



Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução do Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo

Volume I – Resumo Não Técnico

Proponente do projeto: Companhia do Porto da Castanheira

DEZEMBRO 2020



Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução do Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo

Volume I – Resumo Não Técnico

Proponente do projeto: Companhia do Porto da Castanheira

R159.20-17/06.08

DEZEMBRO 2020



O que é o Resumo Não Técnico?

O Resumo Não Técnico (RNT) é um documento que faz parte do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) mas que é apresentado num volume separado. Este documento tem como objetivo facilitar a divulgação pública do RECAPE durante o período de consulta pública.

O RNT apresenta em linguagem simples o conteúdo do RECAPE de forma a permitir que o público em geral se familiarize com as principais questões e efeitos relacionados com o Projeto de Execução, facilitando a participação de todos os interessados no procedimento de avaliação.

Quem pretender obter informação mais detalhada e técnica sobre o Projeto de Execução e da sua conformidade ambiental deverá consultar o RECAPE completo, o qual é constituído por três documentos: o RNT, o Relatório Base e os Anexos.

Durante o período de consulta pública o RECAPE estará disponível

- Na Agência Portuguesa do Ambiente I.P. (<u>www.apambiente.pt</u>)
- No Portal Participa (<u>http://www.participa.pt/</u>)

A elaboração do RNT segue os "Critérios de Boa Prática para a elaboração e Avaliação de Resumos Não Técnicos de Estudos de Impacte Ambiental" publicados em 2008 pela Associação Portuguesa de Avaliação de Impactes e pela Agência Portuguesa do Ambiente.



1. Introdução

O presente documento apresenta o Resumo Não Técnico (RNT) do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução do Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo.

O proponente do projeto é a **Companhia do Porto da Castanheira**, com sede em Lisboa. Trata-se de uma empresa constituída em maio de 2010 com o objetivo de construir e operar o Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo. A atividade da empresa são a movimentação de mercadorias, a carga e descarga de embarcações fluviais bem como a sua transferência multimodal de e para meios terrestres

A entidade licenciadora do projeto é ARH LVT através de contrato de concessão do domínio público.

A entidade a quem compete a avaliação do presente EIA, ou seja, a <u>Autoridade de Avaliação de</u> <u>Impacte Ambiental</u> é a Agência Portuguesa do Ambiente.

A Companhia do Porto da Castanheira, enquanto proponente do projeto, adjudicou a elaboração do RECAPE ao IDAD — Instituto do Ambiente e Desenvolvimento (www.idad.ua.pt), tendo os trabalhos de realização do estudo decorrido entre os meses de outubro de 2019 e dezembro de 2020.

O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) tem por objetivo a verificação de que o Projeto de Execução agora desenvolvido obedece aos critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental emitida aquando da avaliação do estudo de impacte ambiental.

O RNT encontra-se estruturado da seguinte forma:

- Introdução
- Antecedentes
- Localização do projeto
- Objetivos e justificação do projeto
- Reavaliação dos impactes ambientais
- Verificação sumária da conformidade ambiental do projeto com a DIA
- Conclusão

2. Antecedentes

De acordo com o estipulado pelo regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), os projetos públicos e privados passíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente estão sujeitos a um procedimento de AIA.

O 'Projeto do Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo', pelo facto de estar abrangido pelo regime jurídico de AIA foi submetido a procedimento de avaliação através da realização de um estudo de impacte ambiental. O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), desenvolvido em fase de anteprojeto, foi realizado entre maio de 2015 e fevereiro de 2016.

Na sequência da avaliação realizada, em 2017, foi emitida uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada ao cumprimento de um conjunto de condicionantes e de medidas de mitigação de impactes.

Tendo em conta que o Projeto avaliado no EIA ainda não explicitava todos os pormenores de engenharia associados à construção do mesmo, é necessário realizar um Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE). Através deste relatório é possível



avaliar todos os efeitos (impactes) diretos e indiretos do Projeto sobre o ambiente da área onde se pretende instalar o projeto, e verificar se as condicionantes impostas pela DIA ao desenvolvimento do Projeto são cumpridas.

3. Localização do projeto

O projeto localiza-se na margem direita do rio Tejo na União de Freguesias de Cachoeiras e Castanheira do Ribatejo no concelho de Vila Franca de Xira, junto à plataforma logística (Figura 1).

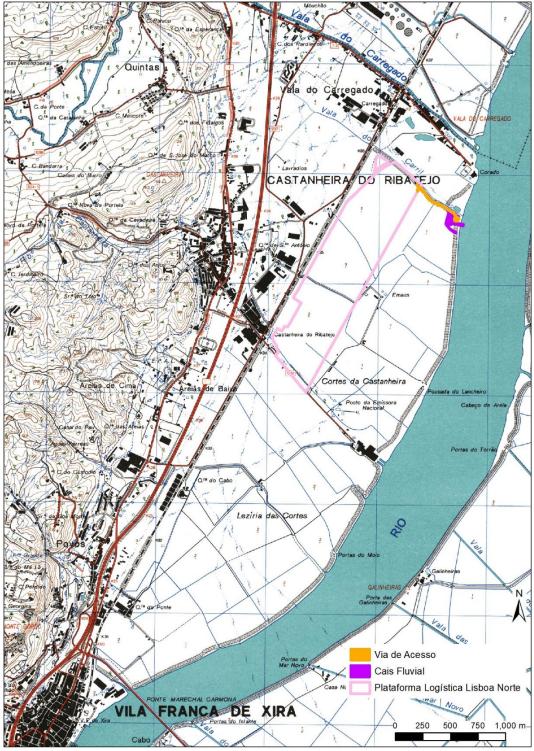


Figura 1- Localização do projeto (Cais Fluvial e respetiva via de acesso).



O local de implantação do projeto confronta a norte com a vala do Carril (afluente do rio Tejo), a nascente com o rio Tejo e a poente com a Plataforma Logística de Lisboa Norte.

As povoações mais próximas são a Vala do Carregado situada cerca de 600 m a norte do local de implantação do projeto e Castanheira do Ribatejo situada cerca de 2000 m a poente do projeto.

O local usufrui de boas acessibilidades na medida em que nas proximidades existe um nó de ligação direto à A1 (distanciado cerca de 2000 m do local proposto para implantação do Cais Fluvial) e à EN1 (distanciado cerca de 2300 m). De salientar ainda a proximidade à A10. Dessa forma é possível estabelecer ligações rápidas à rede de Autoestradas quer para norte, quer para a margem sul do Tejo.

O local de implantação do projeto não afeta nenhuma área classificada no âmbito da conservação da natureza nem nenhuma zona de proteção de bens imóveis classificados ou em vias de classificação.

4. Objetivos e descrição do projeto

4.1 Objetivos

O projeto do Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo tem como objetivo promover a intermodalidade no que respeita ao transporte de contentores na região de Lisboa fomentando o transporte fluvial em detrimento do transporte rodoviário.

4.2 Operação do cais

No Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo serão realizadas operações de carga e descarga de contentores entre os meios fluvial e terrestre. O cais receberá barcaças que transportam contentores de e para o porto de Lisboa.

As barcaças não dispõem de sistema de propulsão próprio sendo movimentadas com recurso a rebocador empurrador.

Os contentores são retirados da barcaça com recurso a uma grua fixa instalada no cais sendo colocados diretamente em cima de camião ou no chão na zona da plataforma de transição com o cais. Neste caso o contentor será então transportado com recurso a um porta-contentores que o colocará no parque de contentores adjacente ao cais. No parque de contentores, a altura máxima de empilhamento será de 3 contentores.

À entrada do parque de contentores existe uma portaria que fará o controlo do acesso de viaturas e de pessoas à área do cais.

O horário de funcionamento normal do cais de Castanheira do Ribatejo será entre as 8:00 h e as 24:00 h no que respeita às operações de carga e descarga das embarcações e, eventualmente, em caso de necessidade, entre as 24:00 h e as 8:00h da manhã, até porque a navegação no rio está sujeita às marés.

Contudo, o horário normal para circulação do trânsito rodoviário será restrito ao período das 8:00h às 17:00h diariamente, com a possibilidade de alargamento em horário suplementar das 17:00h às 23:00h, sempre que as condições do serviço o venham a exigir.

4.3 Implantação geral do projeto

A solução agora proposta para o Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo corresponde ao desenvolvimento da solução apresentada e avaliada no estudo de impacte ambiental apresentado em 2016.



Esta infraestrutura ocupará uma área de 1,17 ha na margem direita do rio Tejo, imediatamente a sul da Vala do Carril.

A componentes principais de projeto são:

- Cais e ponte de acesso onde se prevê a instalação de uma grua fixa que fará a descarga/carga dos contentores. O cais terá 20 m de frente por 20 m de largura sendo ligado à ponte de acesso com 10 m de largura por 24 m de comprimento. A cota média destas estruturas situa-se entre os +4,3 m e os +4,7 m;
- Parque de contentores para armazenamento de contentores. Localizado a 75 m da margem do rio Tejo, compreende a plataforma de armazenamento de contentores com 70 m de comprimento por 30 m de largura (2100 m² de área). A cota prevista para o Parque de Contentores varia entre +5,15 m e +4,50 m de forma a evitar que o mesmo figue inundado devido a cheias, mantendo-se assim sempre operacional;
- Áreas administrativas e técnicas para implantação de edificações modulares correspondem a contentores metálicos preparados para o desempenho de funções específicas (serviços administrativos, arrumos, depósito de combustível).

Destaca-se ainda a via de acesso rodoviário a partir da rotunda localizada na Plataforma Logística de Lisboa Norte para circulação de camiões. Na definição geométrica do traçado da via de acesso ao cais houve a necessidade de adaptar ao máximo a nova plataforma a um caminho rural existente, otimizando o seu aproveitamento, por forma a minimizar os movimentos de terras e as ocupações marginais e também garantir as cotas de acesso às propriedades adjacentes minimizando ainda a interferência com a Vala do Carril localizada ao longo do limite norte do acesso. A via será composta por uma faixa de rodagem com 7,00 m de largura constituída por duas vias de 3,50 m, uma por cada sentido de tráfego.

Na Figura 2 apresenta-se um esquema da implantação do projeto do cais na margem do rio Tejo.



Figura 2- Esquema de implantação do projeto no terreno (Fonte: Projeto de Execução).

Na Figura 3 é possível visualizar o caminho rural atualmente existente sobre o qual será efetuado o alargamento do caminho.





Figura 3— Caminho rural e área adjacente à esquerda sobre a qual será efetuado o alargamento do caminho (vista para poente).

4.4 Pavimentação

As estruturas de pavimento, quer da via de acesso ao cais, quer do parque de contentores, serão constituídas apenas por camadas de *tout-venant*.

4.5 Infraestruturas

O projeto será dotado de:

- Rede de abastecimento de água potável A rede de abastecimento de água potável tem o objetivo de assegurar o abastecimento de água às infraestruturas sociais do contentor de escritórios bem como à rede de rega e de combate a incêndios. A origem da água de abastecimento será a rede pública;
- Rede de saneamento A rede de drenagem de águas residuais domésticas encaminhará os efluentes domésticos produzidos na infraestrutura social dos escritórios para uma fossa estanque equipada com sonda de nível, procedendo-se à recolha periódica do seu conteúdo através de autotangues;
- Rede de pluviais O projeto contempla uma rede de recolha de águas pluviais equipada com um sistema de decantação de sólidos e um separador de hidrocarbonetos;
- Rede de combate a incêndios A rede de combate estará ligada à rede pública prevendose a instalação de três marcos de incêndio;
- Rede elétrica O Cais Fluvial será alimentado por energia elétrica sendo para o efeito necessário proceder à instalação de um ramal aéreo com origem na rede pública de distribuição em média tensão. Internamente ao cais a rede elétrica será enterrada. A via de acesso e a zona do cais serão iluminadas.

4.6 Integração paisagística

Toda a área será alvo de um projeto de integração paisagística que contempla a plantação de árvores (freixos, salgueiros, pinheiro-manso) e arbustos autóctones que formarão uma cortina arbórea em torno do projeto. Serão ainda utilizadas técnicas de engenharia natural para contenção da erosão dos taludes adjacentes.

4.7 Movimentações de terras

Tendo em conta que o local do parque de contentores se encontra a uma cota abaixo da cota definida para o projeto, será necessário recorrer a uma área de empréstimo que forneça as terras



para aterro. Estima-se que será necessário transportar para o local 9691 m³ de terras, as quais serão utilizadas maioritariamente no parque de contentores.

4.8 Cronograma construtivo

Estima-se um prazo total para a construção do Cais Fluvial de cerca de 9 meses.

4.9 Síntese das principais alterações introduzidas pelo Projeto de Execução

As alterações propostas no âmbito do Projeto de Execução mantêm a filosofia inicial do projeto para o qual foi realizado o estudo de impacte ambiental. Verificam-se alguns ajustes resultantes da adequação de algumas das premissas do anteprojeto às solicitações e preocupações expressas na Declaração de Impacte Ambiental.

No Quadro 1 apresenta-se uma síntese das principais diferenças entre o anteprojeto e o Projeto de Execução, destacando-se aqui o facto de no âmbito do Projeto de Execução não ser necessário realizar dragagens no leito do rio.

Quadro 1 - Síntese das principais diferenças entre o projeto avaliado em sede de estudo de impacte ambiental e o atual Projeto de Execução.

| | Projeto de Execução | Anteprojeto |
|---------------|---|---|
| Cais | Frente acostável foi avançada cerca de 24 m em direção ao leito do rio através de uma ponte de acesso, evitando-se assim a execução de dragagens para criação da bacia de acostagem. | Cais na margem do rio imediatamente acessível a partir da rampa de acesso. |
| | Ponte de acesso entre a plataforma de serviço do cais e a rampa de acesso na margem. | |
| | Dimensão do cais: 20,0 m ×20,0 m. | Dimensão do cais: 22,00 m ×23,00 m. |
| | Construção do cais a partir de uma plataforma flutuante de trabalho nivelada a partir da qual se constroem as estacas em betão. A primeira fiada de estacas é colocada com recurso a grua instalada na margem. Não há aterro. | Construção do cais a partir da margem com recurso a um aterro à cota 4,0 m envolvendo 15000 m³, o qual seria removido no final da obra. |
| | Colocação na margem de 'tapetes' de pedra do tipo RENO apenas na área da ponte acesso/cais (20 m de extensão de margem). | Enrocamento da totalidade da margem (cerca de 110 m de extensão de margem). |
| Dragagem | Sem necessidade de dragagem na medida em que o cais avançou cerca de 24 m, para uma área com profundidade suficiente para acolher as embarcações. | Dragagem da bacia de acostagem ao cais (remoção de 2100 m³ de sedimentos). |
| Via de acesso | Sobreposição total sobre a plataforma do caminho rural existente com ligeiros ajustes/retificações à via de acesso existente. | Implantação parcial sobre o caminho rural existente, mas maioritariamente ao lado do caminho. Sobre-elevação média de 1,5 m acima da |
| | Até ao km 0+300 a via de acesso anda "agarrada" à cota da via atual. A partir desse ponto começa a subir até atingir um máximo de cerca de 1 m ao km 0+425. | cota atual. Necessário um volume estimado de 8 400 m³ proveniente de área de empréstimo para o aterro. |



| | Projeto de Execução | Anteprojeto |
|---------------------------|--|--|
| | Não será necessário recorrer a área de empréstimo na medida em que o volume necessário provirá da remoção do aterro pré-carga do parque de contentores. | |
| Energia | Energia elétrica: linha elétrica aérea. | O anteprojeto previa que o abastecimento de eletricidade seria exclusivamente realizado através de um gerador a gasóleo. |
| Movimentação de terras | Recurso a materiais de empréstimo para construção do aterro do parque de contentores e aterro pré-carga. Não é necessário aterro para a via de acesso nem de suporte à construção do cais. O aterro pré-carga será substancialmente | Recurso a materiais de empréstimo para construção dos aterros da via de acesso, parque de contentores, aterro de précarga do parque de contentores e aterro de suporte à construção do cais o qual seria removido no final da obra. No total seria necessário transportar para o local de obra aproximadamente 47 000,00m³ de terras |
| | menor que o previsto em anteprojeto. Serão necessários 9691 m³ de terras de | |
| | empréstimo. | |
| Regime de funcionamento | O tráfego rodoviário pesado apenas circulará entre as 8:00 e as 23:00 H. | 24 horas dia |

5. Reavaliação dos impactes Ambientais

Com base no trabalho de campo entretanto realizado no âmbito do RECAPE verifica-se que a área de estudo mantém as características descritas no estudo de impacte ambiental. Não sendo o Projeto de Execução substancialmente diferente do anteprojeto, os impactes resultantes da construção e funcionamento do atual projeto não diferem de forma significativa da avaliação realizada em sede de anteprojeto.

Apesar da construção e operação do Cais Fluvial e respetiva via de acesso implicarem a ocorrência de uma grande diversidade de impactes negativos em diversos fatores ambientais, a grande maioria desses impactes face às características do local de implantação do projeto, à pequena dimensão da área de intervenção e ao conjunto de medidas de mitigação propostas pela DIA e incorporadas pelo Projeto de Execução e PAAO, são impactes que quanto ao seu significado variam entre o insignificante e o pouco significativo.

De salientar que os impactes associados à atividade de dragagem prevista pelo anteprojeto deixam de ocorrer com a implementação do Projeto de Execução. Face ao posicionamento do cais não será necessário realizar dragagens.



6. Verificação sumária da conformidade ambiental do projeto com a DIA

A DIA emitida foi favorável condicionada ao cumprimento de um conjunto de questões, agrupadas da seguinte forma: (i) Condicionantes, (ii) Elementos a Apresentar e (iii) Medidas de minimização/potenciação/compensação e (iv) Planos de monitorização/acompanhamento ambiental/outros.

De seguida apresenta-se uma súmula da avaliação realizada e que consta com maior detalhe no volume II – relatório Base do RECAPE.

6.1 Condicionantes

A DIA apresenta 6 condicionantes às quais o Projeto de Execução do Cais Fluvial deverá atender:

- Caso os sedimentos a dragar não estejam contaminados, e a sua granulometria o permita, deve ser estudada a possibilidade da sua utilização para a realização dos aterros (definitivos e/ou pré-carga), minimizando assim o volume de inertes a transportar a partir de potenciais áreas de empréstimo;
- 2. Analisar uma solução que minimize o volume de aterro inerente à via de acesso, designadamente a sobreposição do seu traçado com o traçado do caminho rural existente, o qual já constitui um aterro. O projeto da via deve integrar a colocação de condutas espaçadas, perpendicularmente ao eixo da via, para que não se coloque em causa o espraiamento do leito de cheia do rio Tejo;
- 3. Adotar uma fonte de energia ao Projeto, alternativa ao gerador a gasóleo, dado que este constitui a principal fonte de emissão;
- 4. Equacionar a utilização de alternativas de propulsão dos rebocadores, menos poluentes;
- 5. Implementar o Projeto de Integração Paisagística, a desenvolver de acordo com as orientações constantes do Elemento n.º 6 da presente decisão;
- 6. Cumprimento das Medidas de Minimização e do Plano de Monitorização.

Relativamente à condicionante 1, com a alteração realizada pelo Projeto de Execução no que respeita à localização do cais, o qual avançou cerca de 24 m em direção ao leito do rio, deixa de ser necessário realizar dragagens, pelo que a presente condicionante deixa de se aplicar ao Projeto de Execução.

Relativamente à condicionante 2 o traçado da via de acesso foi totalmente sobreposto à plataforma atualmente existente na qual o caminho rural se implanta, existindo apenas a necessidade de realizar pequenos ajustes. Relativamente à colocação de «condutas espaçadas, perpendiculares ao eixo da via para que não se coloque em causa o espraiamento do leito de cheia do rio Tejo», o Projeto de Execução não contempla a sua colocação na medida em que a opção do Projeto de Execução passou pela manutenção das cotas atuais do caminho rural em grande parte do traçado. Não serão realizados aterros relevantes acima da cota atual da via de acesso não se alterando assim as condições de espraiamento do leito de cheia. De referir que o anteprojeto previa um alteamento médio de 1,5 m da cota do acesso que o Projeto de Execução eliminou em grande parte do traçado, havendo apenas um ligeiro alteamento no troço final da via de acesso com um valor máximo de alteamento inferior a 1,0 m.

Quanto à condicionante 3 o Projeto de Execução definiu que a fonte de energia ao projeto seria a energia elétrica pelo que desenvolveu o respetivo projeto de infraestruturação através da construção de uma linha elétrica para abastecer o Cais Fluvial

No âmbito da condicionante 4, após o equacionamento de alternativas de propulsão, o Projeto de Execução mantém o rebocador considerado no estudo de impacte ambiental. O rebocador então



considerado foi projetado especificamente para a navegação fluvial no rio Tejo, pelo que as suas características técnicas são as que melhor se adequam à operação eficiente em Castanheira do Ribatejo.

A condicionante 5 encontra-se salvaguardada através o Plano de Integração Paisagística que foi elaborado no âmbito do desenvolvimento do Projeto de Execução.

Quanto à condicionante 6, o cumprimento das mesmas encontra-se explicitado nas secções 6.3 e 6.4 abaixo apresentadas.

6.2 Elementos a apresentar

A DIA enumera 23 elementos que devem ser apresentados no âmbito do Projeto de Execução. De salientar, no entanto, que alguns dos elementos solicitados pela DIA deixaram de se aplicar em sede do presente RECAPE uma vez que o Projeto de Execução foi alvo de algumas alterações tal como antes apresentado. Entre os elementos que não se aplicam ao presente Projeto de Execução referem-se as questões relacionadas com a atividade das dragagens que o projeto anteriormente submetido a avaliação de impacte ambiental contemplava.

Relativamente aos restantes elementos, o Projeto de Execução foi elaborado de modo a que fossem produzidos e entregues todos os elementos que a Autoridade de AIA entendeu que era necessário desenvolver para garantir a boa execução do projeto, nomeadamente um conjunto de estudos adicionais.

6.3 Medidas de minimização/potenciação/compensação

As medidas de minimização encontram-se organizadas em seis fases:

- Fase de conceção do Projeto de Execução
- Fase prévia à execução das obras
- Fase de construção
- Fase final de obra
- Fase de exploração
- Fase de desativação

A responsabilidade pelo cumprimento destas medidas está associada à fase a que dizem respeito:

- As medidas associadas à fase de conceção do Projeto de Execução foram delegadas na equipa projetista contratada pelo efeito e sob orientação do dono da obra encontrandose contempladas no presente Projeto de Execução;
- As medidas da fase prévia à execução das obras, fase de construção e fase final de obra, face à sua natureza, serão maioritariamente delegadas no empreiteiro que vier a realizar a obra. Para o efeito, o RECAPE desenvolveu uma proposta de Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra (PAAO) o qual será integrado como cláusula ambiental a inserir no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser realizados pelo proponente para efeitos da empreitada de construção do projeto. Caberá ao dono da obra acompanhar e controlar a sua aplicação.
- Após a conclusão da obra, ou seja, durante a fase de exploração, a responsabilidade pela aplicação das medidas será da inteira responsabilidade do proponente, a Companhia do Porto da Castanheira, estando as mesmas asseguradas no âmbito da memória descritiva do funcionamento do cais.



6.4 Planos de Monitorização/acompanhamento ambiental

A DIA solicita a apresentação de uma proposta de programa de monitorização para as águas superficiais. A monitorização deve ser realizada durante a fase de obra, e com início antes desta, tendo em consideração a caracterização dos sedimentos que serão dragados.

Contudo, o Projeto de Execução não contempla a realização de quaisquer dragagens na medida em que ocorreu um 'ajuste' na localização da frente acostável evitando-se assim a execução de dragagens para criação da bacia de acostagem.

Nesse sentido, não havendo lugar à realização de dragagens, não se justifica a realização de monitorização da qualidade das águas superficiais durante a obra.

Relativamente ao 'acompanhamento ambiental' tal como anteriormente referido, foi elaborado um 'Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra', o qual integra o Plano de Gestão de Resíduos da fase de construção. O PAAO será integrado como cláusula ambiental a inserir no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que vierem a ser produzidos pelo proponente para efeitos da empreitada de construção, garantido assim a implementação das medidas de mitigação (através da atribuição de responsabilidades) emanadas da DIA e da elaboração do próprio RECAPE.

6. Conclusão

Da análise realizada com o objetivo de verificar a conformidade do Projeto de Execução com a DIA, verifica-se que:

- O Projeto de Execução considerou um conjunto de alterações estruturais à solução de projeto anteriormente avaliada, reduzindo a magnitude da intervenção a realizar, nomeadamente ao nível da redução do volume de terras de empréstimo e da eliminação da necessidade de realizar dragagens no leito do rio Tejo;
- A inexistência de dragagens simplifica bastante a realização da obra e a gestão dos sedimentos eliminando-se os impactes associados;
- O Projeto de Execução, com os ajustes introduzidos face à solução geral preconizada em sede de estudo prévio, na generalidade cumpre as recomendações e exigências constantes da DIA, tendo as mesmas sido consideradas no Projeto de Execução, sempre que aplicável.

Existe um vasto conjunto de medidas que devem ser implementadas na fase prévia à obra e na fase de obra e que por esse motivo constituem uma imposição à empresa que executará a obra. Essas medidas foram incorporadas no Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra o qual constituirá uma peça do caderno de encargos pelo que fará parte do contrato de execução da obra, assegurando assim a contratualização da sua implementação tal como desenvolvido no presente RECAPE.

Conclui-se assim que o Projeto de Execução do Cais Fluvial de Castanheira do Ribatejo está em conformidade com a DIA, dando assim cumprimento à legislação em matéria de avaliação de impacte ambiental.