populacional e significativa concentração de atividades nas zonas ribeirinhas. Destacam-se os riscos geológicos associados à atividade sísmica (e outros riscos geológicos a ela associados, como os fenómenos de liquefação dos sedimentos e aos efeitos da potencial ocorrência de um *tsunami*).

  Embora na elaboração do projeto estejam apenas previstas interferências superficiais (sem alterações significativas ao nível das tensões em profundidade que possam ser geradoras de acidentes tectónicos, não sendo, por isso esperados fenómenos de sismicidade induzida), a natureza dos riscos geológicos refletir-se-á no projeto e nos efeitos que este poderá ter na área envolvente, razão pela qual, e tal como referido no documento analisado, a sua consideração é de particular relevância. Assim, a caracterização da neotectónica, sismotectónica e sismicidade deverá ser abordada com particular atenção, atendendo à importância de que se revestirá o projeto como infraestrutura económica nacional localizada na proximidade de estruturas tectónicas regionais ativas, portanto passíveis de gerar sismicidade.
- Deverá ser dado o devido destaque ao facto de que a área em estudo está inserida numa zona de vulnerabilidade sísmica muito elevada, estando, deste modo, sujeita a fenómenos de liquefação perante um sismo de grande intensidade devido à existência de condições geológicas e geomorfológicas que favorecem este fenómeno, nomeadamente a presença de depósitos de fácies fluvial (aluviões do Tejo), incoerentes e saturados em água e de terrenos do rio conquistados ao mar. Como consequência da ocorrência destes fenómenos, destacam-se a perda de capacidade resistente das fundações, acompanhada de assentamentos diferenciais capazes de induzir o derrubamento ou afundamento de estruturas, a impulsão, a flutuação e a instabilização de vertentes. É de salientar que a área do projeto

se situa cerca de 10 km a W da Zona de Falha de Pinhal Novo, que é considerada uma estrutura ativa sismogénica, capaz de gerar sismos de grande magnitude (*Pais et al., 2007; Moniz, 2010*). Deverão por isso ser considerados os potenciais impactes, diretos e indiretos, em caso de ocorrência de sismos com magnitude elevada, tal como já aconteceu no passado (entre os sismos históricos com magnitude estimada entre 6 e 7 inclui-se o da zona de Vila Franca de Xira, em 1531; Benavente em 1909, com processos de liquefação dos sedimentos).

- É ainda de salientar que a suscetibilidade ao efeito de um *tsunami* é também muito elevada, devido às características fisiográficas da localização do projeto. O grande aumento da ocupação pelas populações, das zonas ribeirinhas, bem como o aumento das respetivas infraestruturas de apoio, promove que os efeitos de um evento deste tipo se tornem mais gravosos do que os verificados no passado. Interessa, por isso, ponderar e avaliar, no futuro EIA, se a instalação de uma infraestrutura, como um terminal de contentores, poderá ampliar os efeitos negativos, diretos e indiretos, no local de implantação e nas zonas circundantes, em particular nas áreas já densamente ocupadas por aglomerados urbanos.
- Por fim, os episódios tempestivos mais frequentes e intensos bem como a elevação do nível médio do mar, cenário a considerar no âmbito do quadro de alterações climáticas, devem ser apreciados como um risco de importância considerável para o estuário do Tejo e, em particular, na área de intervenção. Tendo em conta que o tempo de vida útil desta tipologia de projetos é de 100 anos, de acordo com o documento analisado, e que os estudos de projeções para 2050 e 2100, evidenciam o potencial de inundação para a faixa ribeirinha dos terrenos onde se insere o projeto, é de particular relevância que o EIA contemple este fenómeno e caracterize o risco associado e, caso se aplique, apresente medidas mitigadoras.
- No contexto dos riscos geológicos, importa avaliar as cotas de salvaguarda à inundação por galgamento das estruturas (terraplenos e áreas de reserva), considerando os efeitos das alterações climáticas. O projeto a propor deverá avaliar a situação atual relativamente a este fenómeno e também prever e fundamentar a situação futura tendo em conta os diversos fatores intervenientes, inclusivamente os seguintes: Nível da maré, subida do nível médio das águas do mar, sobrelevação do nível médio do mar, sobrelevação associada à cheia e agitação marítima no interior do Estuário (Ondas de geração local).
- O EIA a apresentar deverá garantir e fundamentar devidamente que a área emersa afeta a esta unidade portuária estará devidamente salvaguardada deste fenómeno apresentando a metodologia, os critérios, estimativas e/ou as fontes utilizadas. Considera-se que dada a importância do projeto, esta questão deve ser devidamente explanada com todo o rigor.

Recursos Hídricos Superficiais

A PDA refere, para a definição da área de estudo, a Bacia Hidrográfica do Tejo. Considera-se que a área de estudo do projeto em causa é o estuário do Tejo, com especial foco na massa de água WB1, onde se pretende implementar o projeto, sem pôr em causa que o mesmo se integra na bacia hidrográfica do rio Tejo.

Na PDA é também referido como objetivo e âmbito da caracterização, *"a identificação das massas de água superficiais e caracterização do estado final atual, químico e ecológico das mesmas de acordo com o Decreto-*

Lei nº236/98, de 1 de agosto (alterado e revogado em alguma das suas disposições) ", não devendo ser usada a terminologia da Diretiva Quadro da Água e da Lei da Água, quando a avaliação foi feita apenas com base no Decreto-Lei n.º 236/98. Considera-se essa avaliação insuficiente, tendo em consideração o contexto atual de gestão de recursos hídricos, para além de que o diploma citado não se refere ao estado das massas de água, mas apenas à avaliação de alguns parâmetros de qualidade.

De facto, apesar de o projeto se desenvolver na sua quase totalidade em meio hídrico, no leito do estuário, não é feita referência à Lei da Água (Lei nº 58/2005, de 29 de dezembro, na sua redação atual), que conjuntamente com o Decreto-Lei nº 77/2006 (na sua redação atual), transpõem para o direito nacional a Diretiva Quadro da Água (Diretiva 2000/60/CE do parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro), que constitui o principal instrumento de politica da união europeia relativa à água, estabelecendo o quadro de ação comunitária para a proteção das águas de superfície e das águas subterrâneas.

Desta forma, considera-se que a caracterização da situação atual para os Recursos hídricos superficiais tem que ser realizada na perspetiva da Diretiva Quadro da Água, em estreita articulação com o fator Sistemas ecológicos.

Para se alcançarem os objetivos ambientais preconizados na Diretiva Quadro da Água e na Lei da Água é necessário classificar o estado das massas de água, resultante da pior das classificações do Estado Químico e do Estado Ecológico (principio *one-out all-out*).

Esta classificação tem um papel fundamental na definição dos objetivos ambientais e na conceptualização dos programas de medidas definidos no âmbito dos PGRH, uma vez que todas as massas de água classificadas com estado inferior a "bom" devem ser sujeitas a programas operacionais de medidas de melhoria.

A monitorização e classificação do estado ecológico das massas é feita nos termos do disposto no Anexo V da DQA e, no caso das águas de transição, inclui a avaliação dos seguintes parâmetros:

- Elementos químicos e físico-químicos de suporte aos biológicos (elementos gerais e poluentes específicos).
- Elementos hidromorfológicos de suporte aos elementos biológicos.
- Elementos biológicos (fitoplâncton, outra flora aquática, macroinvertebrados bentónicos e peixes).

Para a classificação dos elementos físico químicos de suporte e dos elementos biológicos seguem-se os critérios descritos nos anexos da parte II dos PGRH (disponíveis no sitio de internet da Agência Portuguesa do Ambiente).

Consideram-se poluentes específicos relevantes as substâncias químicas enquadradas nos pontos 1 a 9 do Anexo VIII da Diretiva Quadro da Água que não estão incluídas na lista de substâncias prioritárias. No âmbito do segundo ciclo de planeamento, revelou-se necessário proceder à revisão da lista de Poluentes Específicos e das respetivas Normas de Qualidade. A lista atualizada de poluentes específicos e as suas NQA

encontram-se disponíveis nos anexos da parte II dos PGRH (disponíveis no sitio de internet da Agência Portuguesa do Ambiente).

Os elementos hidromorfológicos a ter em consideração na avaliação do Estado Ecológico são as condições morfológicas (variação de profundidade, quantidade, estrutura e substrato do leito, e estrutura da zona intermareal) e o regime de marés (fluxo de água doce e exposição às vagas), que também tem que ser alvo de estudo no âmbito do EIA.

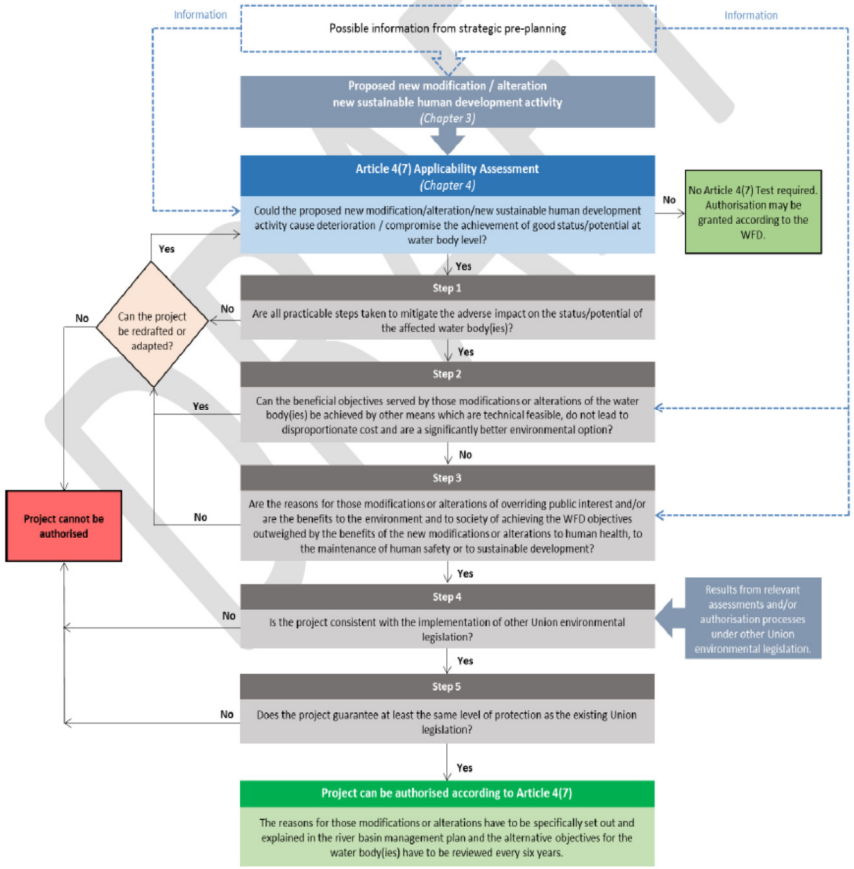
No que se refere ao Estado Químico, as Normas de Qualidade Ambiental (NQA) a utilizar na avaliação do estado são as estabelecidas no Decreto-Lei n.º 218/2015, de 7 de outubro, que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 103/2010, de 24 de setembro, que estabelece as normas de qualidade ambiental no domínio da política da água, transpondo a Diretiva n.º 2013/39/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de agosto, no que respeita às substâncias prioritárias no domínio da política da água. Deve ainda ser dado cumprimento ao disposto no Decreto-lei nº 83/2011, de 20 de junho, nomeadamente no que se refere aos limites de quantificação dos métodos de análise, de forma a garantir que é possível retirar conclusões dos resultados da monitorização.

Neste contexto, a caracterização em termos de monitorização tem que ter em consideração os diversos elementos de qualidade definidos na legislação e no PGRH do Tejo e Oeste, no âmbito da avaliação do estado das massas de água onde se pretende intervir, bem como das massas de água a montante e jusante (área de estudo do estuário do Tejo), para avaliar potenciais impactes.

A PDA especifica os impactes causados pelas dragagens e deposição de dragados aos quais se deve dar especial importância, lista com a qual genericamente se concorda. No entanto, é mencionado que "*a avaliação de impactes deverá dar particular atenção à possibilidade de ocorrer alterações ao estado químico das massas de água devido ao aumento da concentração das substâncias prioritárias constantes da Diretiva 2013/39/EU, de 12 de agosto. Importa referir que o projeto não se encontra previsto no Plano de Gestão de Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste do segundo ciclo de planeamento, pelo que deverá ser assegurado o estabelecido no artigo 4(7) da DQA*", o que se considera incompleto.

Face ao anteriormente exposto, não é suficiente a avaliação apenas da alteração do estado químico. É necessário implementar a avaliação proposta no Guia n.º 35 da Comissão Europeia (*COMMON IMPLEMENTATION STRATEGY 3 FOR THE WATER FRAMEWORK DIRECTIVE (2000/60/EC) - Guidance Document No. 35 - Exemptions to the Environmental Objectives according to Article 4(7)*) para avaliar a necessidade de aplicar a exceção 4(7) devido às alterações provocadas pelo projeto em análise. Sugere-se também a consulta do guia disponível em: https://www.gov.uk/guidance/water-framework-directive-assessment-estuarine-and-coastal-waters, especificamente desenvolvido para o efeito, para projetos semelhantes ao que agora é proposto. No esquema seguinte, retirado do mencionado Guia n.º 35, ilustra-se a metodologia a implementar.

Figure 6: Example for a step-wise approach for an Article 4(7) Test and the iterative relationship with the Article 4(7) Applicability Assessment



No caso em que sejam identificados impactes negativos significativos devem ser propostas medidas de minimização e/ou compensação. O Programa de Monitorização que venha a ser estabelecido deve garantir o cumprimento dos objetivos da DQA e seguir os protocolos definidos no âmbito da implementação desta Diretiva.

Considera-se ainda relevante avaliar no EIA os impactes relacionados com os possíveis derrames de hidrocarbonetos ou outras substâncias poluentes, que possam ocorrer no âmbito do transporte e atividades portuárias que venham a desenvolver-se.

Qualidade dos sedimentos

O local onde se pretende instalar o Terminal do Barreiro fica situado junto às antigas instalações fabris da CUF e mais tarde da Quimigal, pelo que é expectável a ocorrência de sedimentos contaminados. A caracterização dos sedimentos deve ser efetuada tendo em consideração o disposto na Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro, em particular o referido na Tabela 1 do Anexo III – número de estações de monitorização a implementar por volume dragado e na Tabela 2 do mesmo anexo – classificação dos materiais de acordo com o grau de contaminação.

À classe de qualidade determinada está associada a forma de eliminação do material dragado.

- Classe 1: Material dragado limpo — pode ser depositado no meio aquático ou reposto em locais sujeitos a erosão ou utilizado para alimentação de praias sem normas restritivas.
- Classe 2: Material dragado com contaminação vestigiária— pode ser imerso no meio aquático tendo em atenção as características do meio recetor e o uso legítimo do mesmo.
- Classe 3: Material dragado ligeiramente contaminado — pode ser utilizado para terraplenos ou no caso de imersão necessita de estudo aprofundado do local de deposição e monitorização posterior do mesmo.
- Classe 4: Material dragado contaminado — preposição em terra, em local impermeabilizado, com a recomendação de posterior cobertura de solos impermeáveis.
- Classe 5: Material muito contaminado — idealmente não deverá ser dragado e em caso imperativo, deverão os dragados ser encaminhados para tratamento prévio e ou deposição em aterro de resíduos devidamente autorizado, sendo proibida a sua imersão.

Desta forma, a qualidade dos sedimentos define a possibilidade de se utilizarem no terrapleno ou a necessidade de ter que se recorrer a um destino/tratamento adequado para os mesmos, sendo que estas situações tem implicações noutros fatores ambientais, o que deve ser considerado no EIA.

Por outro lado, caso seja determinada a presença de sedimentos com classe de contaminação superior a 3, justifica-se a realização de análises de toxicidade, de persistência e acumulação em seres vivos ou em sedimentos, conforme previsto na mesma Portaria.

Sistemas ecológicos

Até à data não se recebeu Parecer do ICNF. No entanto, refere-se a necessidade de se apresentar os elementos que de seguida se referem.

Tendo em conta a localização e dimensão do projeto, as suas características e o tipo de intervenções previstas, quer na fase de construção, quer na fase de manutenção, é expectável a ocorrência de impactes negativos potencialmente significativos sobre os sistemas ecológicos. Estes impactes só podem ser devidamente avaliados se houver uma adequada caracterização da situação atual. Desta forma, a caracterização das comunidades ecológicas presentes na área de desenvolvimento do projeto representa um indispensável ponto de partida para uma posterior comparação e avaliação dos possíveis impactes das intervenções propostas, e deve ser efetuada na fase de EIA e não em fases posteriores do projeto.

A PDA refere como metodologias de recolha e tratamento de informação a consulta de informação bibliográfica, aferida e complementada com trabalhos de campo específicos para a caracterização dos vários grupos biológicos. A caracterização com base em elementos bibliográficos é sempre genérica, uma vez que não são conhecidas as características e contexto dos estudos que os sustentam, considerando-se por isso que a descrição dos vários sistemas ecológicos no EIA se deve realizar com base em dados atualizados resultantes de campanhas de monitorização e referentes especificamente à área de implementação do

projeto e sua envolvente, para todos os grupos ecológicos passiveis de dependerem dos ecossistemas afetados pelo projeto.

A realização de trabalho de campo é particularmente relevante para os sistemas ecológicos associados aos elementos biológicos Fitoplâncton, Outras Plantas Marinhas (Macroalgas, Sapais e Ervas Marinhas, caso existam), Macroinvertebrados Bentónicos e Peixes, uma vez que estes definem o Estado da massa de água no âmbito da DQA/LA. Mais ainda, de forma a dar cumprimento a esta legislação devem ser utilizados os protocolos de amostragem definidos no âmbito da implementação da Diretiva e os critérios de classificação apresentados nos anexos da Parte II dos PGRH (disponíveis na página de internet da Agência Portuguesa do Ambiente).

Para além da avaliação de impactes nos termos do mencionado na PDA, a análise dos resultados deve ser realizada no contexto da DQA, bem como articulada com os descritores Recursos hídricos superficiais, Hidrodinâmica e regime sedimentar e Qualidade dos sedimentos. No caso em que seja identificados impactes negativos significativos devem ser propostas medidas de minimização e/ou compensação. Deve ainda ser definido um Programa de Monitorização que permita avaliar a evolução dos sistemas ecológicos. Este programa de monitorização deve garantir o estabelecido nos termos do Anexo V da DQA e da correspondente legislação nacional. Neste sentido, a monitorização tem que ter em consideração os diversos elementos de qualidade definidos na legislação e no PGRH do Tejo e Oeste, no âmbito da avaliação do estado das massas de água onde se pretende intervir, bem como as massas de água a montante e jusante (área de estudo do estuário do Tejo), para avaliar potenciais impactes.

Considera-se ainda relevante abordar no EIA as questões relacionadas com a introdução de espécies alóctones e apresentar a caracterização da situação atual para estas espécies. A introdução de espécies não nativas e exóticas potencialmente invasoras tem vindo a aumentar com a intensificação da globalização do trânsito de bens e pessoas e é reconhecida como uma das principais ameaças à biodiversidade do meio marinho (2ª causa de perda de biodiversidade, unicamente superada pelas perdas diretas devidas à destruição de habitats), implicando impactos ambientais, económicos e sociais graves, quer a nível local, regional ou nacional. O trafego marítimo é apontado como o principal vetor de introdução, com 32% de espécies introduzidas através de águas de lastro e 33% através de incrustação em cascos de embarcações. Este é um problema reconhecido no estuário do Tejo, sendo que as boas práticas tem vindo a mostra-se essenciais mas não suficientes. Para além da caracterização da situação atual e avaliação deste impacte (negativo e potencialmente significativo), o EIA deve ainda apresentar um Plano de Monitorização especifico para acompanhar esta questão e definir Medidas de Minimização para este impacte.

Hidrodinâmica e Regime Sedimentar

No que se refere às propostas metodológicas para caracterização, no que respeita à hidrodinâmica e regime sedimentar do estado atual do ambiente e sua previsível evolução sem projeto e para identificação e avaliação de impactes (n.os 5 e 6 do Anexo), considera-se que:

- Deverá ser efetuado um levantamento batimétrico que permita caracterizar, o mais rigorosamente possível a situação de referência e avaliar a volumetria que é necessário dragar para obtenção das cotas de fundo requeridas pelo Projeto. No que se refere ao modelo a utilizar, importa conhecer as condições fronteira que forem estabelecidas, bem como a metodologia utilizada para a calibração do mesmo.
- A modelação hidrodinâmica deverá incluir a variação dos tempos de residência.
- No que se refere às diferentes alternativas para o destino dos dragados, considera-se que deve ser ponderada a utilização dos materiais dragados na alimentação artificial de praias, em articulação com as propostas do Grupo de Trabalho do Litoral (nomeado pelo Despacho n.º 6574/2014, de 20 de maio) e do Grupo de Trabalho para os Sedimentos (nomeado pelo Despacho n.º 3839/2015, de 17 de abril), dos quais fizeram parte técnicos da APA.

Recursos Hídricos Subterrâneos

Em termos de recursos hídricos subterrâneos e no que diz respeito à caraterização atual importa destacar que, para além dos já referidos na PDA, na caraterização química do estado das massas de água subterrânea (aquíferos livre e confinado) deverão ser também determinados os parâmetros Hidrocarbonetos Aromáticos Polinucleares (HAP), Crómio, Ferro e Cianetos.

No que diz respeito à avaliação de impactes deverão ser avaliados os seguintes impactes na qualidade da água subterrânea, para além dos já referidos na PDA:

- Decorrentes do funcionamento do estaleiro com a presença e o manuseamento de substâncias contaminantes, respetivas condições de armazenamento, nomeadamente condições de impermeabilização dos depósitos e existência de bacias de retenção e tendo em conta o estado químico da água subterrânea caraterizado na situação atual.
- Da interseção do nível freático na área dedicada ao estaleiro e suas consequências na qualidade das águas subterrâneas, e tendo em conta o estado químico da água subterrânea caraterizado na situação de referência.
- Influência da dragagem dos sedimentos na mistura das águas do estuário com as águas subterrâneas, nomeadamente ao nível da contaminação e da salinização destas últimas, durante a fase de construção e durante a fase de exploração (dragagens de manutenção) e tendo em conta o estado químico da água subterrânea caraterizado na situação de referência.
- No que diz respeito à avaliação de impactes cumulativos nos recursos hídricos subterrâneos estes deverão ser avaliados tomando também em linha de conta a existência das instalações da FISIPE - Fibras Sintéticas de Portugal, S.A., da NOVA AP - Fábrica de Nitrato de Amónio de Portugal, S.A. (ex AP - Amoníaco de Portugal, S.A.) e do Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro (*Alkion Terminal Lisbon*) para além dos projetos acessórios a este e referidos na PDA e tendo em conta o passivo ambiental existente, de contaminação dos solos, no antigo território da Quimiparque.

Em termos de medidas de minimização deverão ser propostas eventuais medidas de minimização coerentes com as conclusões obtidas nas avaliações de impactes acima mencionadas.

Outros elementos a contemplar no EIA:

- Deverá ser avaliado o impacte deste projeto na utilização das praias existentes na proximidade, tendo presente o objetivo de melhoria da qualidade da água no estuário com vista à sua identificação para a prática balnear, sendo pertinente a apresentação de medidas para minimização deste impacte. Deverão ser especificamente avaliados os impactes da dinâmica associada a este terminal portuário sobre a utilização destas praias. Esta avaliação deverá considerar eventuais riscos para os utilizadores e os efeitos sobre a qualidade da água para utilização balnear.
- Importa ainda avaliar as ondas geradas por navios de grande porte e o correspondente potencial de erosão de bancos ou margens (incluindo os sapais e as praias).
- Deverá ser avaliada e devidamente incorporada no EIA, a avaliação da vulnerabilidade do projeto à ocorrência de fenómenos meteorológicos extremos.
- Quando surgiu este projeto foram geradas expetativas relativamente à ocupação da área industrial existente bastante degradada, com as infraestruturas de apoio a esta unidade portuária e mesmo como local de armazenagem de contentores, o que constituiria um aproveitamento e requalificação de uma área presentemente degradada. No entanto, o projeto apresentado não abrange a área em causa, localizando-se apenas sobre terrenos a conquistar ao leito do estuário, o que deverá ser fundamentado e justificado.
- Sem prejuízo de se tratar de uma área sob administração do Porto de Lisboa, a mesma insere-se em território sob jurisdição da Autoridade Nacional da Água, sendo que os procedimentos se deverão enquadrar na Lei da Água. Considera-se que este aspeto não foi suficientemente clarificado no documento que apenas refere a APL como entidade licenciadora.
- Atendendo a que se trata de um impacte cumulativo, deverá ser avaliado o efeito da obra/ aterro no leito nas cotas de cheia no estuário, considerando os usos existentes e previstos nos Instrumentos de Gestão do Território em vigor para este território.

Solos

Como aspeto relevante deve ser tido em consideração no EIA as particularidades do local de implantação do Projeto, adjacente a área de passivo ambiental por deposição de resíduos e consequente contaminação do solo, onde ocorrerá a ligação do terrapleno à margem.

No âmbito deste fator o Projeto deverá determinar as quantidades (em volume e massa) de sedimentos a dragar, a reutilizar e a enviar para destino final, de acordo com o grau de contaminação, bem como identificar os possíveis locais de deposição dos dragados não reutilizados, tendo em conta essa mesma classe. Deverá apresentar uma proposta de metodologia para controlo/classificação dos sedimentos a dragar durante a fase de exploração, e identificação dos possíveis destinos finais, nomeadamente para os que sejam classificados nas classes 4 e 5, tendo em conta a periodicidade anual de dragagem prevista. Deverá ainda apresentar-se a densidade destes materiais.

No que respeita aos RCD, deverão ser indicadas as quantidades estimadas de solos/materiais limpos e contaminados a produzir, a reutilizar e a eliminar, nomeadamente na fase de construção, identificando ainda os seus possíveis destinos, em função da classificação de perigosidade que se vier a determinar.

O Projeto deverá ainda descrever o sistema de gestão/tratamento de águas de lastro e seu destino, bem como classificar (atribuição de código LER e definição da sua perigosidade), estimar a quantidade de lamas a produzir e indicar o seu destino final.

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 173/2006, de 5 de setembro, na sua redação atual (Regime Geral de Gestão de Resíduos – RGGR) não determina a exclusão de um material/resíduo da classificação de resíduos, mas sim do âmbito de aplicação do diploma, sendo aplicável aos sedimentos a alínea g) do n.º 2 do referido artigo, e não a alínea c) referida na PDA, devendo este esclarecimento ser tido em conta no EIA.

Uso do Solo

Relativamente ao Uso do Solo, considera-se que a metodologia proposta na PDA para a avaliação da situação de referência, avaliação de impactes, e apresentação de medidas de minimização é adequada.

Ordenamento do Território e Condicionantes

Reserva Ecológica Nacional (REN)

Apesar do Município do Barreiro ter delimitação municipal da REN publicada em Diário da República, a área do projeto insere-se praticamente na sua totalidade no exterior do concelho do Barreiro, pelo que lhe é aplicável o artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro.

A área do projeto é coincidente, quase na íntegra, com a seguinte área referida no Anexo III do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro:

- *Estuários* (referente à alínea e)).

De acordo com a PDA, que faz corresponder aquela área definida no Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de março, à nova categoria *águas de transição e respetivos leitos, margens e faixas de proteção*, a área do Terminal configura ações previstas como interditas no âmbito do n.º 1 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, na atual redação, uma vez que se traduzem, pelo menos, em:

- Vias de comunicação (dragagens de estabelecimento).
- Escavações e aterros (terrapleno e cais).
- Obras de construção (intervenções sobre o terrapleno e cais).
- Vias de comunicação (dragagens periódicas de manutenção).

Deste modo, considera-se que a ação em causa não pode ser enquadrada em "*desassoreamento*", constituindo-se como uma infraestrutura portuária nova, em que, nomeadamente, será construído um terrapleno e um cais de acostagem, para o que serão necessárias dragagens (e não desassoreamento) para a construção destas duas ações, para o canal de acesso e para as bacias de manobras e de acostagem.

Assim, o enquadramento no Regime Jurídico da REN deverá ser alterado no EIA, tendo em consideração este entendimento.

Para esse enquadramento, será fundamental justificar de um modo assertivo, fundamentado e claro a impossibilidade de efetuar "em terra" o projeto previsto no terrapleno e, nesse caso, a efetiva necessidade de integrar a designada "área de reserva".

Será igualmente fundamental que se apresente:

- Uma análise que permita comprovar concisa e explicitamente, para cada uma das ações pretendidas, que não são colocadas em causa as funções das águas de transição e respetivos leitos, margens e faixas de proteção, nos termos do anexo I do DL n.º 166/2008, de 22 de agosto, na redação do DL n.º 239/2012, de 2 de novembro, por função, ou, em caso afirmativo, a avaliação da gravidade que resulta da concretização de cada uma das ações pretendidas em cada uma dessas funções (no caso da análise efetuada noutros fatores ambientais se aplicar à REN, deverão ser transcritos neste fator ambiental os aspetos relevantes / as respetivas conclusões).
- A quantificação, por ação em causa no projeto, da área de REN interferida, bem como do volume de terras previsível em aterros e em escavações, e da natureza do pavimento (permeável, semipermeável e impermeável).
- Os documentos que, sob o ponto de vista da REN, permitam comprovar que as operações de imersão de materiais dragados, apesar de ocorrerem em locais sujeitos ao Regime Jurídico da REN, estes são já utilizados e autorizados para esse fim.

De mencionar que o enquadramento no Regime Jurídico da REN, incluindo as justificações e os elementos apontados, são fundamentais para apoiar a apreciação do projeto na sua totalidade em termos de REN, que corresponderá à autorização da CCDR, nos termos do artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação.

Nestes termos, no EIA não deverão constar referências à possibilidade de serem realizadas ações de relevante interesse público, de acordo com o artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na sua atual redação.

Qualidade do Ar

Relativamente a este fator, considera-se que a metodologia proposta na PDA para a avaliação da situação atual e para avaliação de impactes da fase de construção e de exploração de uma forma geral adequada, mas bastante genérica.

No EIA deverá ser tido em consideração os aspetos sobre este fator disponibilizados no âmbito do anterior procedimento de AIA, bem como os seguintes:

- As estimativas de emissão futura com projeto devem ser comparadas com as emissões atuais, calculando-se os aumentos estimados de emissões para o concelho do Barreiro.

- No que diz respeito à simulação de vários cenários de emissão para a fase de exploração devem ser apresentadas estimativas para a população e a área exposta a níveis de PM_{10} e NO_2 superiores aos valores limite.
- Devem ser apresentadas as simulações para os locais das estações de qualidade do ar existentes na envolvente.
- As medidas de minimização (por exemplo aquisição de maquinaria menos poluente) deverão também integrar os cenários de emissão simulados.

Ruído

A proposta de caracterização do Ambiente Sonoro não indica os critérios para definição de recetores sensíveis que deverão compreender, no mínimo:

- Todos os equipamentos escolares e de saúde.
- Edificações de cariz habitacional em todas as situações em que se afigure um regime de vibrações diferenciado, nomeadamente quanto à distância da fonte, às características das infraestruturas de transporte que servirão o Terminal, ao estado de conservação dos pavimentos, às diferentes características do subsolo e consequentemente da velocidade de propagação das vibrações.
- Todas as edificações de cariz religioso.
- Outros recetores que considerem relevantes.

A realização das campanhas de medição deverá ser realizada nos recetores sensíveis identificados na proximidade do Terminal e dos respetivos acessos, junto das zonas mais expostas, independentemente de constituírem ou não a entrada principal.

Não se compreende a expressão "*Este fator servirá de base para a avaliação de outros descritores em análise, nomeadamente uso do solo e vibrações*", uma vez que cada fator será objeto da respetiva avaliação. Os mapas de ruído a apresentar preferencialmente à escala 1/5000 (escala de projeto) deverão incluir a localização de todos os recetores sensíveis e dos pontos de medição selecionados. Deverá, ainda ser apresentado um elemento cartográfico que abranja a globalidade do empreendimento e dos respetivos acessos e envolvente urbana, em princípio à escala 1/25000.

A proposta de caracterização das Vibrações foi copiada do Ambiente Sonoro, não atendendo às diferenças existentes entre estes dois fatores. Apenas a caracterização com medições de vibração *in situ* separa estes dois fatores. Não são indicados os critérios para definição de recetores sensíveis para as vibrações que deverão compreender, no mínimo:

- Todos os equipamentos escolares e de saúde.
- Edificações de cariz habitacional em todas as situações em que se afigure um regime de vibrações diferenciado, nomeadamente quanto à distância da fonte, às características das infraestruturas de transporte que servirão o Terminal, ao estado de conservação dos pavimentos, às diferentes características do subsolo e consequentemente da velocidade de propagação das vibrações.
- Todas as edificações de cariz religioso.
- Outros recetores que se considerem relevantes.

Não se concorda com a afirmação de que "*Este fator servirá de base para a avaliação de outro descritor em análise, nomeadamente uso do solo e ruído*". As Vibrações são um fator com peso próprio e com relevância distinta nas diferentes fases do projeto pelo que não se considera adequado que possa ser menosprezado como um fator de apoio para outras análises.

A avaliação, independentemente dos métodos que o proponente pretenda usar, deverá incluir a avaliação de acordo com a NP ISO 2631-1, com a NP 2074 e com a BS 6472.

Assim como não se aceita que a cartografia seja comum com o fator Ambiente Sonoro. A cartografia, única, deverá ser apresentada na escala de projeto (preferencialmente 1/5000) e na escala do esboço corográfico, e terá de compreender todo o projeto, respetiva envolvente urbana, e acessibilidades previstas.

Para a Identificação e Avaliação de Impactes é apresentada uma metodologia geral, seguida de uma metodologia específica por fator ambiental.

No caso do Ambiente Sonoro e das Vibrações salienta-se que deverão ser abordados individualmente, sem a mistura de conceitos e de termos de referência que aparecem nesta PDA.

Para o Ambiente Sonoro deverá ser considerado o Regulamento Geral do Ruído, em vigor (atualmente DL n.º 9/2007 e respetivas atualizações).

A avaliação das diferentes fases será sempre quantitativa (complementada por uma avaliação qualitativa) e poderá induzir a necessidade de se preverem e dimensionarem medidas de minimização – temporárias ou definitivas – consoante a fase de projeto a que se refiram.

Os limites legais a considerar, para além dos indicados, relativos à inexistência de classificação acústica aprovada, deverão incluir a classificação como Zona Sensível para recetores com as características dos incluídos nessa designação, nomeadamente, equipamentos escolares, de saúde e religiosos.

Quanto à incidência dos impactes não se concorda com a classificação como "impactes indiretos" os impactes resultantes da movimentação de carga e veículos com origem/destino no Terminal. São impactes diretos que apenas resultam da atividade do Terminal e como tal também deverão ser considerados como impactes diretos da atividade (não ocorreriam se não existisse o Terminal e resultam diretamente da construção, exploração ou desativação do projeto).

Considera-se que, em primeiro lugar, a significância esteja associada ao cumprimento dos limites regulamentares e, apenas em segundo, se imponham limitações numéricas relativas ao nível sonoro. Assim, sempre que se esteja em incumprimento legal, a magnitude do impacte será elevada e corresponderá a um impacte significativo ou muito significativo consoante o desvio do limite legal correspondente e a sensibilidade do recetor em causa.

Deverão ser previstas ações de monitorização nas diferentes fases, para o Ambiente Sonoro.

Vibrações

No caso das Vibrações, à semelhança do já referido para a caracterização da situação atual, deverão ser usados como termo de comparação, independentemente dos métodos que o proponente pretenda usar, a NP ISO 2631-1, com a NP 2074 e com a BS 6472 que determinarão a necessidade de implementação de medidas de minimização.

Quanto à incidência dos impactes e à semelhança do já mencionado no Ambiente Sonoro, não se concorda com a classificação como "impactes indiretos" os impactes resultantes da movimentação de carga e veículos com origem/destino no Terminal. São impactes diretos que apenas resultam da atividade do Terminal e como tal também deverão ser considerados como impactes diretos da atividade (não ocorreriam se não existisse o Terminal e resultam diretamente da construção, exploração ou desativação do projeto).

A magnitude atribuída aos impactes deverá estar relacionada com limitações legais como a NP 2074 e com orientações da demais normalização em vigor e não apenas com valores indicativos de acréscimo de vibração para os quais não foram apresentadas justificações. Novamente à semelhança do que foi referido para o Ambiente Sonoro, a significância deverá contemplar a sensibilidade do recetor à presença de vibrações.

Deverão ser previstas ações de monitorização nas diferentes fases que deverão cumprir a legislação à data em vigor.

Socioeconomia

Face às características do projeto, considera-se que deverão ser desenvolvidas as seguintes questões:

Caracterização da situação atual

- Integrar a situação dos pontos e acessibilidades de articulação com o projeto (portos fluviais, vias e ferrovias, áreas logísticas e áreas residenciais e de serviços e equipamentos), incluindo níveis de desempenho e serviço.

Avaliação de Impactes

- Integrar os impactes relacionados com os pontos e as acessibilidades de articulação com o projeto (portos fluviais, vias e ferrovias, áreas logísticas e áreas residenciais e de serviços e equipamentos), incluindo níveis de desempenho e serviço.
- Integrar a influência sobre a qualidade territorial quanto à compatibilização com a qualificação territorial prevista para a área de contexto (áreas de lazer, áreas habitacionais e de circulação, áreas de serviços e equipamentos).
- Integrar a ponderação com os restantes portos de referência ao nível regional e na área e contexto de influência direta do projeto (Setúbal e Sines).
- Integrar a ponderação quanto ao período de concessão.

Património

O Património é um dos fatores ambientais considerado relevante para a elaboração do EIA.

Na proposta metodológica para a caracterização do ambiente afetado e sua previsível evolução sem projeto (ponto 5.16) são definidos os objetivos e âmbito da caracterização, critérios de definição da área de estudo, tipos, fontes e metodologias de tratamento da informação.

Como fonte de informação deverão ser utilizados, para além das referidas na PDA, os estudos anteriormente realizados no âmbito do projeto do Terminal do Barreiro.

A proposta prevê que se identifique e caracterize o "*património cultural, nas vertentes arqueológica, arquitetónica e etnográfica na área de estudo*". Deverão ser analisados dois aspetos distintos: os elementos patrimoniais situados em meio terrestre e os situados em meio aquático. Dado que as ações a realizar em meio aquático são preponderantes, este último destaca-se implicando a utilização de metodologias específicas tendo em consideração a legislação existente e as circulares emanadas pela Tutela do Património Cultural.

De forma genérica considera-se correta a proposta para a vertente patrimonial terreste, no entanto para a vertente patrimonial náutica e subaquática, dadas as ações impactantes previstas, como aterros, dragagens e imersão de materiais dragados, a mesma deverá ser desenvolvida.

Está prevista a pesquisa bibliográfica e cartográfica e a prospeção subaquática, especificando-se a metodologia a utilizar nos trabalhos de levantamento e de caracterização do património e na prospeção arqueológica dirigida.

Deverá, assim, ser efetuada a prospeção sistemática e integral da zona submersa afetada direta e indiretamente onde incidirá o projeto (aterros, dragagens e das áreas de imersão de materiais dragados, entre outras) devendo a mesma ser visual e eletromagnética integral ou com recurso à utilização de meios de deteção geofísica - nomeadamente com Sonar de Varrimento Lateral/ Multifeixes e Magnetómetro/Gradiómetro. A deteção de anomalias e de massas metálicas enterradas deverá ser alvo de confirmação, se necessário, através de sondagem por escavação.

A equipa, a ser previamente autorizada pela Tutela para a realização dos trabalhos, deverá integrar arqueólogo com experiência comprovada na vertente náutica e subaquática.

Os trabalhos a efetuar nessa vertente deverão considerar a caracterização da evolução da linha de costa e das funções (portuárias ou outras) da área, com recurso à análise de cartografia, documentação histórica e arqueológica disponível, bem como considerar que nas sondagens geológicas haja a recolha dos sedimentos com informação paleoecológica e assim confirmar a sequência de deposição sedimentar, bem como a idade dos sedimentos a retirar.

Deverá ser apresentada uma interpretação topográfica/batimétrica e a descrição litológica/geológica dos fundos relativamente ao Património Cultural em articulação com os fatores Geologia e Hidrodinâmica.

Deve-se ainda considerar a preservação *in situ* como a opção prioritária atendendo à Convenção da UNESCO de 2001 para a Proteção do Património Cultural Subaquático. Desta forma, a recolha de espólio móvel deve ocorrer de forma a prevenir qualquer perigo imediato para os bens e ser executada sem que em momento algum seja colocada em perigo a integridade dos bens e assegurar a sua preservação a longo prazo empregando técnicas e métodos não destrutivos.

São descritas na PDA as principais ações de projeto passíveis de produzir impactes ambientais na fase de construção, exploração e desativação. Na fase de construção, os trabalhos a desenvolver na execução da nova infraestrutura portuária podem dividir-se em dois grandes tipos de atividade: um correspondente à execução da estrutura de acostagem e outro correspondente às diversas dragagens, às retenções marginais de proteção e aos aterros da plataforma de apoio. Embora o Terminal seja para desenvolver em duas fases, é na Fase 1 que se realizarão a maior parte das dragagens e aterros.

Relativamente à proposta metodológica para a avaliação de impactes (ponto 6.20), nomeadamente para a determinação da sua significância é, na generalidade adequada, mas deveria ser mais detalhada.

A PDA identifica para a fase de construção um conjunto de obras e intervenções a executar na Área de Estudo potencialmente geradoras de impactes negativos sobre os elementos patrimoniais que serão destruídos, total ou parcialmente, por essa ação. Entre estas as que têm maior grau de afetação são dragagens.

Atendendo ao estado atual do conhecimento sobre a área do projeto e sua envolvente, com a presença de arqueossítios subaquáticos, afigura-se que os principais impactes do projeto do ponto de vista do património submerso decorrem da dragagem e deposição de dragados e da eventual implantação de áreas de circulação e estaleiros, na fase de construção, pelo que este aspeto deverá ser detalhadamente avaliado no EIA a elaborar.

Deverá avaliar-se os impactes das alterações hidrodinâmicas e do regime sedimentar, nas áreas de incidência indireta, decorrentes da implementação do projeto.

Na fase de exploração deverão ser avaliados os impactes das atividades de manutenção e utilização do canal.

Relativamente aos impactes em meio terrestre deverá ter-se em consideração que um projeto desta natureza exerce um forte impacte negativo também na sua envolvente onde, no presente caso, se localizam várias ocorrências patrimoniais edificadas. Deverá proceder-se à avaliação dos potenciais impactes negativos

que decorram da intrusão visual que a presença permanente dos contentores introduz no território e atendendo à proximidade à cidade do Barreiro.

Em resumo, é necessário identificar no EIA os eventuais impactes sobre o património arqueológico e arquitetónico, associados quer à afetação de potencial património arqueológico subaquático existente no estuário, em resultado da execução de dragagens de construção e estabelecimento e da execução do aterro, quer à potencial afetação de elementos de património arquitetónico, em resultado da presença do Terminal, da execução dos acessos às frentes de obra e dos acessos rodo e ferroviários e do tráfego a eles associado.

Para além desta avaliação também deverá ser ponderada a eventual valorização e/ou formas de integrar a informação coligida relativamente ao Património Cultural no Projeto.

Para a fase de exploração prevê-se a realização de dragagens de manutenção, pelo que independentemente da alternativa que vier a ser implementada deverá ser equacionado um plano de monotorização do Património. Este último deve ser mesurável, ou seja, com indicação de objetivos concretos, quais os parâmetros de monitorização, os locais e frequência dessas amostragens e de que forma devem ser apresentados e analisados os resultados

Ao nível da cartografia deverá ainda ser apresentado: representação fotográfica de eventuais anomalias localizadas; carta com a totalidade dos sítios referidos no enquadramento histórico-arqueológico (incluindo os naufrágios confirmados no rio Tejo).

Paisagem

Considera-se que, em traços gerais, a metodologia que se propõe utilizar está em consonância com a metodologia em vigor.

Também a cartografia elencada e proposta corresponde à metodologia da Paisagem. A mesma corresponde às peças desenhadas comummente apresentadas nos Estudos de Impactes Ambientais, em particular para a caracterização da situação atual.

No que se refere à Avaliação de Impactes, nomeadamente os visuais, é proposta a realização de bacias visuais das várias componentes do Projeto, tendo ainda em consideração as diferentes fases, assim como de vários locais mais representativos de presença de observadores. Proposta que reflete a metodologia em uso.

O Proponente expressa ainda a intenção de realizar simulações em 3D, segundo várias perspetivas incluindo vistas aéreas, e sobre fotografia, que suportarão a avaliação a efetuar, que são soluções complementares às bacias visuais, mas que permitem a visualização do projeto sobre imagem real.

Apesar de se considerar que a proposta de metodologia apresentada corresponde à metodologia em vigor, deixa-se no entanto, expresso alguns passos, com detalhe, da metodologia usada.

A exposição da metodologia, procurará seguir a estrutura habitual do EIA, que é independente da tipologia do projeto e da fase de estudo em que o mesmo se encontre, considerando-se que com esta opção, se obtém uma melhor e mais adequada sistematização da informação.

1. Caracterização da Situação de Referência

1.1 Definição da Área de Estudo e Escala

A delimitação da área de estudo é um princípio básico em qualquer fator ambiental. No caso do fator ambiental *Paisagem*, a sua dimensão é suportada num critério principal, que é o da acuidade visual. O valor que lhe está associado é um valor considerado valor padrão, internacionalmente aceite e considerado numa vasta tipologia de projetos, situando-se entre os 3 e os 4 km, podendo ser superior no caso de estruturas com desenvolvimento vertical expressivo. Neste caso, face à localização e considerando a questão das acessibilidades sugere-se que seja adotado um valor de 5km, tal como sugerido na PDA.

Um segundo critério, é que a área de estudo deve constituir-se como um *buffer*, em torno de todas e das diferentes componentes/áreas do projeto da parte terrestre (terrapleno e cais de acostagem) e da parte marítimo-fluvial (aprofundamento do canal de navegação e bacia de manobra).

1.2 Carta de Unidades de Paisagem/Subunidades de Paisagem

Na sua elaboração deve ser sempre considerado como primeiro nível hierárquico, as unidades de paisagem definidas para Portugal Continental em *Cancela d'Abreu et al. (2004)*, o que está de acordo com o proposto nas fontes de informação que o proponente considera vir a ter como referência, para o desenvolvimento do EIA. Outras unidades que sejam delimitáveis, noutro nível e tendo em consideração a escala de trabalho, podem, ou devem, ser consideradas e suportadas em critérios coerentes e uniformes entre e dentro de si (como exemplo fisiográficos, uso do solo ou outro).

Importa no entanto realçar que deve haver uma clara hierarquização e relação entre as unidades adotadas a uma macroescala e as subunidades. As subunidades que forem consideradas devem ficar territorialmente dentro das unidades.

Nestes termos, não se considera que à Área de Estudo se sobreponha, por sobrepor, todas as unidades e subunidades que tenham sido trabalhadas por diversos autores, entre os quais, os referidos na PDA. A cartografia e a caracterização pretende-se simples e clara, pelo que deverão ser tomadas opções quanto às unidades e subunidades a considerar, e consequentemente quanto aos autores a ter como referência.

1.3 Carta de Qualidade Visual

O exposto na PDA reflete, em traços gerais, a metodologia utilizada estando por isso em concordância. No entanto descreve-se mais sucintamente a metodologia de elaboração da carta. Deve ser utilizada uma metodologia de avaliação mais objetiva, espacialmente contínua ou seja, tendo o *pixel* do modelo digital de terreno usado como unidade mínima de análise, de forma a refletir a variabilidade e diversidade espacial da

paisagem, através dos elementos componentes da paisagem – tipos de relevo, uso do solo, valores e intrusões visuais - que determinam valores cénicos distintos, para que possa traduzir convenientemente a sua expressão.

Quer os valores visuais quer as intrusões visuais devem refletir-se cartograficamente pela classificação atribuída e não como mera sobreposição de elementos gráficos à carta base.

Toda a superfície gráfica dentro da área de estudo deve ser classificada segundo as classes de qualidade visual que venham a ser adotadas.

Elementos com expressão mais linear, como uma linha de água, deverão ser representadas de forma expressiva como uma área e não como uma linha, caso tenham expressão à escala de trabalho. A carta deve refletir informação mais atualizada possível (orto).

A referência à "*Metodologia e resultados obtidos por Castel-Branco et al. (2011) – método de preferências visuais no Barreiro, Seixal e Moita*" é uma opção viável para a elaboração desta carta que pode/deve ser explorada, dado que não conflitua com a metodologia em uso, sendo inclusivamente, uma abordagem que melhor reflete as preferências dos cidadãos interessados. Se realizada com antecedência, desde que sejam seguidos os pressupostos corretos e que o universo de pessoas inquiridas seja representativo, pode/deve ser vertida no EIA e deverá refletir-se na Carta a apresentar.

1.4 Carta de Absorção Visual

O exposto na PDA está em concordância, em traços gerais, com a metodologia usada para a elaboração da presente carta. Contudo, é necessário referir que na seleção dos pontos de observação não devem ser escolhidos apenas pontos com vista sobre o projeto, pois trata-se da caracterização geral da Área de Estudo, na situação atual, ou seja sem o projeto.

A sua elaboração deve observar os seguintes pressupostos:

a) Esta carta é independente da localização ou tipologia do projeto. Visa a caracterização do território delimitado pela área de estudo na situação atual.
b) Não deve suportar-se nas Unidades e Subunidades de Paisagem definidas.
c) Deverão ser considerados um conjunto substancial de pontos de observação, representativos da presença humana no território em análise – povoações, frente ribeirinhas, vias e outros locais pertinentes - distribuídos dentro do *buffer* considerado.
d) Os referidos pontos considerados na análise deverão ser assinalados graficamente na carta.
e) Nas vias, a sua distribuição deve ser ao longo destas em função da sua frequência e escala de trabalho.
f) Para cada ponto de observação deve ser gerada a sua bacia visual (raio de 5 km) à altura média de um observador comum.
g) A Capacidade de Absorção Visual deve ser obtida por cruzamento dos potenciais pontos de observação com o relevo da área estudada (modelada e representada em Modelo Digital do Terreno), considerando-se a situação mais desfavorável (sem vegetação).

h) O resultado obtido para cada ponto/*pixel* do MDT deverá ser a informação/somatório do número de bacias visuais que se sobrepõem/intersetam nesse mesmo ponto. A carta expressará assim graficamente para cada *pixel*/área, de quantos pontos de observação o mesmo é visível e essa informação, é que determina se essa área está visualmente muito ou pouco exposta e por isso se revela menor ou maior capacidade de absorção, respetivamente.

1.5 Carta de Sensibilidade Visual

Como parâmetro síntese, deve ser elaborada a partir do cruzamento das duas anteriores, de acordo com a matriz habitualmente utilizada para a Sensibilidade, devendo a mesma ser apresentada, onde a classe de "Qualidade Visual Elevada" deve ser salvaguardada em termos de sensibilidade face a situações mesmo de Capacidade Absorção Visual Elevada.

2. Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes

2.1. Identificação de Impactes

A identificação de impactes deve determinar quais são os impactes estruturais, funcionais e visuais. As diversas componentes e áreas do projeto devem ser objeto de avaliação individualizada ainda que possa/deva existir uma apreciação de conjunto. Estes são os pressupostos gerais da identificação de impactes e com os quais o expresso na PDA está em concordância.

2.1.1 Impactes estruturais/funcionais

Deverá ser realizada a identificação e descrição/caracterização das situações ao nível estrutural/funcional da Paisagem, considerando a ocultação de uma vasta superfície de água, a alteração de morfologia e a alteração da linha de costa. São igualmente entendidos como impactes estruturais e funcionais, alterações de curso de canais, linhas de água, desmatações, desflorestação, impermeabilizações, alteração de morfologia (aterros e escavação). Cada componente do Projeto deve ser avaliada individualmente em relação à natureza destes impactes. Estes são os pressupostos gerais da identificação de impactes e com os quais o expresso na PDA está em concordância.

2.1.2 Impactes visuais

O objetivo desta avaliação é determinar, para cada componente ou área do projeto, a expressão do seu impacte visual sobre todo o território que constitui a área de estudo.

A mesma recorre à elaboração de cartografia que permite a visualização, e atesta, na situação mais desfavorável (sem considerar a ocupação do solo natural ou edificada) a expressão do impacte visual potencial sobre a Área de Estudo.

A metodologia recorre à geração de bacias visuais, sobre o Modelo Digital do Terreno, utilizando neste caso um raio de 5 km e à cota mais desfavorável da componente e/ou área do projeto em causa. Entendem-se como componentes do projeto, de acordo com a informação inscrita na PDA, e que justificam a realização das bacias visuais, as seguintes áreas: estaleiros, parques de materiais, terrapleno, bacia de acostagem, bacia de manobra, canal de acesso, área de contentores completa à cota mais desfavorável; e outras

estruturas lineares ou verticais como a estrutura de acostagem, as gruas-pórtico ou outras naves industriais tipo oficinas.

A confirmar-se o faseamento construtivo do Terminal, as bacias visuais deverão igualmente considerar forma da delimitação da área correspondente a cada fase, para efeitos de avaliação de cada uma das fases de forma individualizada.

A avaliação do impacte visual através das bacias visuais é uma avaliação técnica mais objetiva e não é de todo substituível pelo entendimento subjetivo expresso meramente apenas sob a forma de um texto, gráficos, perfis ou fotografias, sendo no entanto, considerados todos como meios de informação complementares, ilustrativos e úteis, como simulações sobre fotografia real.

A metodologia pressupõe que seja feita uma análise crítica quantitativa e qualitativa aos resultados expressos graficamente na cartografia, tal como se propõe o Proponente realizar. Assim, devem ser quantificados o número de observadores potenciais e povoações, assim como as áreas definidas pelas classes de qualidade visual, sendo este um critério básico, dada a afetação da integridade visual das referidas áreas.

2.1.3 Carta de Impactes Cumulativos

A sua elaboração pressupõe a representação gráfica dos projetos de igual e diferente tipologia existentes ou previstos, que apenas se localizem ou atravessem a área de estudo, como áreas industriais, espaços canais, linhas elétricas aéreas e outras áreas perturbadas e artificializadas.

2.1.4 Identificação dos Impactes Residuais

Deverão ser identificadas as componentes do projeto e as situações não passíveis de aplicação de medidas de minimização e as que após a sua aplicação persistem ainda impactes que possam ser percecionados visualmente e de forma negativa.

2.2. Avaliação e Classificação de Impactes

Cada componente do projeto deve ser avaliada individualmente, relativamente aos impactes estruturais, funcionais, visuais e residuais que lhes possam estar associados. Devem ser classificados, para a Fase de Construção e de Exploração, de acordo com todos os parâmetros que constam da legislação (DL n.º 197/2000, atualizado pelo DL n.º 197/2005), nomeadamente no que respeita à sua Magnitude e Significância.

3. Medidas de minimização:

As medidas de minimização devem ser entendidas para pelo menos 3 momentos ou fases: Conceção do Projeto, Execução e Exploração.

Na Fase de Conceção podem reduzir-se substancialmente muitos dos eventuais e potenciais impactes do projeto no seu todo ou de algumas das componentes. Neste sentido, a caracterização da situação de

referência deste fator ambiental pode ser determinante, se a sua elaboração preceder a do projeto. Sendo esta caracterização realizada de forma exigente e exaustiva ao ser refletida graficamente nas Cartas de Qualidade Visual, de Absorção Visual e de Sensibilidade Visual da Paisagem, estas podem converter-se num instrumento auxiliar muito importante e capaz de permitir que todas as componentes do projeto possam eventualmente ser estudadas, simuladas, (re)desenhadas e/ou (re)ajustadas nas suas formas, a geometria, as dimensões ou mesmo localização, inclusive com eventual simulação das bacias visuais das componentes do projeto. A importância de seguir esta metodologia nesta fase é tanto mais relevante quanto o facto de se dever procurar preservar o sistema de vistas existente nas frente urbanas ribeirinhas.

Relativamente ao sistema de vistas, deve ser objeto de estudo, em separado, procedendo-se à sua determinação. Neste contexto deve proceder-se à identificação dos pontos de observação relevantes (miradouros e frentes ribeirinhas) dentro da área de estudo e com recurso ao MDT, e expressar graficamente em cartografia as áreas que lhes ficam expostas.

Nas fases subsequentes, de construção e de exploração, deverão ser apresentadas medidas de minimização para cada componente, que sejam exequíveis, devendo igualmente considerar a cartografia caracterizadora da situação atual bem como as bacias visuais geradas, tendo em consideração a sensibilidade da área onde cada uma das componentes se localiza. Como medidas de minimização podem, entre outras, ser objeto de atenção: o tipo de pavimentos, o tipo de revestimentos, tipo e natureza dos materiais, excesso de refletância, as formas, as dimensões, estudos cromáticos, iluminação exterior intrusiva (poluição lumínica), criação de espaços arborizados lineares ao longo dos acessos assim como nas áreas associadas a parques de estacionamento, manutenção e preservação de valores patrimoniais construídos existentes de natureza industrial, ou não, e também relacionadas com o recurso água, enquanto componentes identitárias.

Transversalmente a estas três fases, devem ser consideradas medidas de minimização ao nível do ordenamento, planeamento, localização e distribuição de espaços e das suas funções, na área do terrapleno. Esta preocupação visa, tanto quanto possível, que parte da área do terrapleno fique consagrada a espaços de fruição e lazer da frente ribeirinha. Nesse sentido, revela-se importante garantir uma certa continuidade e mobilidade com o designado arco ribeirinho do estuário. Essa continuidade deve ser assegurada quer pela afetação de área para esse fim, mas também que o mesmo seja objeto de constituição de uma faixa arborizada adequada em estreita ligação com as restantes áreas verdes e de lazer existentes, com particular destaque para o Barreiro.

Esta medida deve constituir-se de forma autónoma devendo prever-se também a articulação necessária com as linhas de arborização associadas aos acessos rodoviários e ferroviários que constituem os Projetos Complementares.

4. Cartografia

1. Toda a cartografia deve ser apresentada à Escala 1: 25 000 sob a base da Carta Militar, de forma translúcida.

2. A ser utilizada outra escala, caso da 1: 50 000, ou outra, deve ficar assegurado que a mesma permite leitura adequada das várias referências geográficas e locais de maior sensibilidade paisagística e patrimonial.
3. Os limites da área de estudo devem sempre ter representação gráfica, devendo os mesmos situar-se sempre dentro da área útil das cartas temáticas.
4. Todas as componentes do projeto (incluindo os complementares) deverão ser graficamente sobrepostas a toda a cartografia, mas de forma, a que não comprometam a leitura da informação gerada e das referências da carta militar.
5. A informação atrás descrita deve ser produzida utilizando as metodologias que se considerem mais adequadas; estas devem ser tais que garantam no entanto o detalhe – temático e espacial – adequado à escala 1:25 000 na globalidade da área analisada, ou a uma escala maior, se necessário, em locais onde eventualmente seja necessário um maior detalhe.
6. Toda a cartografia deve ser objeto de análise crítica expressa através de texto, gráficos, tabelas ou outros assim como de quantificação de áreas existentes e afetadas.
7. Deve garantir a adequada legibilidade tendo também em consideração a Consulta Pública.
8. A cartografia a apresentar deve procurar ser realizada em folhas únicas, que não impeçam a leitura do conjunto e não dificultem a Consulta Pública.

5. Bacias Visuais

As bacias visuais para as componentes do projeto devem seguir estas orientações:

1. Componentes do projeto em forma de área: deverão ser distribuídos vários pontos ao longo do perímetro assim como na superfície delimitada por esta linha, como nós de uma malha sobreposta. Os referidos pontos devem ser afetados da cota que a mesma apresente acima do solo.
2. Componentes do projeto lineares: os pontos devem ser distribuídos ao longo da linha que representa a infraestrutura e os referidos pontos devem ser afetados da cota que a mesma apresente acima do solo.
3. Componentes do projeto em forma de ponto: deverá ser considerada a cota prevista e mais desfavorável.
4. Sempre que não exista uma cota acima do solo, deve ser considerada uma cota que torne viável a simulação, como por exemplo a altura considerada para um observador.
5. A distribuição dos pontos, em particular nas áreas e elementos lineares deve ter em consideração a escala de trabalho.

Riscos Ambientais

Da análise da PDA, no que diz respeito aos "riscos ambientais", o proponente afirma que pretende proceder à "*identificação dos riscos naturais e tecnológicos associados à área de implantação do projeto e à análise aos fatores de risco introduzidos pelas diversas fases do projeto*".

Dada a proximidade da área de implantação do projeto aos três estabelecimentos de nível superior do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto mencionados na PDA, o EIA deverá contemplar uma avaliação deste projeto como fonte de perigo externa dos estabelecimentos referidos.

A abordagem preconizada pelo proponente, exposta no ponto 6.23 da PDA, considera-se adequada, desde que sejam também considerados, em complemento, os seguintes aspetos:

- O risco de acidente associado às operações de carga/descarga e armazenagem temporária de mercadoria perigosa 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.
- O risco de acidente associado ao aumento da intensidade de tráfego fluvial na área, às manobras dos navios e às rotas de navegação fluvial, considerando a presença do cais da *Alkion Lisbon Terminals* e o tráfego fluvial associado a este. Esta análise deve ter também em atenção a circulação associada às dragagens.
- Medidas destinadas a minimizar os riscos relativos à proximidade do projeto com os estabelecimentos referidos, tais como:
  - Procedimentos de atuação em caso de ocorrência de acidente nesses estabelecimentos vizinhos.
  - Articulação do planeamento de emergência previsto para o Terminal com o plano de emergência interno dos estabelecimentos vizinhos.

O EIA deverá ainda incluir o seguinte:

- Descrição das atividades de gestão de mercadorias perigosas, no que diz respeito à existência de procedimentos específicos para carga e descarga de mercadorias perigosas no terminal, zonas dedicadas à armazenagem de mercadorias perigosas e a lavagem e limpeza e dos tanques de carga.

5. PARECERES SOLICITADOS ÀS ENTIDADES EXTERNAS

Tal como já referido foram solicitados Pareceres às seguintes entidades:

- Câmara Municipal do Barreiro - CMB.
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP - IMT.
- Infraestruturas de Portugal - IP, SA.
- Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e vale do Tejo - DRAP LVT.
- Direção Geral de Recursos Naturais - DGRM.
- Ministério da Defesa Nacional/Autoridade Marítima Nacional - Capitania do Porto de Lisboa.
- Direção Geral do Território - DGT.

Câmara Municipal do Barreiro

Refere a CMB os seguintes aspetos.

A. Contexto

A1. Contextualização em instrumentação com reflexos no planeamento e no ordenamento do território

Tratando-se de um projeto de grande escala vocacionado para a atividade portuária e logística, é espectável que existam impactes significativos na estrutura física e socio económica do Barreiro e áreas limítrofes, uma vez que estão a ser perspetivadas condições para o investimento, fixação de empresas, geração de emprego direto na atividade portuária, bem como emprego indireto através de atividades complementares e secundárias. Por outro lado, também o acréscimo de investimento e atividade irá provocar fortes impactos nas acessibilidades e mobilidade, seja esta rodoviária ou ferroviária, bem como em matéria de ambiente, disciplinas que não podem deixar de ser focadas como elementos a avaliar em contexto de EIA.

Como exemplo dá-se uma perspetiva dos desafios e da escala com base no memorando da Comissão Europeia de 23 Maio de 2013[1]:

- *Prevê-se que o tráfego de mercadorias que transita pelos portos da UE cresça 50 % até 2030. Este aumento do tráfego representa uma oportunidade de crescimento económico e de criação de emprego: a Comissão estima que se poderão criar nos portos, no horizonte de 2030, entre 110000 e 165 000 novos postos de trabalho. Para acolherem este tráfego adicional, os portos terão de se adaptar.*
- *A natureza do tráfego está a mudar. Os porta-contentores da nova geração, por exemplo, podem transportar 18 000 contentores. Em camiões, estes contentores formariam uma fila indiana de Roterdão a Paris.*

  Os níveis de desempenho dos portos europeus são muito diferenciados. Atualmente, três dos portos com melhor desempenho – Antuérpia, Hamburgo e Roterdão – movimentam um quinto das mercadorias que chegam à Europa por mar. O desnível de desempenho gera enormes ineficiências: itinerários mais

[1] Memo-13-448_Pt – Portos Marítimos Europeus Horizonte 2030

longos, importantes desvios de tráfego, trajetos marítimos e terrestres mais longos e, consequentemente, mais emissões e mais congestionamento, em detrimento dos cidadãos e da economia da UE. Se nada se fizer, esta situação tenderá a agravar-se com o crescimento do tráfego.

Esta realidade, a ser concretizada, permitirá a geração de externalidade positivas e negativas que devem ser cuidadosamente ponderadas e avaliadas, quer a nível socioeconómico, quer ao nível ambiental ou mesmo do modelo de cidade que se pretende desenvolver para o Barreiro[2] e para todo o Arco Ribeirinho. Salienta-se que o referido modelo já foi amplamente debatido e aceite pelas diversas entidades com interesses no território do Arco Ribeirinho Sul (ARS), prevendo-se a refuncionalização de forma multifuncional, complementar, e com o intuito de resolver alguns desequilíbrios infraestruturais e funcionais existentes entre a margem norte e margem sul.

Estas preocupações conduzem à necessidade de, em primeira instância, garantir a devida contextualização e identificação dos pontos de conformidade do projeto face às Políticas Nacionais para o Planeamento e Ordenamento Territorial, face ao Modelo Regional de Ordenamento do Território, bem como face às Politicas Municipais de Desenvolvimento, sem esquecer vertentes setoriais que estão refletidas em planos e estratégias nacionais e regionais focadas no desenvolvimento e qualificação, eficiência energética, mobilidade e transportes, sustentabilidade e turismo, as quais salvaguardam a indicação mais rigorosa de metas a atingir pelo País e pelas Regiões. Dá-se como exemplo, o projeto Arco Ribeirinho Sul, o Quadro Estratégico Comum 2014/20, o Programa Territorial Integrado para a AML 2014-2020, a Estratégia Nacional para o Mar, o Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 3+, a Estratégia Nacional para Energia, a Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável e a Estratégia Regional de Turismo para a AML.

Atendendo à escala e dimensão do projeto que irá provocar impactes locais, nacionais e internacionais, considerando a visibilidade que este terá, entende-se que deverá, também, constituir um exemplo de boas práticas do que o país consegue realizar ao nível da inovação, eficiência, ambiente, paisagismo, relação com a cidade, mobilidade e transportes, sustentabilidade e qualidade das soluções urbanísticas, através do sistemático e coerente cumprimento, justificação e reforço de objetivos estimados na documentação já referida, bem como outra que possa vir a ser considerada para justificação do projeto, podendo vir a constituir ainda um elemento de referência quanto à condução do Barreiro para um contexto de "*Smart-City*".

No contexto das *Smart City*, importa ainda referir que os recentes desenvolvimentos tecnológicos têm revolucionado a atividade portuária, com o desenvolvimento de verdadeiros "Portos Inteligentes", alavancados por infraestruturas inteligentes que comunicam entre si e pelo processamento de grandes volumes de dados, capitalizando as novas formas de recolher, partilhar e gerar valor a partir da informação.

[2] Salienta-se que o modelo de cidade para o Barreiro está refletido na Estratégia de Desenvolvimento Económico e Empresarial (A. Mateus) que serve de base à proposta de um Plano de Urbanização que já incorpora, em menor escala, a atividade portuária e logística.

A introdução destas tecnologias no contexto portuário ao nível da energia, ambiente e eficiência das operações logísticas será também, em nossa opinião, o caminho a prosseguir nas seguintes fases de desenvolvimento de todos os projetos associados ao TCB, permitindo o desenvolvimento das seguintes aplicações:

- Plataformas eletrónicas de monitorização do consumo de recursos energéticos.
- Plataformas eletrónicas de monitorização do impacto da atividade portuária sobre o quotidiano da envolvente e os ecossistemas naturais.
- Iniciativas de otimização dos fluxos de carga e dos processos administrativos suportadas em indicadores de performance produzidos a partir do processamento inteligente e em tempo real da informação.
- Serviços de localização de carga, com vista à mitigação do extravio de contentores, pela aplicação de RFID.
- Inovações tecnológicas focadas na segurança do transporte de mercadorias e no combate ao terrorismo.

A2. Enquadramento nos instrumentos de gestão territorial

Neste contexto, além do mencionado em PDA referente aos IGT, Programas e Planos e Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026, (Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, D.R. 1ª série – N.º 227 -24 de novembro), em face do conjunto de instrumentos identificados, considera-se que o TCB não colide e dá resposta aos seguintes conteúdos:

A2.1. No âmbito dos planos e programas de desenvolvimento, operacionais e estratégicos

A2.1.1. Quadro de referência estratégico nacional

Regenerar passivos ambientais, nomeadamente as instalações industriais, quer pela descontaminação dos solos, quer pela sua regeneração e reutilização, mitigando os efeitos sobre o ambiente.

A2.1.2. Programa Operacional Temático Valorização do Território 2014-2020

Desenvolvimento dos sistemas, equipamentos e infraestruturas de transportes e logística inseridas nas redes transeuropeias de transportes, por forma a aumentar a competitividade das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e internacionalizáveis e aumentar a movimentação de pessoas e bens.

A2.1.3. Programa Operacional Regional de Lisboa 2014-2020

Promover a qualidade ambiental, urbanística e paisagística, designadamente a regeneração das grandes áreas industriais obsoletas.

A2.1.4. Plano de Ação Regional de Lisboa 2017-2020

Promover a qualidade ambiental e a regeneração das grandes áreas industriais obsoletas e eliminar grandes passivos ambientais.

A2.1.5. Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário

Garantir que os portos nacionais se constituam como uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica.

A2.1.6. Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário
Assegurar ligações eficazes com portos e aeroportos nacionais.

A2.1.7. Plano Estratégico de Infraestruturas e Transportes: Horizonte 2014-2020 | PETI 3+
O novo terminal para o Porto de Lisboa está definido como investimento prioritário e principal a realizar no segmento corredor da fachada atlântica da Rede Transeuropeia de Transportes.

A2.1.8. Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo
Desenvolver infraestruturas de internacionalização e capacidades de gestão no domínio das atividades internacionalizadas, concretizando-se, entre outros, o Porto de Lisboa.

A2.1.9. Plano Estratégico para Desenvolvimento da Península de Setúbal
Um dos projetos estratégicos definidos neste plano "Península de Setúbal – Plataforma Industrial e Logística da AML", incide também no território do Quimiparque/Baia do Tejo.

A2.1.10. Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa
Prevê a instalação de um novo Terminal de Contentores. As potencialidades do estuário do Tejo e a evolução da dinâmica económica e logística portuária asseguram as condições para responder aos desafios do mercado, contribuindo de modo a que se prestem serviços de excelência nas áreas portuárias e logística.

A2.1.11. Plano Estratégico do Arco Ribeirinho Sul
As áreas industriais degradadas podem constituir um importante motor de desenvolvimento dadas as grandes potencialidades de reconversão, de desenvolvimento urbanístico sustentável e de contribuir para a dinamização económica da região, reforçando significativamente a competitividade de toda a AML.

A.2.2. No âmbito dos instrumentos de gestão territorial

A2.2.1. Programa Nacional de Politica de Ordenamento do Território

a. Reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu e global;
b. As plataformas marítimo-portuárias, aeroportuárias e os sistemas de transportes terrestres assumem um papel chave de suporte à conectividade internacional e de afirmação de Portugal no mundo;
c. A região de Lisboa deverá afirmar-se no contexto das grandes regiões capitais europeias, valorizando o seu potencial de interface entre a Europa e o Mundo;
d. Modernizar as infraestruturas de conectividade internacional marítimas e aeroportuárias;
e. Reabilitação de espaços industriais abandonados com projetos de referência internacional.

A2.2.2. Plano regional de Ordenamento do Território da AML

a. Para a prossecução das prioridades do PROTAML, pressupõe-se definir um sistema estruturante de transportes da AML, as suas articulações externas e a integração das principais infraestruturas portuárias e aeroportuárias;

b. Reconverter as áreas industriais em declínio ou abandonadas, privilegiando a sua utilização para a sua utilização para serviços de apoio às atividades económicas.

A2.2.3. Plano Diretor Municipal

a. Apoio ao crescimento do emprego e promoção da internacionalização local, como 2 dos 5 objetivos de desenvolvimento preconizados.
b. O TCB é compatível com as atividades preconizadas para o território do Quimiparque/Baia do Tejo.
c. Importa assinalar a existência de atividade portuária neste território através da existência de um porto de graneis sólidos e um porto de graneis líquidos.

A2.2.4. Revisão do PDM | Estratégia de Desenvolvimento Barreiro 2030

a. Como princípio orientador deverá ser valorizada a frente ribeirinha como principal ativo ambiental, social e económico do concelho, promovendo a sua multifuncionalidade e concretizando as suas diferentes vocações;
b. O TCB confina com a Frente Ribeirinha Multifuncional (potencial económico);
c. O TCB insere-se e confina com uma Área de Oportunidade, confina com um Pólo Económico Motriz;
d. A Frente Ribeirinha Multifuncional apresenta como um dos seus desafios estratégicos de valorização territorial, o aproveitamento do potencial económico, valorizando as funções portuárias, logísticas e industriais.

A2.2.5. Proposta de Plano de Urbanização do Território do Quimiparque e Áreas Envolventes (PUTQAE)

Reconhece a centralidade estratégica, resultante também da sua relação com as infraestruturas aeroportuária, logística e portuária, concretizando no Plano, a sua vocação logística e portuária.

B. Conteúdos

B1. Relação com a cidade

Foi elaborado pela autarquia do Barreiro, em conjunto com outras entidades, um trabalho sistemático de construção de uma proposta de Plano de Urbanização para o Território do Quimiparque/Baía do Tejo, assente numa Estratégia de Desenvolvimento Económico e Empresarial[3], que inclui a área objeto da presente PDA, num claro contexto de regeneração e ampliação das funções da cidade mais urbana com base em centralidades complementares e em harmonia com outras funções industriais, portuárias e de logística.

Por este motivo, entende-se que o EIA deverá ser elaborado tendo em consideração a estratégia de refuncionalização para o território da Baía do Tejo que poderá acolher zonas de expansão logística e Industrial e, também, funções urbanas. Esta referência torna-se importante em vários domínios, nomeadamente nos descritores ambiental, no ruído, vibrações, qualidade do ar, na segurança, nas

[3] Augusto Mateus

infraestruturas de circulação dos vários meios de transporte (passageiros e mercadorias), bem como na questão paisagística que deve ser devidamente salvaguardada.

Consideramos, ainda, que em fase de EIA devem ser ponderados alguns aspetos base do documento que poderão ser considerados de forma mais rigorosa, designadamente a referência à Travessia do Tejo Barreiro/Lisboa que, atualmente, continua a ser uma infraestrutura metropolitana considerada no modelo territorial de desenvolvimento da AML e, por esse motivo, deve estar bem presente em todos os trabalhos a realizar no território em causa. Acresce ainda a ponderação em sede dos subsequentes procedimentos a desenvolver no âmbito deste EIA, a referência e a avaliação dos efeitos do Novo Aeroporto do Montijo bem como da eventual ligação Barreiro-Montijo.

Em face destas preocupações referentes à integração deste projeto portuário com a cidade, salienta-se o valioso contributo que tem sido prestado em contexto de grupo de trabalho sobre o Terminal de Contentores do Barreiro onde estão representadas a CM Barreiro, Administração do Porto de Lisboa, Secretaria de Estado do Mar e das Pescas e Infraestruturas de Portugal, entre outras entidades que, em conjunto, têm colaborado para o encontro de soluções para a mitigação de eventuais impactos negativos e potenciação dos impactos positivos da operação.

B2. Acessibilidades e sistema de mobilidade e transportes

O concelho do Barreiro apresenta um posicionamento geograficamente central na Área Metropolitana de Lisboa (AML), contudo este é marcado por uma acessibilidade "periférica" face aos principais centros urbanos da região. Esta situação deriva principalmente da presença de um conjunto de barreiras físicas naturais, nomeadamente as correspondentes aos esteiros do estuário do Tejo e do Coina. Face a estas barreiras, no âmbito do PROTAML foi atribuída especial relevância ao papel das redes de acessibilidades e do sistema de mobilidade e transportes nas formas de articulação e interdependência radial, entre a AML Sul e a AML Norte, e transversal, entre os núcleos urbanos do Arco Ribeirinho Sul. Relativamente às articulações transversais é de destacar a fortíssima barreira do esteiro do Coina, a qual isola o sistema urbano do Seixal do sistema Barreiro / Moita, impedindo a integração do sistema de transportes públicos transversal e incrementando, simultaneamente, limitações de acessibilidade relacionadas com a reduzida capacidade e fluidez disponível em parte da rede rodoviária local/urbana que assegura o tráfego de atravessamento das respetivas ligações transversais.

Para além das referidas condicionantes naturais, este concelho também está estruturalmente marcado por um conjunto de barreiras artificiais, constituindo estas as principais infraestruturas de acessibilidades a este concelho, nomeadamente o IC21 e a linha ferroviária do Alentejo. Estas barreiras segmentam o território concelhio em setores, introduzindo rigidez na rede de mobilidade e transportes urbanos, atendendo que as ligações viárias estão condicionadas somente a algumas travessias, e limitam a conetividade no território.

Face ao referido e atendendo que este projeto (Terminal do Barreiro) tem, na sua génese[4], o propósito de contribuir "*(…) para potenciar a competitividade da economia nacional e do tecido empresarial, sem negligenciar a coesão territorial*"[5], considera-se que no âmbito do mesmo se deverá procurar responder ao desafio do aumento do grau de integração deste território na AML, por via da viabilização das opções estratégicas territoriais do PROTAML da organização coerente do sistema de acessibilidades, mobilidade e transportes.

Assim, assumindo como central a materialização do desafio referido e tendo a clara noção que o planeamento e a organização funcional do sistema de mobilidade e transportes exerce-se em estreita articulação com o modelo de ordenamento territorial preconizado nos Instrumentos de Gestão do Território (IGT), constituindo o pressuposto base necessário à efetivação do desenvolvimento e a consolidação do sistema urbano e por sua vez a coesão territorial, identificaram-se um conjunto de propostas, perspetivas e preocupações, ao nível da temática das acessibilidades e do sistema de mobilidade e transportes, que devem estar associadas a este projeto, ainda que no âmbito dos projetos associados, complementares ou subsidiários ao projeto do Terminal do Barreiro, nomeadamente:

B2.1. Acessibilidade rodoviária

B.2.1.1 A acessibilidade rodoviária ao Terminal do Barreiro, tal como é referido na PDA, será realizada com recurso ao IC21, mediante obras de beneficiação do traçado existente, e a construção de uma ligação ao TB, a qual será acomodada ao canal previsto para a travessia rodo-ferroviária do Tejo entre o Barreiro e Chelas (Lisboa).

A adaptação referida anteriormente revela-se fundamental para que esta infraestrutura, no domínio dos transportes e logística, se constitua como um elemento de suporte, devidamente integrado e coordenado, com a prossecução do modelo territorial preconizado para a região de Lisboa (PROTAML), para a área territorial do Arco Ribeirinho Sul e, mais concretamente, para o território do Quimiparque/Baía do Tejo.

B2.1.2. Considera-se também que o **desenvolvimento de um acesso rodoviário direto, desnivelado e autónomo ao Terminal do Barreiro** será bastante favorável para a coesão territorial de alguns setores da estrutura urbana da Cidade do Barreiro e para o sistema de mobilidade e transportes concelhio, pois permitirá que o impacte gerado pelas correntes de tráfego inerente a esta infraestrutura portuária seja menos intrusivo no território, na estrutura rodoviária concelhia e nos serviços de transportes coletivos rodoviários urbanos existentes (SMTCB[6]) e que não introduza, desnecessariamente, novas condicionantes à futura estrutura territorial da área urbana a desenvolver no Quimiparque/Baía do Tejo.

B2.1.3. Atendendo à importância do IC21 na rede rodoviária concelhia, enquanto infraestrutura estruturante de acesso ao Barreiro e eixo distribuidor de tráfego entre os territórios sul e norte do concelho,

[4] Despacho da Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações n.º 11215-A/2013 de 29 de agosto
[5] Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (IEVA) – Relatório Final
[6] Serviços Municipalizados de Transportes Coletivos do Barreiro

considera-se que será necessário despender particular atenção às obras de beneficiação que, no nosso entender, serão necessárias desenvolver nesta infraestrutura, em toda a sua extensão, de modo a acautelar as caraterísticas operacionais necessárias para precaver o incremento de tráfego expectável, em especial de veículos pesados, com origem e destino no Terminal do Barreiro e no pólo empresarial e logístico que será desenvolvido na sua envolvente.

B2.1.4. Atualmente o IC21 constitui uma barreira física entre as áreas nascente e poente da unidade espacial Barreiro Norte, situação esta que agravar-se-á com o incremento de tráfego de veículos associados ao Terminal do Barreiro. Assim, de forma a minimizar o efeito "barreira" e a promover a articulação funcional e coesão territorial das referidas áreas urbanas, propõe-se que o acesso direto ao Terminal do Barreiro, desnivelado, se inicie o mais a sul possível, próximo do nó do IC21 com a futura via de ligação Moita-Barreiro-Seixal (designado por nó dos "Galitos").

B2.1.5. Com a dissociação do tráfego de acesso à zona logística do território do Quimiparque/Baía do Tejo e ao Terminal do Barreiro ao restante tráfego do IC21 no troço entre o Nó dos "Galitos" e o Nó do Lavradio (interseção do IC21 com a Av. das Nacionalizações) e tendo como objetivos o fomento da coesão territorial e a salvaguarda da qualificação da cidade, consideram-se reunidas as condições para o reperfilamento deste troço do IC21 no sentido de o dotar de caraterísticas geométricas e operacionais que permita a sua transformação numa "Avenida Urbana" distribuidora de caráter exclusivamente urbano e de articulação entre os territórios nascente e poente do concelho.

B2.1.6. Tendo em consideração o referido nos pontos anteriores, considera-se que as premissas técnicas relativamente ao projeto associado ou complementar sobre as acessibilidades rodoviárias, o qual será da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e terá um procedimento de AIA próprio e autónomo, deveriam ser revistas atendendo que persistem grandes dúvidas se será suficiente só a intervenção na extensão indicada (em cerca de 1,5 km).

Face ao incremento de tráfego expectável considera-se que deveria ser reavaliada a extensão da ligação rodoviária do Terminal do Barreiro ao IC21 (A39). Assim sendo, considera-se que a ligação do terminal ao IC21, seguindo o corredor aprovado no âmbito da AIA do projeto da TTT, tem mais que 1,5 km, mais concretamente cerca de 2,0 a 2,5 km;

B2.1.7. Segundo o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI 3+), a proposta do terminal de contentores apresenta uma forte componente e valia *hinterland* a qual produz um relacionamento muito estreito entre a atividade portuária e as atividades da área metropolitana envolvente, carecendo de boas ligações viárias aos principais núcleos urbanos, económicos e logísticos existentes ou a construir. Face a esta caraterística do projeto e atendendo que os concelhos adjacentes ao Barreiro apresentam atualmente um conjunto de atividades potencialmente complementares ao Terminal do Barreiro (reparação naval, indústrias, entre outras) e que está previsto a concretização de um dos investimentos prioritários inerentes ao Porto de Lisboa, contemplado no PETI 3+ (a Reativação do Cais da Siderurgia Nacional – Terminal do Seixal), a importância da concretização de ligações rodoviárias transversais entre o

Barreiro e os concelhos adjacentes – como sejam a ligação rodoviária Barreiro-Seixal e as respetivas extensões para os territórios a nascente (Moita) e poente (Almada) – sai reforçada.

Estes ganhos de acessibilidade transversal aumentam as oportunidades da articulação funcional e do desenvolvimento de sinergias socioeconómicas, podendo mesmo favorecer a implementação de sistemas integrados de micrologística urbana entre estes territórios, e promovem a melhoria das deslocações transversais entre os territórios do Arco Ribeirinho Sul, o reforço da competitividade da região e, deste modo, a consolidação do modelo territorial programado no PROTAML.

B2.2. Acessibilidade ferroviária

No âmbito da acessibilidade ferroviária ao Terminal do Barreiro reforça-se a vantagem e a oportunidade da mesma ser realizada mediante a concretização de uma ligação ferroviária direta à Linha do Alentejo através do canal anteriormente previsto para a TTT (entrada pelo Lavradio – solução B). Considera-se que esta solução ferroviária é a que melhor contribui para uma maior coesão do tecido urbano da União das Freguesias de Barreiro e Lavradio, para o desenvolvimento de uma nova organização espacial e para a maior compatibilização com os Instrumentos de Planeamento e Ordenamento do Território, em vigor e em elaboração, permitindo simultaneamente integrar e fomentar o desenvolvimento do modelo territorial preconizado para a região de Lisboa (PROTAML).

B2.3. Sistema de mobilidade

Atendendo que os impactes positivos primordiais deste projeto têm uma repercussão de carácter nacional, regional e local mas que os principais impactes negativos que lhes estão associados são essencialmente de natureza local, mais concretamente para o Concelho e a Cidade do Barreiro, considera-se que a concretização deste projeto terá que ser, simultaneamente, uma oportunidade para a promoção da coesão territorial, para a salvaguarda da qualificação da cidade e para a correta integração desta atividade no território, o qual se traduz ao nível do sistema de mobilidade com:

→ A **transferência do atual terminal rodo-ferro-fluvial para a frente ribeirinha norte**, para uma zona que já integre as necessárias caraterísticas portuárias e que possibilite uma relação franca e estruturada com a Cidade do Barreiro e área inerente ao Terminal do Barreiro. Esta nova localização terá a vantagem de se localizar mais próximo da zona central do Barreiro (que integra uma maior densidade de atividades comerciais, equipamentos e serviços), do território do Quimiparque/Baía do Tejo a refuncionalizar e da zona portuária e industrial inerente ao Terminal do Barreiro, para além de eliminar as consequências ambientais negativas na zona de Alburrica provocadas pela intensa erosão costeira provocada pela circulação dos *catamarãs* da Transtejo/Soflusa[7];

→ A **remodelação do traçado da Linha do Alentejo, a partir da estação do Lavradio**, no sentido desta infraestrutura ferroviária, destinada ao transporte de passageiros, acompanhar o traçado para norte da ligação ferroviária de mercadorias de acesso ao Terminal do Barreiro, infletindo posteriormente para

[7] Ofício do INAG de 17 de novembro de 2009

poente para interligar-se à futura localização do terminal rodo-ferro-fluvial, descrita na alínea anterior. Esta reestruturação do traçado da Linha do Alentejo acarretará benefícios para o sistema de mobilidade e transportes da região ao nível operacionalidade dos serviços de transporte público (permitirá, especialmente aos utilizadores deste serviço ferroviário provenientes dos concelhos da Moita, Palmela e Setúbal, reduzir o tempo de viagem no acesso a Lisboa e ao Barreiro);

→ A **desativação do canal ferroviário entre as atuais estações do Lavradio e Barreiro-Mar e a consequente transformação do mesmo em corredor urbano**. Esta ação permitirá, por um lado, eliminar o corte transversal no tecido urbano norte e sul da cidade que resulta da presença do atual canal ferroviário e, por outro, constituir um corredor urbano que, pela sua área e dimensão, permitirá comportar um conjunto de usos urbanos requalificadores e valorizadores deste espaço, constituir novas ligações viárias urbanas e viabilizar a execução de um corredor transversal de transportes públicos, o qual se constitui como um eixo estruturante no sistema metropolitano de transportes que interligará os principais centros urbanos do território do Arco Ribeirinho Sul e que, a nível local, permitirá servir diretamente o centro urbano desta cidade e as novas centralidades que possam vir a ser criadas (por exemplo, a nova localização do terminal rodo-ferro-fluvial);

→ A **manutenção das oficinas da Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) no território Barreiro**. Face ao indicado nos dois pontos anteriores, existem condições para manter as oficinas da EMEF no Barreiro mediante a transferência das instalações existentes para uma área a disponibilizar no território do Quimiparque/Baía do Tejo.

B3. Enquadramento Paisagístico

B3.1. Alterações diretas na área de implantação do projeto

Os impactes associados a uma infraestrutura com esta envergadura, originarão transformações consideráveis na paisagem, devendo para o efeito dispor-se de todos os meios para prevenir os impactes negativos perspetivados, quer nas suas fases de construção quer subsequentemente na fase de exploração, considerando a sua longevidade e a carga visual que provocarão, devendo adotar-se medidas de requalificação ambiental e paisagística de forma a atenuar a pressão da sua localização.

A localização do futuro TCB, na continuidade territorial com a antiga área industrial do Quimiparque, pode permitir o alcance de objetivos de revitalização e recuperação de uma área com um passivo paisagístico e ambiental pesado, no entanto perspetiva-se que, no quadrante noroeste da cidade, a sua implantação venha a comprometer parte do sistema atual de vistas, devido à extensão da área a ocupar com o terrapleno previsto de 100 ha numa frente de costa de 1350 m, situação esta acentuada pelas características topográficas do território que colocam o observador numa cota desfavorável, devido à planura que caracteriza a margem sul do Tejo.

Em fase de exploração, é espectável que a permanência de contentores aumente os impactes negativos na paisagem e reduzam a integridade visual, do que hoje são as panorâmicas sobre a plenitude do rio Tejo e da cidade de Lisboa, deste modo e para que os impactes físicos resultantes da construção desta

infraestrutura não se adicionem de forma cumulativa, é imprescindível a tomada de medidas simultâneas que permitam minimizar esses constrangimentos.

Contudo, comparativamente à solução debatida em 2017, entende-se que esta solução traduz uma significativa redução dos impactes visuais desde que esteja assegurada a sua deslocação para nascente, bem como a sua devida integração prevista em estudo de integração urbana a acompanhar em sede de grupo de trabalho para o Terminal do Barreiro.

Deste modo deve ser garantido, um conjunto de medidas que possa incorporar ações de minimização do impacte paisagístico negativo previsto e que contribua para a qualificação de um sistema dominante de vistas, com o objetivo de resolver positivamente a relação visual do TB com a cidade em articulação, sugerindo-se a concretização de uma faixa de aterro localizada a poente do TB que, em articulação com a "*criação de uma área verde de tampão entre a zona logística e industrial e as áreas envolventes*", permita a concretização das orientações programáticas para o território da Quimiparque/Baia do Tejo no âmbito do PUTQAE, que consistem na localização do novo terminal rodo-ferro-fluvial do Barreiro, associado a um território onde se pretende promover a oportunidade de desenvolvimento económico, social e cultural, através da introdução de novos usos e funções de cidade e integração funcional com o existente na sua proximidade. Esta medida permitirá mitigar o impacto visual do TB (mesmo que apenas fronteiro ao território industrial) sobre a cidade, introduzindo na bacia visual uma leitura associada a uma baía ribeirinha, na qual se i) acrescentam e valorizam pontos de vista sobre a cidade e o território circundante, bem como se ii) prolonga a atual frente ribeirinha, conquistando-se um novo espaço com usos e funções de e para a cidade.

Ainda no contexto do reforço e valorização paisagística ribeirinha, a implantação do TB deve ser também encarada como uma oportunidade para maximizar a reconciliação de outros territórios com os sistemas paisagísticos ribeirinhos, devendo constituir-se um exemplo de boas práticas na minimização dos seus impactos paisagísticos locais, reforçando e potenciando outros que lhe são territorialmente complementares. Para o efeito deve incrementar-se a requalificação paisagística das frentes ribeirinhas em continuidade desde o TB, designadamente no troço corresponde à frente Tejo / Coina, através da promoção de uma continuidade da frente ribeirinha, que absorva as áreas que já foram individualmente alvo de intervenções e reabilitação ribeirinha, promovendo a dotação de serviços ambientais que aproximem a cidade e a população aos benefícios e das contrapartidas da sua localização.

B3.2. Articulação do TB com outros projetos associados e complementares

A concretização deste projeto terá que ser, simultaneamente, uma oportunidade para a promoção da coesão territorial, para a salvaguarda da qualificação da cidade e para a correta integração desta atividade no território, devendo a componente paisagística e a valorização ambiental do território funcionarem como as rótulas de articulação deste projeto, com as outras componentes infraestruturais associadas, ao nível das redes de mobilidade e acessibilidade, ou mesmo da relação funcional com a cidade e o território.

Numa perspetiva de inserção de novas estruturas rodoviárias e ferroviárias, que contribuam positivamente para consolidar o tecido urbano, conferindo à cidade uma nova organização espacial, entende-se que a

densidade e extensão de acessos, pode e deve, ser aproveitada para o estabelecimento de corredores verdes. Nesta linha de raciocínio e em sede de elaboração do EIA e subsequentes projetos de integração paisagística, deverá promover-se a minimização dos impactes visuais e por acréscimo a redução dos impactes sonoros, utilizando como estratégias de intervenção a criação de cortinas vegetais em conjugação com modelações de terreno. Embora as intervenções no território tenham um carácter necessariamente artificializado pelas características das infraestruturas que se preveem (aterros, escavações, nós, viadutos), dever-se-á promover a qualificação das mesmas e a sua integração com a Estrutura Ecológica Municipal numa perspetiva de continuidade.

Perante os antecedentes e a aplicação de novos paradigmas para as cidades é necessário que a implementação deste projeto, espelhe o cumprimento de princípios e objetivos que permitam o desenvolvimento mais sustentável, devendo para o efeito ser definidas uma série de opções estratégicas que o planeamento do uso do solo deverá incorporar, nos aspetos de carácter ambiental e paisagístico, de forma que a transformação territorial que se perspetiva tenha como objetivo principal, atingir uma ocupação com elevados níveis de qualidade ambiental, através da i) formalização de uma rede de corredores verdes que sejam um elemento eficaz na articulação com a estrutura ecológica municipal, e ii) concretização de um sistema de corredores estruturantes que assegurem e aglutinem diferentes tipologias territoriais de espaços públicos, desde os alinhamentos simples ou múltiplos de árvores, faixas centrais vegetalizadas no sistema viário, à renaturalização de linhas de água, etc.

B4. Ambiente

Em matéria de ambiente, o processo de EIA relacionado com a construção, exploração e monitorização do TB, deve ser tratado ambientalmente com o mesmo nível da envergadura e do impacte territorial que este projeto provocará, devendo o seu desenvolvimento ser encarado como uma oportunidade para a recuperação e requalificação ambiental de uma área com o passivo reconhecido.

A identificação de fatores ambientais relevantes no âmbito da PDA, abrange temáticas muito diversas, algumas delas inter-relacionadas, no entanto, não desvirtuando a importância de todas as componentes elencadas no processo de EIA, a questão dos "sedimentos" é considerada particularmente importante, pois estudos anteriores relacionados com o PU da Quimiparque e com a TTT, apontavam para a existência de sedimentos fluviais e terrestres contaminados, justificando-se a transversalidade desta temática em mais do que um descritor e constituindo-se ela própria um fator ambiental relevante.

Face ao exposto, considera-se que deverão constar ações que contemplem a questão da localização, caracterização e classificação do grau de contaminação dos sedimentos, não só na fase da construção, mas também na fase de exploração, bem como a definição do seu destino e tratamento, no caso de se verificar contaminação, para além das ações de monitorização nas fases subsequentes de exploração.

C. Relatório da PDA

O presente capítulo encontra-se elaborado de acordo com a estrutura apresentada no PDA, de forma que se possam claramente identificar os aspetos a complementar ou reforçar no conteúdo do mesmo. Assim, nos pontos do documento que de seguida se identificam, importa considerar o seguinte:

2.1. Objetivos e identificação do projeto

Para além dos objetivos enunciados na pág.10, 14 e 23, para os quais este projeto poderá contribuir, importa assinalar a oportunidade de reordenamento, reestruturação e requalificação territorial por via da melhoria das relações funcionais entre o Barreiro e o Lavradio.

2.2. Descrição do projeto

Pretende-se que o Terminal do Barreiro tenha uma capacidade de referência final de 1,8 milhões TEU/ano, e um cais com comprimento da ordem de 1350 m, refletindo uma redução do volume de trafego e da dimensão do cais, comparativamente com o projeto de 2017. Este facto, ainda que passível de ser melhorado, é observado como um fator positivo para a diminuição dos impactos terrestres.

O facto do PDA indicar que *"deverá ser assegurada a compatibilidade com futuras ligações rodoviárias e ferroviárias com o Terminal do Barreiro, da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.) e que terão processos de AIA autónomos"*, constitui motivo de preocupação pelo desfasamento da informação. Contudo, constitui um assunto que também está a ser debatido e acompanhado em sede de Grupo de trabalho com o objetivo de trabalhar paralelamente os dois processos.

2.3. Identificação das alternativas a considerar

O facto de ser considerado o faseamento construtivo do terrapleno do Terminal do Barreiro, devido à existência de um cais dedicado ao transporte por barcaças logo na 1ª Fase, constitui uma solução que é vista com agrado, uma vez que diluiu os impactes visuais, bem como os impactes no tráfego em terra, quer de comboios, quer de viaturas de transporte de contentores e matérias transportadas.

2.5. Identificação dos principais tipos de materiais utilizados ou produzidos

Reforça-se a importância da efetiva concretização do processo de "*cold ironing*" (fornecimento de energia aos navios acostados a partir de terra), de forma a diminuir os impactes do ruído e das emissões decorrentes do funcionamento dos geradores das embarcações. Sobre estes dois descritores, assinala-se que aquando da apreciação do EIA do Projeto do Terminal do Barreiro, verificaram-se excedências aos valores legais. A concretização do referido processo contribuirá de forma relevante para a mitigação destes descritores, contribuindo para o efetivo cumprimento da legislação em vigor.

Considera-se que deverão ser incluídos os contributos dos veículos rodo e ferroviários de transporte dos contentores para destino final, bem como a identificação dos poluentes associados aos navios e barcaças.

2.6. Identificação dos principais tipos de efluentes, resíduos e emissões

Sobre este tema consideramos que é necessário a melhor eficiência, eficácia e controlo na produção de resíduos e emissões, devendo ser acautelados os sistemas de controlo e mitigação necessários ao cumprimento legal e minoração de impactos da exploração.

2.8. Identificação de projetos associados ou complementares

No PDA é referido que *"Consideram-se projetos associados, complementares ou subsidiários ao projeto do Terminal do Barreiro, aqueles que possam implicar interações e interdependências com este projeto, com interesse relevante para a Avaliação de Impacte Ambiental. Neste contexto, identificam-se os seguintes projetos:*

• Projeto de acessibilidades rodoviárias ao Terminal do Barreiro, da responsabilidade da IP, S.A.;

• Projeto de acessibilidades ferroviárias ao Terminal do Barreiro, da responsabilidade da IP, S.A.;

• Dragagem de Aprofundamento do Canal da Barra Sul do Porto de Lisboa, da responsabilidade da APL, S.A.;

• Cais fluvial da Castanheira do Ribatejo, da responsabilidade da Companhia do Porto da Castanheira, C.P.C., Lda."

Em nosso entender, deverá ser considerada a elaboração do projeto para estudo da relação do porto com a cidade devido à sua proximidade com malhas urbanas consolidadas.

O facto de se desconhecerem *"(…) nesta fase, os detalhes dos projetos das acessibilidades rodoferroviárias, nomeadamente traçados ou soluções a adotar para transposição de alguma zonas críticas."* Constitui uma preocupação que entendemos ser possível sanar em fase posterior com a definição do modelo de ocupação e respetiva localização do TB, e que consideramos importante para uma posição sobre esta matéria das acessibilidades.

Sobre este ponto importa assinalar que outro projeto com interesse relevante para a Avaliação de Impacte Ambiental será o relacionado com a Terceira Travessia do Tejo (TTT), pela articulação funcional que o mesmo estabelece com o TB, bem como pela determinação das condições de projeto em qualquer uma das grandes infraestruturas em causa.

Reforça-se esta posição, quando no mesmo ponto é feita uma referência aos corredores aprovados em sede de AIA da TTT.

Sugere-se ainda a possibilidade de considerar os estudos/projetos em desenvolvimento para o Novo Aeroporto do Montijo, pelas repercussões no projeto da TTT e subsequentemente no TB.

O alargamento da IC21 (A39), a construção da estrada ER11-2, a ligação ao Seixal e ao aeroporto do Montijo, são soluções que não estão previstas pela IP e não fazem parte do estudo de acessibilidades rodoferroviárias ao futuro Terminal do Barreiro, mas que entendemos como relevante a sua integração nos estudos a realizar.

3.1. Localização do projeto

A estrutura acostável será implantada no leito do rio, a cerca de 200 m a jusante da instalação do Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro, situação que melhora substancialmente os impactes gerados pela solução prevista em 2017 cuja implantação estava mais para poente em frente à Av. Bento Gonçalves.

3.4. Descrição da área de implantação do projeto e da sua envolvente direta

Neste ponto é feita referência que a estrutura acostável, a área do parque de contentores e ainda, uma área de reserva, localizar-se-á a cerca de 250 a 300m a poente do Terminal de Líquidos do Barreiro, como referido em 3.1.

Sobre este aspeto, importa esclarecer a localização correta, tendo em conta que o ponto 3.1. refere 200m.

4.2. Potenciais impactes negativos

Para além dos impactes negativos sobre a paisagem e todos os descritores identificados e oportunamente assinalados ao longo do presente documento, importa fazer referência á necessidade da realização de estudos de simulação dos efeitos da hidrodinâmica e regime sedimentar decorrentes da construção do TB, sobre toda a frente ribeirinha norte do concelho.

4.5. Condicionantes ao projeto

Sugere-se que para além do projeto da TTT identificado, que se incluam referencias aos estudos/projetos em desenvolvimento no âmbito do Novo Aeroporto do Montijo.

5.3. Riscos geológicos

Deverá ser considerada como fonte de informação no âmbito deste descritor, a Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas do município do Barreiro, que poderá ser consultada em http://www.cm-barreiro.pt/frontoffice/pages/1192?news_id=6200.

Todos os aspetos referidos anteriormente devem, na medida do possível, ser considerados e acautelados no contexto do capítulo 6. Proposta metodológica para a identificação e avaliação de impactes.

D. Conclusões

O trabalho de estudo e avaliação não deverá ficar contido apenas à área de terrapleno a conquistar ao rio, uma vez que os impactes da atividade pretendida extravasam largamente a zona portuária, devendo incorporar as preocupações manifestadas no presente parecer face a problemáticas de relações com áreas urbanas, relação das áreas urbanas com o rio e com a paisagem ribeirinha, mobilidade, transportes, paisagismo, ambiente e remediação de solos, numa perspetiva de que a concretização do projeto poderá ser, simultaneamente, uma oportunidade para a promoção da coesão territorial, para a salvaguarda da qualificação da cidade e para a correta integração desta atividade no território, quer seja ao nível das infraestruturas de mobilidade e acessibilidade, de uma adequada intervenção de enquadramento paisagístico e de valorização ambiental ou mesmo da relação funcional com a cidade.

Como já foi referido anteriormente, este projeto de grande escala vocacionado para a atividade portuária e logística irá provocar impactes significativos na estrutura física e socio económica do Barreiro e áreas limítrofes, com destaque para o território do Arco Ribeirinho Sul.

Contudo, não poderá deixar de ser mencionado o impacte em toda a região, uma vez que a localização desta atividade a Sul do Tejo (Barreiro) potenciará a libertação de espaços na frente ribeirinha de Lisboa para outras funções, e a deslocação de empresas e serviços associados (atualmente localizados na margem norte) para a áreas disponíveis a sul do Tejo, dando corpo a uma nova área empresarial e logística assente em relações territoriais (Barreiro-Seixal-Almada) que ganhará outro contexto de importância geográfica na AML. A construção do TB e do polo logístico associado afetará positivamente e de forma direta e indireta os municípios vizinhos onde se inclui o Seixal, sendo este ultimo um município confinante, a proximidade geográfica dos seus parques industriais e a tipologia do seu tecido empresarial poderão ter um papel relevante na criação de sinergias com aquela infraestrutura.

Porque Barreiro, Almada e Seixal são os municípios com maior desenvolvimento industrial, técnico, tecnológico e económico da sub-região da Península de Setúbal, entende-se como elemento de extrema importância contemplar a ligação direta entre eles, entenda-se a ligação viária entre o Seixal e o Barreiro sobre o esteiro do rio Coina, considerando a garantia da continuidade do tecido atual tecido urbano dos 3 municípios, potenciadora pela sua proximidade geográfica de uma integração de serviços, saberes e industrias com tradição na área da eletrónica, atividades portuárias, e metalomecânica entre outras que constituirão uma valia para o TB única em qualquer outra área de influência de uma infraestrutura desta natureza em Portugal.

Este facto é encarado com elevada importância, uma vez que estão a ser perspetivadas condições para o investimento, fixação de empresas, geração de emprego direto na atividade portuária, bem como emprego indireto através de atividades complementares e secundárias. Por outro lado, uma eventual decisão sobre o novo aeroporto no Montijo e também o acréscimo de investimento e atividade irá provocar fortes impactes nas acessibilidades e mobilidade, seja esta rodoviária ou ferroviária, bem como em matéria de ambiente, disciplinas que não podem deixar de ser focadas como elementos a avaliar em contexto de EIA.

As fases subsequentes do processo de AIA - Avaliação de Impacte Ambiental, deverão tomar em linha de consideração as observações patentes no presente documento de modo a permitir uma maior consistência do processo numa perspetiva de valorização da Cidade do Barreiro, do Arco Ribeirinho Sul, da Região e das metas a atingir para o Pais.

Por fim, assinalar o trabalho realizado em sede de Grupo de Trabalho com os representantes do Ministério do Mar, Administração do Porto de Lisboa, CM Barreiro, Infraestruturas de Portugal, entre outros, que se refere como positivo para a mitigação dos impactos gerados pela escala deste projeto de escala nacional, mas também no debate e encontro de soluções para a potenciação dos impactos positivos e sua integração com a estrutura urbana, economia e sociedade local.

Posteriormente, foi recebida da CMB, a seguinte clarificação ao seu parecer:

O presente documento tem como objetivo a clarificação da posição da CMB sobre a implementação do Terminal de Contentores do Barreiro, a qual não queremos perturbada por uma possível interpretação que possa não corresponder ao objetivo do texto redigido e enviado em 19/01/18 para vosso conhecimento, no âmbito da PDA em curso.

Sem repetir o que já está refletido no parecer emitido, julgamos por conveniente esclarecer que as nossas considerações expressas, nesta fase, sobre as acessibilidades, não devem ser consideradas como condicionante ao EIA referentes ao Terminal de Contentores. Todas estas matérias estão relacionadas com a fase de desenvolvimento das infra-estruras, pela IP – Infraestruturas de Portugal, cujo processo está em curso e que consideramos deverá ser complementar e terá sede própria de apreciação.

Por outro lado, temos noção que alguns trabalhos de enquadramento deste terminal e de relação com a cidade só poderão acontecer quando todas as variáveis estiverem devidamente estabilizadas, designadamente a localização da plataforma portuária e a localização das infraestruturas de acessibilidades, motivo pelo qual entendemos que não devemos fazer depender este EIA dos pontos referidos, acessibilidades ou estudo de integração paisagística.

Outras considerações como "a transferência do atual terminal rodo-ferro-fluvial para a frente ribeirinha norte"; "a remodelação do traçado da Linha do Alentejo, a partir da estação do Lavradio"; "a desativação do canal ferroviário entre as atuais estações do Lavradio e Barreiro-Mar e a consequente transformação do mesmo em corredor urbano", ou mesmo a manutenção das oficinas da EMEF constituem intensões de futuro refletidas no trabalho em desenvolvimento sobre o plano de urbanização para a Quimiparque que, à presente data, não constituem quaisquer condicionantes a projetos e investimentos desejados para o Barreiro como é o Terminal Portuário do Barreiro.

Por fim fazer a referência que por parte da CMB existe a plena consciência que o atual terminal portuário possui duas fases de avaliação, uma em área molhada (Plataforma portuária) e outra em terra (acessibilidades).

Assim, esta clarificação pretende demonstrar a nossa necessidade de esclarecer que algumas das preocupações manifestadas, fazem sentido num contexto global de apreciação, mas serão extemporâneas para o reflexo no presente procedimento de EIA, uma vez que essas questões serão esgrimidas mais adiante com a estabilização de todas as variáveis, conforme foi expresso anteriormente.

Por fim, expressar a total concordância com o desenvolvimento deste projeto na área agora indicada e expressa em grupo de trabalho, o qual demonstra evoluções muito positivas com relação à anterior solução de 2017, libertando significativamente a paisagem e melhorando o seu enquadramento visual.

Também o processo de apreciação tem vindo a ser muito profícuo em grupo de trabalho, merecendo uma avaliação positiva por parte da CMB na medida em que as preocupações da autarquia estão a ser trabalhadas em conjunto com as entidades envolvidas, merecendo o nosso elogio quanto á disponibilidade para encontrar soluções.

Ministério da Defesa Nacional/Autoridade Marítima Nacional/Capitania do Porto de Lisboa

Refere esta entidade que nada obsta à aprovação da Proposta de Definição de Âmbito, sem prejuízo de, durante a fase de construção, serem acutelados os seguintes aspetos:

- A realização das dragagens deverá ser precedida de pedido de parecer a esta Capitania, com indicação do início e a duração dos trabalhos, assim como, a identificação das dragas a utilizar.
- O assinalamento marítimo que venha a ser utilizado durante o decurso deste projeto deve ser sempre antecedido de parecer desta Capitania.
- Deverá ser acautelado que, no período de execução da obra, os eventuais projetores ou outras luzes a utilizar, não sejam apontados em direções suscetíveis de confundir a navegação, ou seja, para o espelho de água.
- A iluminação definitiva deverá ter características e estar localizada por forma a não confundir a navegação.
- Esta Capitania reserva-se no direito de, no decorrer da obra, caso se detete alguma situação que possa vir a constituir um perigo para a segurança da navegação, poder vir a solicitar a implementação de alguma medida adicional.

DGRM

Considera esta entidade adequada a seleção de impactes a analisar, bem como dos fatores relevantes a caraterizar.

Não obstante, refere ainda que, caso o projeto venha a preconizar a imersão de dragados em espaço marítimo nacional, o Estudo de Impacte Ambiental deverá atender a esta questão, nomeadamente através:

- Da avaliação dos impactes ambientais em meio marinho e da proposta de medidas de gestão ambiental destinadas a evitar ou minimizar os impactes negativos esperados, assim como do devido programa de monitorização, caso necessário;
- Da tomada em consideração de todas as disposições legais previstas na legislação relativa ao ordenamento do espaço marítimo nacional (Lei n.º 17/2014, de 10 de abril, que estabelece as bases da política de ordenamento e de gestão do espaço marítimo nacional, Decreto-lei n.º 38/2015 de 12 de março e Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional (POEM), publicado pelo Despacho n.º 14449/2012, de 8 de novembro, até à aprovação do Plano de Situação, nos termos do artigo 18.º do Decreto-lei n.º 38/2015 de 12 de março).

DRAP LVT

Considera esta entidade que analisados os documentos enviados e no que concerne às áreas de atuação desta DRAP, as propostas formuladas e os elementos técnicos deles constantes são os adequados para este tipo de ações e projeto resultando numa apreciação e parecer favorável à PDA do Terminal do Barreiro.

IP, SA

Tendo em atenção os antecedentes deste projeto conforme referido na PDA *"...Em 2016, foi concluído o Estudo Prévio do Terminal do Barreiro e o respetivo EIA, os quais foram submetidos a Avaliação de Impacte Ambiental. Todavia, no decurso desse procedimento verificou-se haver a possibilidade de otimizar a solução de projeto e a sua implantação, razão pela qual, foi solicitado o respetivo encerramento.*"

No processo que agora se inicia refere-se que as acessibilidades rodo e ferroviária ao futuro Terminal do Barreiro subdividem-se em duas partes, nomeadamente as vias a construir no interior do perímetro do terminal, da responsabilidade da APL e que fazem parte do presente EIA, e as vias de ligação entre o TB e as infraestruturas viárias existentes, da responsabilidade da IP que configuram projetos complementares.

Em seguida esclarecem-se algumas questões que estão referidas na PDA relativamente aos projetos complementares PDA: "*Os projetos de acessibilidades rodo e ferroviárias consistem, genericamente, na construção da ligação rodoviária do Terminal do Barreiro ao IC21 (A39), em cerca de 1,5 km e da ligação ferroviária direta à Linha do Alentejo. Ambos os projetos deverão seguir os corredores anteriormente aprovados no processo de AIA da Terceira Travessia do Tejo*."

R: No que aos acessos viários importa, deve ser tido em atenção que a IP está a desenvolver o estudo referente às "Acessibilidades Rodoferroviárias ao Terminal de Contentores do Barreiro".

À presente data, encontram-se equacionadas diversas hipóteses de acessos rodoviários e ferroviários ao TB, na forma de Estudo de Viabilidade, o qual aguarda a estabilização da localização do TB para ser retomado.

Nesse âmbito, importa ter em especial atenção que a IP reserva-se ao direito de analisar todas as hipóteses de acessibilidades rodoferroviárias que entender como mais adequadas ao TB, onde se inclui a possibilidade de analisar soluções que coincidam com o corredor anteriormente aprovado no processo de AIA da Terceira Travessia do Tejo, desde que não coloquem em causa a sua futura viabilidade.

A nova proposta de localização do Terminal do Barreiro a nascente da solução inicial, contida na PDA em análise, interfere com o atual traçado da TTT. Contudo, análises preliminares indicam que estas duas infraestruturas (TB e TTT) poderão vir a ser compatibilizadas, situação a confirmar com mais detalhe em fase posterior.

Adicionalmente, a relocalização da TTT para nascente irá inviabilizar ou condicionar fortemente a atividade industrial hoje aí existente. Esta situação deverá ser analisada/mitigada e devidamente clarificada pela APL, entidade promotora do novo terminal.

PDA: *"Desconhecem-se, contudo, nesta fase, os detalhes dos projetos das acessibilidades rodoferroviárias, nomeadamente traçados ou soluções a adotar para transposição de algumas zonas críticas. "*
R: A IP tem a seu cargo o desenvolvimento de soluções para as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias ao futuro terminal do Barreio. O desenvolvimento destas soluções depende exclusivamente do ponto de ligação

às infraestruturas rodoferroviárias no interior no TB, situação que tem sido abordada no âmbito de um diálogo constante entre a IP e a APL, para a definição das mesmas. A solução final dos traçados está dependente da solução final para o TB.

PDA: *"Segundo informação da IP (comunicação escrita, outubro de 2016, no âmbito do anterior procedimento de AIA) esta entidade apenas irá desenvolver o Projeto de Execução após a definição, pelo futuro concessionário do terminal, do Modelo de Negócio a desenvolver. As soluções rodoviárias e ferroviárias eventualmente a construir, bem como as suas caraterísticas técnicas, estarão diretamente ligadas à necessidade da procura futura do terminal que o concessionário do Terminal venha a gerar."*

R: A ligação entre as atuais redes rodoviárias e ferroviárias e o futuro TB está a ser desenvolvida numa área com forte ocupação urbana e industrial pelo que a IP irá submeter a AIA as várias soluções encontradas, em fase de estudo prévio. Por forma a finalizar o Estudo Prévio e respetivo Estudo de Impacte Ambiental, precisa que a APL estabilize a localização do TB assim como a distribuição das infraestruturas no seu interior.

PDA: *"Segundo a mesma entidade (IP), quer o eventual alargamento da !C21 (A39), quer a construção da estrada ER11-2 são soluções que não estão previstas pela IP e não fazem parte do estudo de acessibilidades rodo ferroviárias ao futuro Terminal do Barreiro, ficando a sua análise dependente do Estudo de Tráfego a realizar.*

Conforme parecer referência EP-SAI/2014/101743 de 19.12.2014 (ex-EP), atendendo às características, dimensão e influência do projeto do TB na rede de transportes existentes, especificamente em termos da geração de tráfego, a IP considera imprescindível a execução, por parte da APL, de um Estudo de Tráfego Integrado que permita consolidar o diagnóstico da situações existente e, a partir das melhores estimativas de procura para o futuro, possibilitar à IP a prossecução, de forma equilibrada e fundamentada, dos estudos que tem curso.

6. CONSULTA PÚBLICA

Uma vez que não foi solicitada a realização de Consulta Pública, o Estudo de Impacte Ambiental a apresentar deverá contemplar uma auscultação de entidades e cidadãos interessados, nomeadamente câmaras municipais e juntas de freguesia, entre outros.

Deverá, ainda, descrever a metodologia adotada, os resultados e a forma como foram contempladas e analisadas as questões colocadas nessa auscultação.

7. CONCLUSÃO

Na sequência da apreciação da PDA do Estudo de Impacte Ambiental apresentado pela Administração do Porto de Lisboa, S.A., relativa ao Terminal do Barreiro, considera-se que esta apresenta lacunas significativas, nomeadamente na descrição do projeto e nas propostas para a caracterização atual do ambiente e para a identificação e avaliação de impactes.

Ainda assim, e apesar de estarem em falta elementos relevantes, foram elencadas um conjunto de questões que se considera deverem ser tidas em consideração na elaboração do EIA, ressalvando-se que face ao Estudo Prévio que venha a ser elaborado, poderá ser necessário avaliar outras matérias além das referidas na apreciação agora efetuada.

Como aspeto importante, importa referir que no âmbito do anterior procedimento de definição de âmbito se tinha já identificado, na conclusão do Parecer da CA, como uma mais-valia, a consideração de outros tipos de alternativas "*nomeadamente alternativas de localização…*", dadas as caraterísticas do projeto bem como da área em que este se inseria. Tal como se constatou no âmbito do anterior procedimento de AIA, a fundamentação para a localização selecionada é uma matéria relevante, que exige no âmbito do próximo EIA uma análise fundamentada, e devidamente sustentada, tal como se refere ao longo deste Parecer.

Assim e com a concretização do Estudo Prévio, deve o Estudo de Impacte Ambiental a desenvolver ter em consideração, para além dos aspetos relacionados com o anterior procedimento de AIA, os referidos ao longo deste Parecer, nomeadamente pelas entidades que constituíram a Comissão de Avaliação, bem como pelas entidades externas consultadas.

Para além dos fatores identificados na PDA apresentada, tendo em conta a entrada em vigor a 1 de janeiro de 2018 do Decreto-Lei nº 152-B/2017, de 11 de dezembro, que altera e republica o Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, considera-se que o proponente deve ponderar, aquando da elaboração do EIA, a pertinência de integrar no mesmo a avaliação dos novos fatores ambientais conforme previsto no artigo 5. º do referido diploma, nomeadamente, a população e a saúde humana, as alterações climáticas e os efeitos decorrentes da vulnerabilidade do projeto perante os riscos de acidentes graves ou de catástrofes, em face da sua relevância para o projeto em causa. Neste âmbito devem ter-se em consideração as normas e diretrizes que à data se encontrem disponíveis e/ou em vigor sobre os referidos fatores.

Comissão de Avaliação:

- APA:

Dora Beja
(Dora Beja)

p/ Dora Beja
(Rita Cardoso)

p/ Dora Beja
(Tânia Pontes da Silva)

(Jorge Santos Garcia)

p/
- DGPC:

Dora Beja
(Alexandra Estorninho)

p/
- CCDR/LVT:

Dora Beja
(João Gramacho)

p/
- LNEG, IP:

Dora Beja
(Sílvia Nave)

p/
- ISA

Dora Beja
(João Jorge)

p/
- FEUP

Dora Beja
(Cecília Rocha)

Referências

Pais, J., Moniz, C., Cabral, J., Cardoso, J.L., Legoinha, P., Machado, S., Morais, M.A., Lourenço, C, Ribeiro, M.L., Henriques, P. e Falé, P. 2007 - Notícia explicativa da Folha 34-D, Lisboa, da Carta geológica na escala 1:50.000. INETI, Lisboa, 74p.

Moniz, C. 2010 – *Contributo para o conhecimento da Falha de Pinhal Novo – Alcochete, no âmbito da Neotectónica do Vale Inferior do Tejo*. Tese, Mestrado em Geologia, Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, 128p.

ANEXO I – Pareceres Externos

Número: E008937-201801-DAIA Data: 19/01/2018 Tipo: Ofício Data de Registo: 25/01/2018

Barreiro
Câmara Municipal

Exmo Sr. Presidente da

APA- Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira, 9 e 9a - Zambujal
1600-404 Lisboa

Sua Referência	Sua Data	Nossa Referência	
		Of. DP/420	0184
S000841-201801-DAIA.DAP DAIA.DAPP.00224.2017	2018/01/19	Cod.	19.1.2018

Assunto: PDA203

Verificando que, estando a decorrer o procedimento de avaliação da Proposta de Definição de Âmbito (PDA), vimos em resposta ao V. oficio com a referência já indicada, remeter em anexo o Parecer Especifico solicitado.

Sem outro assunto, com os melhores cumprimentos,

O Diretor de Departamento

(Emanuel A. M. Santos, Arq.)

CMB Mod.02.17

Câmara Municipal do Barreiro
Rua Miguel Bombarda | 2834-005 Barreiro | Tel.: 21 206 80 00 | Fax: 21 206 80 01
www.cm-barreiro.pt | e-mail: geral@cm-barreiro.pt

Barreiro
Câmara Municipal

INFORMAÇÃO/PARECER TÉCNICO

Nº: 02/GV/DT

Data: 18/01/2018

INFORMAÇÃO DA CHEFIA:

ENVIAR À APA EM RESPOSTA AO PEDIDO DE PARECER NO ÂMBITO DO P.D.A. P/ O TERMINAL DE CONTENTORES DO BARREIRO.

18 / JAN / 2018

DESPACHO:

O Presidente da Câmara ou Vereador/a com competência delegada

19 / 01 / 2018

Para: Sr. Vereador Rui Braga

Assunto: TERMINAL DO BARREIRO - PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DO AMBITO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

O presente documento reflete a resposta da CM Barreiro ao pedido de contributo específico solicitado pela Agência Portuguesa do Ambiente através do Oficio nºS000841-201801-DAIA.DAP de 8.jan.18, sobre a Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) a realizar para o Terminal do Barreiro (TB).

Considerando a multiplicidade de temáticas abordadas, o parecer agora emitido será estruturado em 4 capítulos, tendo em conta os seguintes conteúdos:

A. Contexto – Informação sintética sobre o que é e em que consiste a PDA num processo de EIA, bem como o seu enquadramento legal, de instrumentação com reflexos no ordenamento do território, bem como o seu enquadramento nos instrumentos de gestão territorial;

B. Conteúdos – Desenvolvimento de uma abordagem analítica e temática das vertentes de Planeamento, Ordenamento, Mobilidade e Ambiente com incidência no território do município do Barreiro;

C. Relatório da PDA – Ponto onde se irão tecer considerações relativas a algumas matérias descritas no documento em análise, que se consideram de assinalar na sequência do descrito no presente parecer;

D. Conclusões – Ponto onde se irão tecer as sínteses das preocupações referentes à PDA, para inclusão no processo de AIA, no contexto de desenvolvimento da atividade portuária.

A. Contexto

A elaboração da presente PDA, e consequente instrução do respetivo procedimento de apreciação, constitui uma decisão do promotor do projeto (APL), tendo em consideração pareceres, EIA, e outros documentos relacionados com o processo do terminal de contentores do Barreiro desde o PDA de 2014.

O seu objetivo é o de identificar, analisar e selecionar as vertentes ambientais significativas que podem ser afetadas pelo projeto e sobre as quais irá incidir o EIA, bem como identificar as melhores abordagens metodológicas para a caracterização do estado do ambiente e para a avaliação dos impactes.

O processo de definição de âmbito do EIA, tal como previsto no Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, constitui uma fase preliminar e facultativa do procedimento e AIA.

A sua estrutura e conteúdo encontram-se em conformidade com as normas técnicas estabelecidas na Portaria nº 395/2015, de 4 de novembro, mais precisamente no seu Anexo III.

Deste modo, a presente PDA é constituída pelos seguintes capítulos:

Capítulo 1 – Introdução

Capítulo 2 – Caraterização do projeto

Capítulo 3 – Localização do projeto

Capítulo 4 – Identificação das questões significativas

Capítulo 5 – Proposta metodológica de caraterização do ambiente afetado e sua previsível evolução sem projeto

Capítulo 6 – Proposta metodológica para a identificação e avaliação de impactes

Capítulo 7 – Proposta metodológica para análise comparativa de alternativas

Capítulo 8 – Planeamento do EIA

Barreiro
Câmara Municipal

A1. Contextualização em instrumentação com reflexos no planeamento e no ordenamento do território

Tratando-se de um projeto de grande escala vocacionado para a atividade portuária e logística, é espectável que existam impactos significativos na estrutura física e socio económica do Barreiro e áreas limítrofes, uma vez que estão a ser perspetivadas condições para o investimento, fixação de empresas, geração de emprego direto na atividade portuária, bem como emprego indireto através de atividades complementares e secundárias. Por outro lado, também o acréscimo de investimento e atividade irá provocar fortes impactos nas acessibilidades e mobilidade, seja esta rodoviária ou ferroviária, bem como em matéria de ambiente, disciplinas que não podem deixar de ser focadas como elementos a avaliar em contexto de EIA.

Como exemplo dá-se uma perspetiva dos desafios e da escala com base no memorando da Comissão Europeia de 23 Maio de 2013[1]:

- *Prevê-se que o tráfego de mercadorias que transita pelos portos da UE cresça 50 % até 2030. Este aumento do tráfego representa uma oportunidade de crescimento económico e de criação de emprego: a Comissão estima que se poderão criar nos portos, no horizonte de 2030, entre 110000 e 165 000 novos postos de trabalho. Para acolherem este tráfego adicional, os portos terão de se adaptar.*
- *A natureza do tráfego está a mudar. Os porta-contentores da nova geração, por exemplo, podem transportar 18 000 contentores. Em camiões, estes contentores formariam uma fila indiana de Roterdão a Paris.*
  Os níveis de desempenho dos portos europeus são muito diferenciados. Atualmente, três dos portos com melhor desempenho – Antuérpia, Hamburgo e Roterdão – movimentam um quinto das mercadorias que chegam à Europa por mar. O desnível de desempenho gera enormes ineficiências: itinerários mais longos, importantes desvios de tráfego, trajetos marítimos e terrestres mais longos e, consequentemente, mais emissões e mais congestionamento, em detrimento dos cidadãos e da economia da UE. Se nada se fizer, esta situação tenderá a agravar-se com o crescimento do tráfego.

Esta realidade, a ser concretizada, permitirá a geração de externalidade positivas e negativas que devem ser cuidadosamente ponderadas e avaliadas, quer a nível socioeconómico, quer ao nível ambiental ou mesmo do modelo de cidade que se pretende desenvolver para o Barreiro[2] e para todo o Arco Ribeirinho. Salienta-se que o referido modelo já foi amplamente debatido e aceite pelas diversas entidades com

[1] Memo-13-448_Pt – Portos Marítimos Europeus Horizonte 2030

[2] Salienta-se que o modelo de cidade para o Barreiro está refletido na Estratégia de Desenvolvimento Económico e Empresarial (A. Mateus) que serve de base à proposta de um Plano de Urbanização que já incorpora, em menor escala, a atividade portuária e logística.

interesses no território do ARS, prevendo-se a refuncionalização de forma multifuncional, complementar, e com o intuito de resolver alguns desequilíbrios infraestruturais e funcionais existentes entre a margem norte e margem sul.

Estas preocupações conduzem à necessidade de, em primeira instância, garantir a devida contextualização e identificação dos pontos de conformidade do projeto face às Políticas Nacionais para o Planeamento e Ordenamento Territorial, face ao Modelo Regional de Ordenamento do Território, bem como face às Politicas Municipais de Desenvolvimento, sem esquecer vertentes setoriais que estão refletidas em planos e estratégias nacionais e regionais focadas no desenvolvimento e qualificação, eficiência energética, mobilidade e transportes, sustentabilidade e turismo, as quais salvaguardam a indicação mais rigorosa de metas a atingir pelo País e pelas Regiões. Dá-se como exemplo, o projeto Arco Ribeirinho Sul, o Quadro Estratégico Comum 2014/20, o Programa Territorial Integrado para a AML 2014-2020, a Estratégia Nacional para o Mar, o Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas **3+**, a Estratégia Nacional para Energia, a Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável e a Estratégia Regional de Turismo para a AML.

Atendendo à escala e dimensão do projeto que irá provocar impactos locais, nacionais e internacionais, considerando a visibilidade que este terá, entende-se que deverá, também, constituir um exemplo de boas práticas do que o país consegue realizar ao nível da inovação, eficiência, ambiente, paisagismo, relação com a cidade, mobilidade e transportes, sustentabilidade e qualidade das soluções urbanísticas, através do sistemático e coerente cumprimento, justificação e reforço de objetivos estimados na documentação já referida, bem como outra que possa vir a ser considerada para justificação do projeto, podendo vir a constituir ainda um elemento de referência quanto à condução do Barreiro para um contexto de "Smart-City".

No contexto das Smart City, importa ainda referir que os recentes desenvolvimentos tecnológicos têm revolucionado a atividade portuária, com o desenvolvimento de verdadeiros "Portos Inteligentes", alavancados por infraestruturas inteligentes que comunicam entre si e pelo processamento de grandes volumes de dados, capitalizando as novas formas de recolher, partilhar e gerar valor a partir da informação.

A introdução destas tecnologias no contexto portuário ao nível da energia, ambiente e eficiência das operações logísticas será também, em nossa opinião, o caminho a prosseguir nas seguintes fases de desenvolvimento de todos os projetos associados ao TCB, permitindo o desenvolvimento das seguintes aplicações:

- Plataformas eletrónicas de monitorização do consumo de recursos energéticos;

- Plataformas eletrónicas de monitorização do impacto da atividade portuária sobre o quotidiano da envolvente e os ecossistemas naturais;
- Iniciativas de otimização dos fluxos de carga e dos processos administrativos suportadas em indicadores de performance produzidos a partir do processamento inteligente e em tempo real da informação;
- Serviços de localização de carga, com vista à mitigação do extravio de contentores, pela aplicação de RFID;
- Inovações tecnológicas focadas na segurança do transporte de mercadorias e no combate ao terrorismo.

A2. Enquadramento nos instrumentos de gestão territorial

Neste contexto, além do mencionado em PDA referente aos IGT´s, Programas e Planos e Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026, (Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, D.R. 1ª série – N.º 227 -24 de novembro), em face do conjunto de instrumentos identificados, considera-se que o TCB não colide e dá resposta aos seguintes conteúdos:

A2.1. No âmbito dos planos e programas de desenvolvimento, operacionais e estratégicos

A2.1.1. Quadro de referência estratégico nacional

Regenerar passivos ambientais, nomeadamente as instalações industriais, quer pela descontaminação dos solos, quer pela sua regeneração e reutilização, mitigando os efeitos sobre o ambiente.

A2.1.2. Programa Operacional Temático Valorização do Território 2014-2020

Desenvolvimento dos sistemas, equipamentos e infraestruturas de transportes e logística inseridas nas redes transeuropeias de transportes, por forma a aumentar a competitividade das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e internacionalizáveis e aumentar a movimentação de pessoas e bens.

A2.1.3. Programa Operacional Regional de Lisboa 2014-2020

Promover a qualidade ambiental, urbanística e paisagística, designadamente a regeneração das grandes áreas industriais obsoletas.

A2.1.4. Plano de Ação Regional de Lisboa 2017-2020

Promover a qualidade ambiental e a regeneração das grandes áreas industriais obsoletas e eliminar grandes passivos ambientais.

A2.1.5. Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário

Garantir que os portos nacionais se constituam como uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica.

A2.1.6. Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário

Assegurar ligações eficazes com portos e aeroportos nacionais.

A2.1.7. Plano Estratégico de Infraestruturas e Transportes: Horizonte 2014-2020 | PETI 3+

O novo terminal para o Porto de Lisboa está definido como investimento prioritário e principal a realizar no segmento corredor da fachada atlântica da Rede Transeuropeia de Transportes.

A2.1.8. Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo

Desenvolver infraestruturas de internacionalização e capacidades de gestão no domínio das atividades internacionalizadas, concretizando-se, entre outros, o Porto de Lisboa.

A2.1.9. Plano Estratégico para Desenvolvimento da Península de Setúbal

Um dos projetos estratégicos definidos neste plano "Península de Setúbal – Plataforma Industrial e Logística da AML", inside também no território do Quimiparque/Baia do Tejo.

A2.1.10. Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa

Prevê a instalação de um novo Terminal de Contentores. As potencialidades do estuário do Tejo e a evolução da dinâmica económica e logística portuária, asseguram as condições para responder aos desafios do mercado, contribuindo de modo a que se prestem serviços de excelência nas áreas portuárias e logística.

A2.1.11. Plano Estratégico do Arco Ribeirinho Sul

As áreas industriais degradadas podem constituir um importante motor de desenvolvimento dadas as grandes potencialidades de reconversão, de desenvolvimento urbanístico sustentável e de contribuir para a dinamização económica da região, reforçando significativamente a competitividade de toda a AML.

A.2.2. No âmbito dos instrumentos de gestão territorial

A2.2.1. Programa Nacional de Politica de Ordenamento do Território

a. Reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu e global;

b. As plataformas marítimo-portuárias, aeroportuárias e os sistemas de transportes terrestres assumem um papel chave de suporte à conectividade internacional e de afirmação de Portugal no mundo;

c. A região de Lisboa deverá afirmar-se no contexto das grandes regiões capitais europeias, valorizando o seu potencial de interface entre a Europa e o Mundo;

d. Modernizar as infraestruturas de conectividade internacional marítimas e aeroportuárias;

e. Reabilitação de espaços industriais abandonados com projetos de referência internacional.

A2.2.2. Plano regional de Ordenamento do Território da AML

a. Para a prossecução das prioridades do PROTAML, pressupõe-se definir um sistema estruturante de transportes da AML, as suas articulações externas e a integração das principais infraestruturas portuárias e aeroportuárias;

b. Reconverter as áreas industriais em declínio ou abandonadas, privilegiando a sua utilização para a sua utilização para serviços de apoio às atividades económicas.

A2.2.3. Plano Diretor Municipal

a. Apoio ao crescimento do emprego e promoção da internacionalização local, como 2 dos 5 objetivos de desenvolvimento preconizados;

b. O TCB é compatível com as atividades preconizadas para o território do Quimiparque/Baia do Tejo;

c. Importa assinalar a existência de atividade portuária neste território através da existência de um porto de graneis sólidos e um porto de graneis líquidos.

A2.2.4. Revisão do PDM | Estratégia de Desenvolvimento Barreiro 2030

a. Como principio orientador deverá ser valorizada a frente ribeirinha como principal ativo ambiental, social e económico do concelho, promovendo a sua multifuncionalidade e concretizando as suas diferentes vocações;

b. O TCB confina com a Frente Ribeirinha Multifuncional (potencial económico);

c. O TCB insere-se e confina com uma Área de Oportunidade, confina com um Pólo Económico Motriz;

d. A Frente Ribeirinha Multifuncional apresenta como um dos seus desafios estratégicos de valorização territorial, o aproveitamento do potencial económico, valorizando as funções portuárias, logísticas e industriais.

A2.2.5. Proposta de Plano de Urbanização do Território do Quimiparque e Áreas Envolventes (PUTQAE)

Reconhece a centralidade estratégica, resultante também da sua relação com as infraestruturas aeroportuária, logística e portuária, concretizando no Plano, a sua vocação logística e portuária.

B. Conteúdos

B1. Relação com a cidade

Foi elaborado pela autarquia do Barreiro, em conjunto com outras entidades, um trabalho sistemático de construção de uma proposta de Plano de Urbanização para o Território do Quimiparque/Baía do Tejo, assente numa Estratégia de Desenvolvimento Económico e Empresarial[3], que inclui a área objeto da presente PDA, num claro contexto de regeneração e ampliação das funções da cidade mais urbana com base em centralidades complementares e em harmonia com outras funções industriais, portuárias e de logística.

Por este motivo, entende-se que o EIA deverá ser elaborado tendo em consideração a estratégia de refuncionalização para o território da Baia do Tejo que poderá acolher zonas de expansão logística e Industrial e, também, funções urbanas. Esta referência torna-se importante em vários domínios, nomeadamente nos descritores ambiental, no ruido, vibrações, qualidade do ar, na segurança, nas infraestruturas de circulação dos vários meios de transporte (passageiros e mercadorias), bem como na questão paisagística que deve ser devidamente salvaguardada.

Consideramos, ainda, que em fase de EIA devem ser ponderados alguns aspetos base do documento que poderão ser considerados de forma mais rigorosa, designadamente a referência à Travessia do Tejo Barreiro/Lisboa que, atualmente, continua a ser uma infraestrutura metropolitana considerada no modelo territorial de desenvolvimento da AML e, por esse motivo, deve estar bem presente em todos os trabalhos a realizar no território em causa. Acresce ainda a ponderação em sede dos subsequentes procedimentos a desenvolver no âmbito deste EIA, a referência e a avaliação dos efeitos do Novo Aeroporto do Montijo bem como da eventual ligação Barreiro-Montijo.

Em face destas preocupações referentes à integração deste projeto portuário com a cidade, salienta-se o valioso contributo que tem sido prestado em contexto de grupo de trabalho sobre o Terminal de Contentores do Barreiro onde estão representadas a CM Barreiro, Administração do Porto de Lisboa, Secretaria de Estado do Mar e das Pescas e Infraestruturas de Portugal, entre outras entidades que, em conjunto, têm colaborado para o encontro de soluções para a mitigação de eventuais impactos negativos e potenciação dos impactos positivos da operação.

B2. Acessibilidades e sistema de mobilidade e transportes

O concelho do Barreiro apresenta um posicionamento geograficamente central na Área Metropolitana de Lisboa (AML), contudo este é marcado por uma acessibilidade "periférica" face aos principais centros urbanos da região. Esta situação deriva principalmente da presença de um conjunto de barreiras físicas naturais,

[3] Augusto Mateus

nomeadamente as correspondentes aos esteiros do estuário do Tejo e do Coina. Face a estas barreiras, no âmbito do PROTAML foi atribuída especial relevância ao papel das redes de acessibilidades e do sistema de mobilidade e transportes nas formas de articulação e interdependência radial, entre a AML Sul e a AML Norte, e transversal, entre os núcleos urbanos do Arco Ribeirinho Sul. Relativamente às articulações transversais é de destacar a fortíssima barreira do esteiro do Coina, a qual isola o sistema urbano do Seixal do sistema Barreiro / Moita, impedindo a integração do sistema de transportes públicos transversal e incrementando, simultaneamente, limitações de acessibilidade relacionadas com a reduzida capacidade e fluidez disponível em parte da rede rodoviária local/urbana que assegura o tráfego de atravessamento das respetivas ligações transversais.

Para além das referidas condicionantes naturais, este concelho também está estruturalmente marcado por um conjunto de barreiras artificiais, constituindo estas as principais infraestruturas de acessibilidades a este concelho, nomeadamente o IC21 e a linha ferroviária do Alentejo. Estas barreiras segmentam o território concelhio em setores, introduzindo rigidez na rede de mobilidade e transportes urbanos, atendendo que as ligações viárias estão condicionadas somente a algumas travessias, e limitam a conetividade no território.

Face ao referido e atendendo que este projeto (Terminal do Barreiro) tem, na sua génese[4], o propósito de contribuir "*(...) para potenciar a competitividade da economia nacional e do tecido empresarial, sem negligenciar a coesão territorial*"[5], considera-se que no âmbito do mesmo se deverá procurar responder ao desafio do aumento do grau de integração deste território na AML, por via da viabilização das opções estratégicas territoriais do PROTAML da organização coerente do sistema de acessibilidades, mobilidade e transportes.

Assim, assumindo como central a materialização do desafio referido e tendo a clara noção que o planeamento e a organização funcional do sistema de mobilidade e transportes exerce-se em estreita articulação com o modelo de ordenamento territorial preconizado nos Instrumentos de Gestão do Território (IGT), constituindo o pressuposto base necessário à efetivação do desenvolvimento e a consolidação do sistema urbano e por sua vez a coesão territorial, identificaram-se um conjunto de propostas, perspetivas e preocupações, ao nível da temática das acessibilidades e do sistema de mobilidade e transportes, que devem estar associadas a este projeto, ainda que no âmbito dos projetos associados, complementares ou subsidiários ao projeto do Terminal do Barreiro, nomeadamente:

---

[4] Despacho da Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações n.º 11215-A/2013 de 29 de agosto

[5] Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (IEVA) – Relatório Final

Barreiro
Câmara Municipal

B2.1. Acessibilidade rodoviária

B.2.1.1 A acessibilidade rodoviária ao Terminal do Barreiro, tal como é referido na PDA, será realizada com recurso ao IC21, mediante obras de beneficiação do traçado existente, e a construção de uma ligação ao TB, a qual será acomodada ao canal previsto para a travessia rodo-ferroviária do Tejo entre o Barreiro e Chelas (Lisboa).
A adaptação referida anteriormente revela-se fundamental para que esta infraestrutura, no domínio dos transportes e logística, se constitua como um elemento de suporte, devidamente integrado e coordenado, com a prossecução do modelo territorial preconizado para a região de Lisboa (PROTAML), para a área territorial do Arco Ribeirinho Sul e, mais concretamente, para o território do Quimiparque/Baía do Tejo.

B2.1.2. Considera-se também que o **desenvolvimento de um acesso rodoviário direto, desnivelado e autónomo ao Terminal do Barreiro** será bastante favorável para a coesão territorial de alguns setores da estrutura urbana da Cidade do Barreiro e para o sistema de mobilidade e transportes concelhio, pois permitirá que o impacte gerado pelas correntes de tráfego inerente a esta infraestrutura portuária seja menos intrusivo no território, na estrutura rodoviária concelhia e nos serviços de transportes coletivos rodoviários urbanos existentes (SMTCB[6]) e que não introduza, desnecessariamente, novas condicionantes à futura estrutura territorial da área urbana a desenvolver no Quimiparque/Baía do Tejo.

B2.1.3. Atendendo à importância do IC21 na rede rodoviária concelhia, enquanto infraestrutura estruturante de acesso ao Barreiro e eixo distribuidor de tráfego entre os territórios sul e norte do concelho, considera-se que será necessário despender particular atenção às obras de beneficiação que, no nosso entender, serão necessárias desenvolver nesta infraestrutura, em toda a sua extensão, de modo a acautelar as caraterísticas operacionais necessárias para precaver o incremento de tráfego expectável, em especial de veículos pesados, com origem e destino no Terminal do Barreiro e no pólo empresarial e logístico que será desenvolvido na sua envolvente.

B2.1.4. Atualmente o IC21 constitui uma barreira física entre as áreas nascente e poente da unidade espacial Barreiro Norte, situação esta que agravar-se-á com o incremento de tráfego de veículos associados ao Terminal do Barreiro. Assim, de forma a minimizar o efeito "barreira" e a promover a articulação funcional e coesão territorial das referidas áreas urbanas, propõe-se que o acesso direto ao Terminal do Barreiro, desnivelado, se inicie o mais a sul possível, próximo do nó do IC21 com a futura via de ligação Moita-Barreiro-Seixal (designado por nó dos "Galitos").

[6] Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro

B2.1.5. Com a dissociação do tráfego de acesso à zona logística do território do Quimiparque/Baía do Tejo e ao Terminal do Barreiro ao restante tráfego do IC21 no troço entre o Nó dos "Galitos" e o Nó do Lavradio (interseção do IC21 com a Av. das Nacionalizações) e tendo como objetivos o fomento da coesão territorial e a salvaguarda da qualificação da cidade, consideram-se reunidas as condições para o reperfilamento deste troço do IC21 no sentido de o dotar de caraterísticas geométricas e operacionais que permita a sua transformação numa "Avenida Urbana" distribuidora de caráter exclusivamente urbano e de articulação entre os territórios nascente e poente do concelho.

B2.1.6. Tendo em consideração o referido nos pontos anteriores, considera-se que as premissas técnicas relativamente ao projeto associado ou complementar sobre as acessibilidades rodoviárias, o qual será da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e terá um procedimento de AIA próprio e autónomo, deveriam ser revistas atendendo que persistem grandes dúvidas se será suficiente só a intervenção na extensão indicada (em cerca de 1,5 km).

Face ao incremento de tráfego expectável considera-se que deveria ser reavaliada a extensão da ligação rodoviária do Terminal do Barreiro ao IC21 (A39). Assim sendo, considera-se que a ligação do terminal ao IC21, seguindo o corredor aprovado no âmbito da AIA do projeto da TTT, tem mais que 1,5 km, mais concretamente cerca de 2,0 a 2,5 km;

B2.1.7. Segundo o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI 3+), a proposta do terminal de contentores apresenta uma forte componente e valia *hinterland* a qual produz um relacionamento muito estreito entre a atividade portuária e as atividades da área metropolitana envolvente, carecendo de boas ligações viárias aos principais núcleos urbanos, económicos e logísticos existentes ou a construir. Face a esta caraterística do projeto e atendendo que os concelhos adjacentes ao Barreiro apresentam atualmente um conjunto de atividades potencialmente complementares ao Terminal do Barreiro (reparação naval, indústrias, entre outras) e que está previsto a concretização de um dos investimentos prioritários inerentes ao Porto de Lisboa, contemplado no PETI 3+ (a Reativação do Cais da Siderurgia Nacional – Terminal do Seixal), a importância da concretização de ligações rodoviárias transversais entre o Barreiro e os concelhos adjacentes – como sejam a ligação rodoviária Barreiro-Seixal e as respetivas extensões para os territórios a nascente (Moita) e poente (Almada) – sai reforçada.

Estes ganhos de acessibilidade transversal aumentam as oportunidades da articulação funcional e do desenvolvimento de sinergias socioeconómicas, podendo mesmo favorecer a implementação de sistemas integrados de micrologística urbana entre

estes territórios, e promovem a melhoria das deslocações transversais entre os territórios do Arco Ribeirinho Sul, o reforço da competitividade da região e, deste modo, a consolidação do modelo territorial programado no PROTAML.

B2.2. Acessibilidade ferroviária

No âmbito da acessibilidade ferroviária ao Terminal do Barreiro reforça-se a vantagem e a oportunidade da mesma ser realizada mediante a concretização de uma ligação ferroviária direta à Linha do Alentejo através do canal anteriormente previsto para a TTT (entrada pelo Lavradio – solução B). Considera-se que esta solução ferroviária é a que melhor contribui para uma maior coesão do tecido urbano da União das Freguesias de Barreiro e Lavradio, para o desenvolvimento de uma nova organização espacial e para a maior compatibilização com os Instrumentos de Planeamento e Ordenamento do Território, em vigor e em elaboração, permitindo simultaneamente integrar e fomentar o desenvolvimento do modelo territorial preconizado para a região de Lisboa (PROTAML).

B2.3. Sistema de mobilidade

Atendendo que os impactes positivos primordiais deste projeto têm uma repercussão de carácter nacional, regional e local mas que os principais impactes negativos que lhes estão associados são essencialmente de natureza local, mais concretamente para o Concelho e a Cidade do Barreiro, considera-se que a concretização deste projeto terá que ser, simultaneamente, uma oportunidade para a promoção da coesão territorial, para a salvaguarda da qualificação da cidade e para a correta integração desta atividade no território, o qual se traduz ao nível do sistema de mobilidade com:

→ A **transferência do atual terminal rodo-ferro-fluvial para a frente ribeirinha norte**, para uma zona que já integre as necessárias caraterísticas portuárias e que possibilite uma relação franca e estruturada com a Cidade do Barreiro e área inerente ao Terminal do Barreiro. Esta nova localização terá a vantagem de se localizar mais próximo da zona central do Barreiro (que integra uma maior densidade de atividades comerciais, equipamentos e serviços), do território do Quimiparque/Baía do Tejo a refuncionalizar e da zona portuária e industrial inerente ao Terminal do Barreiro, para além de eliminar as consequências ambientais negativas na zona de Alburrica provocadas pela intensa erosão costeira provocada pela circulação dos *catamarãs* da Transtejo/Soflusa[7];

→ A **remodelação do traçado da Linha do Alentejo, a partir da estação do Lavradio**, no sentido desta infraestrutra ferroviária, destinada ao transporte de passageiros, acompanhar o traçado para norte da ligação ferroviária de mercadorias

[7] Ofício do INAG de 17 de novembro de 2009

de acesso ao Terminal do Barreiro, inflectindo posteriormente para poente para interligar-se à futura localização do terminal rodo-ferro-fluvial, descrita na alínea anterior. Esta reestruturação do traçado da Linha do Alentejo acarretará benefícios para o sistema de mobilidade e transportes da região ao nível operacionalidade dos serviços de transporte público (permitirá, especialmente aos utilizadores deste serviço ferroviário provenientes dos concelhos da Moita, Palmela e Setúbal, reduzir o tempo de viagem no acesso a Lisboa e ao Barreiro);

→ A **desativação do canal ferroviário entre as atuais estações do Lavradio e Barreiro-Mar e a consequente transformação do mesmo em corredor urbano**. Esta ação permitirá, por um lado, eliminar o corte transversal no tecido urbano norte e sul da cidade que resulta da presença do atual canal ferroviário e, por outro, constituir um corredor urbano que, pela sua área e dimensão, permitirá comportar um conjunto de usos urbanos requalificadores e valorizadores deste espaço, constituir novas ligações viárias urbanas e viabilizar a execução de um corredor transversal de transportes públicos, o qual se constitui como um eixo estruturante no sistema metropolitano de transportes que interligará os principais centros urbanos do território do Arco Ribeirinho Sul e que, a nível local, permitirá servir diretamente o centro urbano desta cidade e as novas centralidades que possam vir a ser criadas (por exemplo, a nova localização do terminal rodo-ferro-fluvial);

→ A **manutenção das oficinas da Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) no território Barreiro**. Face ao indicado nos dois pontos anteriores, existem condições para manter as oficinas da EMEF no Barreiro mediante a transferência das instalações existentes para uma área a disponibilizar no território do Quimiparque/Baía do Tejo.

B3. Enquadramento Paisagístico

B3.1. Alterações diretas na área de implantação do projeto

Os impactos associados a uma infraestrutura com esta envergadura, originarão transformações consideráveis na paisagem, devendo para o efeito dispor-se de todos os meios para prevenir os impactes negativos perspetivados, quer nas suas fases de construção quer subsequentemente na fase de exploração, considerando a sua longevidade e a carga visual que provocarão, devendo adotar-se medidas de requalificação ambiental e paisagística de forma a atenuar a pressão da sua localização.

A localização do futuro TCB, na continuidade territorial com a antiga área industrial do Quimiparque, pode permitir o alcance de objetivos de revitalização e recuperação de uma área com um passivo paisagístico e ambiental pesado, no entanto perspetiva-se

que, no quadrante noroeste da cidade, a sua implantação venha a comprometer parte do sistema atual de vistas, devido à extensão da área a ocupar com o terrapleno previsto de 100 ha numa frente de costa de 1350m, situação esta acentuada pelas características topográficas do território que colocam o observador numa cota desfavorável, devido à planura que caracteriza a margem sul do Tejo.

Em fase de exploração, é espectável que a permanência de contentores aumente os impactes negativos na paisagem e reduzam a integridade visual, do que hoje são as panorâmicas sobre a plenitude do rio Tejo e da cidade de Lisboa, deste modo e para que os impactes físicos resultantes da construção desta infraestrutura não se adicionem de forma cumulativa, é imprescindível a tomada de medidas simultâneas que permitam minimizar esses constrangimentos.

Contudo, comparativamente à solução debatida em 2017, entende-se que esta solução traduz uma significativa redução dos impactos visuais desde que esteja assegurada a sua deslocação para nascente, bem como a sua devida integração prevista em estudo de integração urbana a acompanhar em sede de grupo de trabalho para o Terminal de Contentores do Barreiro.

Deste modo deve ser garantido, um conjunto de medidas que possa incorporar ações de minimização do impacte paisagístico negativo previsto e que contribua para a qualificação de um sistema dominante de vistas, com o objetivo de resolver positivamente a relação visual do TB com a cidade em articulação, sugerindo-se a concretização de uma faixa de aterro localizada a poente do TCB que, em articulação com a "criação de uma área verde de tampão entre a zona logística e industrial e as áreas envolventes", permita a concretização das orientações programáticas para o território da Quimiparque/Baia do Tejo no âmbito do PUTQAE, que consistem na localização do novo terminal rodo-ferro-fluvial do Barreiro, associado a um território onde se pretende promover a oportunidade de desenvolvimento económico, social e cultural, através da introdução de novos usos e funções de cidade e integração funcional com o existente na sua proximidade. Esta medida permitirá mitigar o impacto visual do TCB (mesmo que apenas fronteiro ao território industrial) sobre a cidade, introduzindo na bacia visual uma leitura associada a uma baía ribeirinha, na qual se i) acrescentam e valorizam pontos de vista sobre a cidade e o território circundante, bem como se ii) prolonga a atual frente ribeirinha, conquistando-se um novo espaço com usos e funções de e para a cidade.

Ainda no contexto do reforço e valorização paisagística ribeirinha, a implantação do TB deve ser também encarada como uma oportunidade para maximizar a reconciliação de outros territórios com os sistemas paisagísticos ribeirinhos, devendo constituir-se um

exemplo de boas práticas na minimização dos seus impactos paisagísticos locais, reforçando e potenciando outros que lhe são territorialmente complementares. Para o efeito deve incrementar-se a requalificação paisagística das frentes ribeirinhas em continuidade desde o TCB, designadamente no troço corresponde à frente Tejo / Coina, através da promoção de uma continuidade da frente ribeirinha, que absorva as áreas que já foram individualmente alvo de intervenções e reabilitação ribeirinha, promovendo a dotação de serviços ambientais que aproximem a cidade e a população aos benefícios e das contrapartidas da sua localização.

B3.2. Articulação do TCB com outros projetos associados e complementares

A concretização deste projeto terá que ser, simultaneamente, uma oportunidade para a promoção da coesão territorial, para a salvaguarda da qualificação da cidade e para a correta integração desta atividade no território, devendo a componente paisagística e a valorização ambiental do território funcionarem como as rótulas de articulação deste projeto, com as outras componentes infraestruturais associadas, ao nível das redes de mobilidade e acessibilidade, ou mesmo da relação funcional com a cidade e o território.

Numa perspetiva de inserção de novas estruturas rodoviárias e ferroviárias, que contribuam positivamente para consolidar o tecido urbano, conferindo à cidade uma nova organização espacial, entende-se que a densidade e extensão de acessos, pode e deve, ser aproveitada para o estabelecimento de corredores verdes. Nesta linha de raciocínio e em sede de elaboração do EIA e subsequentes projetos de integração paisagística, deverá promover-se a minimização dos impactes visuais e por acréscimo a redução dos impactes sonoros, utilizando como estratégias de intervenção a criação de cortinas vegetais em conjugação com modelações de terreno. Embora as intervenções no território terão um carácter necessariamente artificializado pelas características das infraestruturas que se preveem (aterros, escavações, nós, viadutos), dever-se-á promover a qualificação das mesmas e a sua integração com a Estrutura Ecológica Municipal numa perspetiva de continuidade.

Perante os antecedentes e a aplicação de novos paradigmas para as cidades é necessário que a implementação deste projeto, espelhe o cumprimento de princípios e objetivos que permitam o desenvolvimento mais sustentável, devendo para o efeito ser definidas uma série de opções estratégicas que o planeamento do uso do solo deverá incorporar, nos aspetos de carácter ambiental e paisagístico, de forma que a transformação territorial que se perspetiva tenha como objetivo principal, atingir uma ocupação com elevados níveis de qualidade ambiental, através da i) formalização de uma rede de corredores verdes que sejam um elemento eficaz na articulação com a estrutura ecológica municipal, e ii) concretização de um sistema de corredores

estruturantes que assegurem e aglutinem diferentes tipologias territoriais de espaços públicos, desde os alinhamentos simples ou múltiplos de árvores, faixas centrais vegetalizadas no sistema viário, à renaturalização de linhas de água, etc.

B4. Ambiente

Em matéria de ambiente, o processo de EIA relacionado com a construção, exploração e monitorização do TB, deve ser tratado ambientalmente com o mesmo nível da envergadura e do impacto territorial que este projeto provocará, devendo o seu desenvolvimento ser encarado como uma oportunidade para a recuperação e requalificação ambiental de uma área com o passivo reconhecido.

A identificação de fatores ambientais relevantes no âmbito da PDA, abrange temáticas muito diversas, algumas delas inter-relacionadas, no entanto, não desvirtuando a importância de todas as componentes elencadas no processo de EIA, a questão dos "sedimentos" é considerada particularmente importante, pois estudos anteriores relacionados com o PU da Quimiparque e com a TTT, apontavam para a existência de sedimentos fluviais e terrestres contaminados, justificando-se a transversalidade desta temática em mais do que um descritor e constituindo-se ela própria um fator ambiental relevante.

Face ao exposto, considera-se que deverão constar ações que contemplem a questão da localização, caracterização e classificação do grau de contaminação dos sedimentos, não só na fase da construção, mas também na fase de exploração, bem como a definição do seu destino e tratamento, no caso de se verificar contaminação, para além das ações de monitorização nas fases subsequentes de exploração.

C. Relatório da PDA

O presente capítulo encontra-se elaborado de acordo com a estrutura apresentada no PDA, de forma que se possam claramente identificar os aspetos a complementar ou reforçar no conteúdo do mesmo. Assim, nos pontos do documento que de seguida se identificam, importa considerar o seguinte:

2.1. Objetivos e identificação do projeto

Para além dos objetivos enunciados na pág.10, 14 e 23, para os quais este projeto poderá contribuir, importa assinalar a oportunidade de reordenamento, reestruturação e requalificação territorial por via da melhoria das relações funcionais entre o Barreiro e o Lavradio.

2.2. Descrição do projeto

Pretende-se que o Terminal do Barreiro tenha uma capacidade de referência final de 1,8 milhões TEU/ano, e um cais com comprimento da ordem de 1350 m, refletindo uma redução do volume de trafego e da dimensão do cais, comparativamente com o projeto de 2017. Este facto, ainda que passível de ser melhorado, é observado como um fator positivo para a diminuição dos impactos terrestres.

O facto do PDA indicar que *"deverá ser assegurada a compatibilidade com futuras ligações rodoviárias e ferroviárias com o Terminal do Barreiro, da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.) e que terão processos de AIA autónomos"*, constitui motivo de preocupação pelo desfasamento da informação. Contudo, constitui um assunto que também está a ser debatido e acompanhado em sede de Grupo de trabalho com o objetivo de trabalhar paralelamente os dois processos.

2.3. Identificação das alternativas a considerar

O facto de ser considerado o faseamento construtivo do terrapleno do Terminal do Barreiro, devido à existência de um cais dedicado ao transporte por barcaças logo na 1ª Fase, constitui uma solução que é vista com agrado, um a vez que diluiu os impactos visuais, bem como os impactos no trafego em terra, quer de comboios, quer de viaturas de transporte de contentores e matérias transportadas.

2.5. Identificação dos principais tipos de materiais utilizados ou produzidos

Reforça-se a importância da efetiva concretização do processo de "cold ironing" (fornecimento de energia aos navios acostados a partir de terra), de forma a diminuir os impactes do ruído e das emissões decorrentes do funcionamento dos geradores das embarcações. Sobre estes dois descritores, assinala-se que aquando da apreciação do EIA do Projeto do Terminal do Barreiro, verificaram-se excedências aos valores legais. A concretização do referido processo contribuirá de forma relevante para a mitigação destes descritores, contribuindo para o efetivo cumprimento da legislação em vigor.

Considera-se que deverão ser incluídos os contributos dos veículos rodo e ferroviários de transporte dos contentores para destino final, bem como a identificação dos poluentes associados aos navios e barcaças.

2.6. Identificação dos principais tipos de efluentes, resíduos e emissões

Sobre este tema consideramos que é necessário a melhor eficiência, eficácia e controlo na produção de resíduos e emissões, devendo ser acautelados os sistemas de controlo e mitigação necessários ao cumprimento legal e minoração de impactos da exploração.

Barreiro
Câmara Municipal

2.8. Identificação de projetos associados ou complementares

No PDA é referido que *"Consideram-se projetos associados, complementares ou subsidiários ao projeto do Terminal do Barreiro, aqueles que possam implicar interações e interdependências com este projeto, com interesse relevante para a Avaliação de Impacte Ambiental. Neste contexto, identificam-se os seguintes projetos:*

- *Projeto de acessibilidades rodoviárias ao Terminal do Barreiro, da responsabilidade da IP, S.A.;*

- *Projeto de acessibilidades ferroviárias ao Terminal do Barreiro, da responsabilidade da IP, S.A.;*

- *Dragagem de Aprofundamento do Canal da Barra Sul do Porto de Lisboa, da responsabilidade da APL, S.A.;*

- *Cais fluvial da Castanheira do Ribatejo, da responsabilidade da Companhia do Porto da Castanheira, C.P.C., Lda."*

Em nosso entender, deverá ser considerada a elaboração do projeto para estudo da relação do porto com a cidade devido à sua proximidade com malhas urbanas consolidadas.

O facto de se desconhecerem *"(...) nesta fase, os detalhes dos projetos das acessibilidades rodoferroviárias, nomeadamente traçados ou soluções a adotar para transposição de alguma zonas críticas."* Constitui uma preocupação que entendemos ser possível sanar em fase posterior com a definição do modelo de ocupação e respetiva localização do TCB, e que consideramos importante para uma posição sobre esta matéria das acessibilidades.

Sobre este ponto importa assinalar que outro projeto com interesse relevante para a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) será o relacionado com a Terceira Travessia do Tejo (TTT), pela articulação funcional que o mesmo estabelece com o TB, bem como pela determinação das condições de projeto em qualquer uma das grandes infraestruturas em causa.

Reforça-se esta posição, quando no mesmo ponto é feita uma referência aos corredores aprovados em sede de AIA da TTT.

Sugere-se ainda a possibilidade de considerar os estudos/projetos em desenvolvimento para o Novo Aeroporto do Montijo, pelas repercussões do mesmo no projeto da TTT e subsequentemente no TB.

O alargamento da IC21 (A39), a construção da estrada ER11-2, a ligação ao Seixal e ao aeroporto do Montijo, são soluções que não estão previstas pela IP e não fazem parte do estudo de acessibilidades rodoferroviárias ao futuro Terminal do Barreiro, mas que entendemos como relevante a sua integração nos estudos a realizar.

3.1. Localização do projeto

A estrutura acostável será implantada no leito do rio, a cerca de 200 m a jusante da instalação do Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro, situação que melhora substancialmente os impactos gerados pela solução prevista em 2017 cuja implantação estava mais para poente em frente à Av. Bento Gonçalves.

3.4. Descrição da área de implantação do projeto e da sua envolvente direta

Neste ponto é feita referência que a estrutura acostável, a área do parque de contentores e ainda, uma área de reserva, localizar-se-á a cerca de 250 a 300m a poente do Terminal de Líquidos do Barreiro, como referido em 3.1.

Sobre este aspeto, importa esclarecer a localização correta, tendo em conta que o ponto 3.1. refere 200m.

4.2. Potenciais impactes negativos

Para além dos impactes negativos sobre a paisagem e todos os descritores identificados e oportunamente assinalados ao longo do presente documento, importa fazer referência á necessidade da realização de estudos de simulação dos efeitos da hidrodinâmica e regime sedimentar decorrentes da construção do TCB, sobre toda a frente ribeirinha norte do concelho.

4.5. Condicionantes ao projeto

Sugere-se que para além do projeto da TTT identificado, que se incluam referencias aos estudos/projetos em desenvolvimento no âmbito do Novo Aeroporto do Montijo.

5.3. Riscos geológicos

Deverá ser considerada como fonte de informação no âmbito deste descritor, a Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas do município do Barreiro, que poderá ser consultada em http://www.cm-barreiro.pt/frontoffice/pages/1192?news_id=6200.

Todos os aspetos referidos anteriormente devem, na medida do possível, ser considerados e acautelados no contexto do capítulo 6. Proposta metodológica para a identificação e avaliação de impactes.

Barreiro
Câmara Municipal

D. Conclusões

O trabalho de estudo e avaliação não deverá ficar contido apenas à área de terrapleno a conquistar ao rio, uma vez que os impactos da atividade pretendida extravasam largamente a zona portuária, devendo incorporar as preocupações manifestadas no presente parecer face a problemáticas de relações com áreas urbanas, relação das áreas urbanas com o rio e com a paisagem ribeirinha, mobilidade, transportes, paisagismo, ambiente e remediação de solos, numa perspetiva de que a concretização do projeto poderá ser, simultaneamente, uma oportunidade para a promoção da coesão territorial, para a salvaguarda da qualificação da cidade e para a correta integração desta atividade no território, quer seja ao nível das infraestruturas de mobilidade e acessibilidade, de uma adequada intervenção de enquadramento paisagístico e de valorização ambiental ou mesmo da relação funcional com a cidade.

Como já foi referido anteriormente, este projeto de grande escala vocacionado para a atividade portuária e logística irá provocar impactos significativos na estrutura física e socio económica do Barreiro e áreas limítrofes, com destaque para o território do Arco Ribeirinho Sul.

Contudo, não poderá deixar de ser mencionado o impacto em toda a região, uma vez que a localização desta atividade a Sul do Tejo (Barreiro) potenciará a libertação de espaços na frente ribeirinha de Lisboa para outras funções, e a deslocação de empresas e serviços associados (atualmente localizados na margem norte) para a áreas disponíveis a sul do Tejo, dando corpo a uma nova área empresarial e logística assente em relações territoriais (Barreiro-Seixal-Almada) que ganhará outro contexto de importância geográfica na AML. A construção do TCB e do polo logístico associado afetará positivamente e de forma direta e indireta os municípios vizinhos onde se inclui o Seixal, sendo este ultimo um município confinante, a proximidade geográfica dos seus parques industriais e a tipologia do seu tecido empresarial poderão ter um papel relevante na criação de sinergias com aquela infraestrutura.

Porque Barreiro, Almada e Seixal são os municípios com maior desenvolvimento industrial, técnico, tecnológico e económico da sub-região da Península de Setúbal, entende-se como elemento de extrema importância contemplar a ligação direta entre eles, entenda-se a ligação viária entre o Seixal e o Barreiro sobre o esteiro do rio Coina, considerando a garantia da continuidade do tecido atual tecido urbano dos 3 municípios, potenciadora pela sua proximidade geográfica de uma integração de serviços, saberes e industrias com tradição na área da eletrónica, atividades portuárias,

Barreiro
Câmara Municipal

e metalomecânica entre outras que constituirão uma valia para o TCB única em qualquer outra área de influência de uma infraestrutura desta natureza em Portugal.

Este facto é encarado com elevada importância, uma vez que estão a ser perspetivadas condições para o investimento, fixação de empresas, geração de emprego direto na atividade portuária, bem como emprego indireto através de atividades complementares e secundárias. Por outro lado, uma eventual decisão sobre o novo aeroporto no Montijo e também o acréscimo de investimento e atividade irá provocar fortes impactos nas acessibilidades e mobilidade, seja esta rodoviária ou ferroviária, bem como em matéria de ambiente, disciplinas que não podem deixar de ser focadas como elementos a avaliar em contexto de EIA.

As fases subsequentes do processo de AIA - Avaliação de Impacto Ambiental, deverão tomar em linha de consideração as observações patentes no presente documento de modo a permitir uma maior consistência do processo numa perspetiva de valorização da Cidade do Barreiro, do Arco Ribeirinho Sul, da Região e das metas a atingir para o Pais.

Por fim, assinalar o trabalho realizado em sede de Grupo de Trabalho com os representantes do Ministério do Mar, Administração do Porto de Lisboa, CM Barreiro, Infraestruturas de Portugal, entre outros, que se refere como positivo para a mitigação dos impactos gerados pela escala deste projeto de escala nacional, mas também no debate e encontro de soluções para a potenciação dos impactos positivos e sua integração com a estrutura urbana, economia e sociedade local.

O Diretor de Departamento

Emanuel A.M. Santos, Arq.

Barreiro
Câmara Municipal

INFORMAÇÃO/PARECER TÉCNICO

Nº: 02/GV/DT	Data: 09/02/2018

INFORMAÇÃO DA CHEFIA:

AO VEREADOR
Rui Braga.

9 / Fev / 2018

DESPACHO:

O Presidente da Câmara ou Vereador/a com competência delegada

9/2/18

Para: Sr. Vereador Rui Braga

Assunto: TERMINAL DO BARREIRO – CLARIFICAÇÃO DE PARECER SOBRE A PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DO AMBITO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

O presente documento tem como objetivo a clarificação da posição da CMB sobre a implementação do Terminal de Contentores do Barreiro, a qual não queremos perturbada por uma possível interpretação que possa não corresponder ao objetivo do texto redigido e enviado em 19/01/18 para vosso conhecimento, no âmbito da PDA em curso.

Sem repetir o que já está refletido no parecer emitido, julgamos por conveniente esclarecer que as nossas considerações expressas, nesta fase, sobre as acessibilidades, não devem ser consideradas como condicionante ao EIA referentes ao Terminal de Contentores. Todas estas matérias estão relacionadas com a fase de desenvolvimento das infra-estruras, pela IP – Infraestruturas de Portugal, cujo processo está em curso e que consideramos deverá ser complementar e terá sede própria de apreciação.

Por outro lado, temos noção que alguns trabalhos de enquadramento deste terminal e de relação com a cidade só poderão acontecer quando todas as variáveis estiverem devidamente estabilizadas, designadamente a localização da plataforma portuária e a localização das infraestruturas de acessibilidades, motivo pelo qual entendemos que não devemos fazer depender este EIA dos pontos referidos, acessibilidades ou estudo de integração paisagística.

Outras considerações como "a transferência do atual terminal rodo-ferro-fluvial para a frente ribeirinha norte"; "a remodelação do traçado da Linha do Alentejo, a partir da

estação do Lavradio"; "a desativação do canal ferroviário entre as atuais estações do Lavradio e Barreiro-Mar e a consequente transformação do mesmo em corredor urbano", ou mesmo a manutenção das oficinas da EMEF constituem intensões de futuro refletidas no trabalho em desenvolvimento sobre o plano de urbanização para a Quimiparque que, à presente data, não constituem quaisquer condicionantes a projetos e investimentos desejados para o Barreiro como é o Terminal Portuário do Barreiro.

Por fim fazer a referência que por parte da CMB existe a plena consciência que o atual terminal portuário possui duas fases de avaliação, uma em área molhada (Plataforma portuária) e outra em terra (acessibilidades).

Assim, esta clarificação pretende demonstrar a nossa necessidade de esclarecer que algumas das preocupações manifestadas, fazem sentido num contexto global de apreciação, mas serão extemporâneas para o reflexo no presente procedimento de EIA, uma vez que essas questões serão esgrimidas mais adiante com a estabilização de todas as variáveis, conforme foi expresso anteriormente.

Por fim, expressar a total concordância com o desenvolvimento deste projeto na área agora indicada e expressa em grupo de trabalho, o qual demonstra evoluções muito positivas com relação à anterior solução de 2017, libertando significativamente a paisagem e melhorando o seu enquadramento visual.

Também o processo de apreciação tem vindo a ser muito profícuo em grupo de trabalho, merecendo uma avaliação positiva por parte da CMB na medida em que as preocupações da autarquia estão a ser trabalhadas em conjunto com as entidades envolvidas, merecendo o nosso elogio quanto á disponibilidade para encontrar soluções.

O Diretor de Departamento

Emanuel A.M. Santos, Arq.

DASA

S. R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA

*N.º*078 *Processo:* 060.01.01

Assunto: **PDA: Terminal do Barreiro. Solicitação de emissão de parecer específico.**

Referência: Ofício da APA, n.º S000841-201801-DAIA.DAP/08-01-2018.

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho Diretivo da APA, I.P.
Agência Portuguesa do Ambiente,
Rua da Murgueira, 9/9.ª Zambujal
Ap. 7585 - 2610-124 Amadora

Correspondendo ao solicitado no documento em referência, informo Vossa Ex.ª que relativamente ao assunto em epígrafe, e tendo em consideração a documentação recebida, por parte da Capitania do Porto de Lisboa, nada obsta à aprovação da Proposta de Definição de Âmbito quele projeto, sem prejuízo de, durante a fase de construção, serem acutelados os seguintes aspetos:

- A realização das dragagens deverá ser precedida de pedido de parecer a esta Capitania, com indicação do início e a duração dos trabalhos, assim como, a identificação das dragas a utilizar;
- O assinalamento marítimo que venha a ser utilizado durante o decurso deste projeto deve ser sempre antecedido de parecer desta Capitania;
- Deverá ser acautelado que, no período de execução da obra, os eventuais projetores ou outras luzes a utilizar, não sejam apontados em direções suscetíveis de confundir a navegação, ou seja, para o espelho de água;
- A iluminação definitiva deverá ter características e estar localizada por forma a não confundir a navegação.

Alcântara-Mar – 1350-352 - LISBOA
Tel.: 210 911 100
Fax DMC: 210 911 183
Fax CPL: 210 911 195
Fax PM: 210 911 196
Email DMC: depmarcentro.secretaria@amn.pt
Email CPL: capitania.lisboa@amn.pt
Email PM: policiamaritima.lisboa@amn.pt

Esta Capitania reserva-se no direito de, no decorrer da obra, caso se detete alguma situação que possa vir a constituir um perigo para a segurança da navegação, poder vir a solicitar a implementação de alguma medida adicional.

Com os melhores cumprimentos,

Lisboa, 18 de janeiro de 2018

O CAPITÃO DO PORTO,

2018.01.18

João Afonso Marques Coelho Gil
Capitão-de-mar-e-guerra

Número: E012662-201802-DAIA Data: 29/01/2018 Tipo: Ofício Data de Registo: 05/02/2018

DAIA

dgrm
Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos

DGRM – Saída - 3580/2018 - 01 - 31

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Diretivo da
Agência Portuguesa do Ambiente, I. P.
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal - Apartado 7585
2610-124 Amadora

Sua referência	Sua data	Nossa referência/Data
N.º:		N.º: 1706/2018/DMA/29-01-2018
Proc.:		Proc.:

ASSUNTO: Propostas de Definição de Âmbito (PDA) n.º 203 - Pedido de parecer
Projeto: Terminal do Barreiro
Proponente: APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.

Relativamente à solicitação em epígrafe, e na sequência de V/ ofício acima mencionado, cumpre informar que esta Direção-Geral, no âmbito das suas competências, considera adequada a seleção de impactes a analisar, bem como dos fatores relevantes a caraterizar.

Não obstante, refere-se ainda que, caso o projeto venha a preconizar a imersão de dragados em espaço marítimo nacional, o Estudo de Impacte Ambiental deverá atender a esta questão, nomeadamente através:

- Da avaliação dos impactes ambientais em meio marinho e da proposta de medidas de gestão ambiental destinadas a evitar ou minimizar os impactes negativos esperados, assim como do devido programa de monitorização, caso necessário;
- Da tomada em consideração de todas as disposições legais previstas na legislação relativa ao ordenamento do espaço marítimo nacional (Lei n.º 17/2014, de 10 de abril, que estabelece as bases da política de ordenamento e de gestão do espaço marítimo nacional, Decreto-lei n.º 38/2015 de 12 de março e Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional (POEM), publicado pelo Despacho n.º 14449/2012, de 8 de novembro, até à aprovação do Plano de Situação, nos termos do artigo 18.º do Decreto-lei n.º 38/2015 de 12 de março).

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor-Geral,

(José Carlos Simão)

AGC/TA

REPÚBLICA PORTUGUESA
MAR

Av. Brasília
1449-030 LISBOA - PORTUGAL
Tel + 351 21 303 57 00 - Fax + 351 21 303 57 02
Linha Azul + 351 21 303 57 03
E-mail: dgrm@dgrm.mm.gov.pt
www.dgrm. mm.gov.pt

Número: E009860-201801-DAIA Data: 24/01/2018 Tipo: Ofício Data de Registo: 29/01/2018

DAIA

REPÚBLICA PORTUGUESA

AGRICULTURA, FLORESTAS E DESENVOLVIMENTO RURAL

MAR

Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo

Ex.mo Senhor
APA-Serviços Centrais
Rua da Murgueira, N.9/9A, Zambujal Ap.7585
2610-124 Amadora

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência
	DAIA.DAPP.00224.2017	OF/7/2018/DRPS/DRAPLVT

ASSUNTO: PDA 203: Terminal do Barreiro. Solicitação de emissão de parecer especifico

Em resposta ao ofício de V.Exa com a referência S000841-201801-DAIA.DAP de 11/01/2018, analisados os documentos enviados e no que concerne às áreas de atuação desta DRAP, consideramos que as propostas formuladas e os elementos técnicos deles constantes são os adequados para este tipo de ações e projeto resultando numa apreciação e parecer favorável à PDA do Terminal do Barreiro.

Cumprimentos,

Assinado digitalmente por MARIA ELIZETE DA COSTA JARDIM
Data: 2018.01.24 12:10:33 +00:00
Local: Santarém

Elizete Jardim
Diretora Regional

DRAP LVT
OF/7/2018/DRPS/DRAPLVT
24-01-2018 15:31:20

Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo – Delegação Regional da Península de Setúbal
Parque de Exposições – Rua dos Bombeiros Voluntários do Montijo – 2870-219 MONTIJO ☎ 265 509 421 263 279 610 delegacao.peninsula.setubal@draplvt.gov.pt www.draplvt.gov.pt

Número: E012652-201802-DAIA Data: 31/01/2018 Tipo: Ofício Data de Registo: 05/02/2018

DAIA

Infraestruturas de Portugal

Direção de Engenharia e Ambiente

Departamento de Ambiente

Praça da Portagem 2809-013 Almada

Portugal

T (351) 211 950 [illegible]

ambiente@infraestruturasdeportugal.pt

Exmo. Senhor,

Presidente do Conselho Diretivo da Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira 9 – 9A

Apartado 7585

2611-865 AMADORA

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	ANTECEDENTE	SAÍDA	DATA
S000841-201801-DAIA DAP	11-01-2018	2208035 008		2218739/007	2018-01-31

Assunto: PDA 203 - Proposta de Definição de Âmbito do Terminal do Barreiro. Envio de parecer

A IP – Infraestruturas de Portugal vem responder à solicitação a coberto da V/ refª S000841-201801-DAIA.DAP de 11 de janeiro p.p., para emissão de parecer sobre a Proposta de Definição de Âmbito (PDA) nº 203, relativa ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto referido em epígrafe.

Tendo em atenção os antecedentes deste projeto conforme referido na PDA "...*Em 2016, foi concluído o Estudo Prévio do Terminal do Barreiro e o respetivo EIA, os quais foram submetidos a Avaliação de Impacte Ambiental. Todavia, no decurso desse procedimento verificou-se haver a possibilidade de otimizar a solução de projeto e a sua implantação, razão pela qual, foi solicitado o respetivo encerramento.*"

No processo que agora se inicia refere-se que as acessibilidades rodo e ferroviária ao futuro Terminal do Barreiro subdividem-se em duas partes, nomeadamente as vias a construir no interior do perímetro do terminal, da responsabilidade da APL e que fazem parte do presente EIA, e as vias de ligação entre o TB e as infraestruturas viárias existentes, da responsabilidade da IP que configuram projetos complementares.

Em seguida esclarecem-se algumas questões que estão referidas na PDA relativamente aos projetos complementares.

"Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

IP.MOD.006 |V02

PDA: *"Os projetos de acessibilidades rodo e ferroviárias consistem, genericamente, na construção da ligação rodoviária do Terminal do Barreiro ao IC21 (A39), em cerca de 1,5 km e da ligação ferroviária direta à Linha do Alentejo. Ambos os projetos deverão seguir os corredores anteriormente aprovados no processo de AIA da Terceira Travessia do Tejo."*

R: No que aos acessos viários importa, deve ser tido em atenção que a IP está a desenvolver o estudo referente às "**Acessibilidades Rodoferroviárias ao Terminal de Contentores do Barreiro**".

À presente data encontram-se equacionadas diversas hipóteses de acessos rodoviários e ferroviários ao TB, na forma de Estudo de Viabilidade, o qual aguarda a estabilização da localização do TB para ser retomado.

Nesse âmbito, importa ter em especial atenção que a IP reserva-se ao direito de analisar todas as hipóteses de acessibilidades rodoferroviárias que entender como mais adequadas ao TCB, onde se inclui a possibilidade de analisar soluções que coincidam com o corredor anteriormente aprovado no processo de AIA da Terceira Travessia do Tejo, desde que não coloquem em causa a sua futura viabilidade.

A nova proposta de localização do Terminal do Barreiro a nascente da solução inicial, contida na PDA em análise, interfere com o atual traçado da TTT. Contudo, análises preliminares indicam que estas duas infraestruturas (TB e TTT) poderão vir a ser compatibilizadas, situação a confirmar com mais detalhe em fase posterior.

Adicionalmente, a relocalização da TTT para nascente irá inviabilizar ou condicionar fortemente a atividade industrial hoje aí existente. Esta situação deverá ser analisada/mitigada e devidamente clarificada pela APL, entidade promotora do novo terminal.

PDA: *"Desconhecem-se, contudo, nesta fase, os detalhes dos projetos das acessibilidades rodoferroviárias, nomeadamente traçados ou soluções a adotar para transposição de algumas zonas críticas. "*

R: A IP tem a seu cargo o desenvolvimento de soluções para as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias ao futuro terminal do Barreio. O desenvolvimento destas soluções depende exclusivamente do ponto de ligação às infraestruturas rodoferroviárias no interior no TB, situação que tem sido abordada no âmbito de um diálogo constante entre a IP e a APL, para a definição das mesmas. A solução final dos traçados está dependente da solução final para o TB.

PDA: *"Segundo informação da IP (comunicação escrita, outubro de 2016, no âmbito do anterior procedimento de AIA) esta entidade apenas irá desenvolver o Projeto de Execução*

"Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem 2809-013 ALMADA Portugal
T +351 21 723 1000 F +351 21 2 951 001
ip@infraestruturasdeportugal.pt www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC
Capital Social

após a definição, pelo futuro concessionário do terminal, do Modelo de Negócio a desenvolver. As soluções rodoviárias e ferroviárias eventualmente a construir, bem como as suas caraterísticas técnicas, estarão diretamente ligadas à necessidade da procura futura do terminal que o concessionário do Terminal venha a gerar."

R: A ligação entre as atuais redes rodoviárias e ferroviárias e o futuro TB está a ser desenvolvida numa área com forte ocupação urbana e industrial pelo que a IP irá submeter a AIA as várias soluções encontradas, em fase de estudo prévio. Por forma a finalizar o Estudo Prévio e respetivo Estudo de Impacte Ambiental, precisa que a APL estabilize a localização do TB assim como a distribuição das infraestruturas no seu interior.

PDA: "*Segundo a mesma entidade (IP), quer o eventual alargamento da IC21 (A39), quer a construção da estrada ER11-2 são soluções que não estão previstas pela IP e não fazem parte do estudo de acessibilidades rodoferroviárias ao futuro Terminal do Barreiro, ficando a sua análise dependente do Estudo de Tráfego a realizar.*

R: Conforme parecer ref.ª EP-SAI/2014/101743 de 19.12.2014 (ex-EP), atendendo às características, dimensão e influência do projeto do TCB na rede de transportes existentes, especificamente em termos da geração de tráfego, a IP considera imprescindível a execução, por parte da APL, de um Estudo de Tráfego Integrado que permita consolidar o diagnóstico da situações existente e, a partir das melhores estimativas de procura para o futuro, possibilitar à IP a prossecução, de forma equilibrada e fundamentada, dos estudos que tem curso.

Para qualquer esclarecimento adicional ficamos ao dispor.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor de Engenharia e Ambiente

José Manuel Faísca

(CC EG-AM)

"Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem 2809-013 ALMADA Portugal
T +351 212 879 000 F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social