



R280.26-25/06.04
Setembro 2026

Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Unidade de Reciclagem de Navios da Navalria

Volume III - Anexos

elaborado para:

NAVALRIA – Docas, Construções e Reparações Navais, S.A.

Ficha técnica

Designação do Projeto:	Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Unidade de Reciclagem de Navios da Navalria Volume III - Anexos
Cliente:	NAVALRIA – Docas, Construções e Reparações Navais, S.A.
Nº do Relatório:	R280.26-25/06.04
Tipo de Documento:	Relatório Final
Data de Emissão:	14 de setembro de 2026

Validação

Assinado por: **Fernando Alberto Leão Courinha**
Num. de Identificação: 10343479
Data: 2026.09.14 10:58:03+01'00'

(Fernando Leão, Dr.)

Aprovação

Assinado por: **Sandra Isabel Moreira Rafael**
Num. de Identificação: 13553348
Data: 2026.09.14 11:01:49+01'00'

(Sandra Rafael, Doutora)
Secretário Geral

Índice Geral

Volume I - Resumo Não Técnico

Volume II - Relatório Base

Volume III – Anexos

Índice do Volume III

ANEXO I – DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL	3
ANEXO II - CONTACTOS ENTRE NAVALRIA E A CCDR-C NO ÂMBITO DA AUDIÊNCIA PRÉVIA	15
ANEXO III- LAYOUT GERAL DO ESTALEIRO DA NAVALRIA	25
ANEXO IV- PEÇAS DESENHADAS – PROJETO DE EXECUÇÃO	25
ANEXO V - NVR_MOD.II_15.05 – DESCRIÇÃO DETALHADA DA INSTALAÇÃO E ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	25
ANEXO VI- NVR_MOD.II_14.06 - EXPLICATIVO DO CÁLCULO DA CAPACIDADE INSTALADAVER FIC	25
ANEXO VII - MAPA DE QUANTIDADES	25
ANEXO VIII- NVR_MOD.II_19.06 DIAGRAMA DESCRITIVO DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS INDICANDO ENTRADAS/CONSUMOS E SAÍDAS/EMISSIONES	26
ANEXO IX- PLANO DE RECICLAGEM DO NAVIO (PRN)	26
ANEXO X- RELATÓRIO DE RECICLAGEM DO NAVIO (RRN)	26
ANEXO XI- REDES DE DRENAGEM INSTALADAS NO ESTALEIRO DA NAVALRIA	26
ANEXO XII- PLANO DE ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL À OBRA (PAAO)	26
ANEXO XIII- PLANO DE GESTÃO DE EFLUENTES E RESÍDUOS (PGER).....	26
ANEXO XIV- COMUNICAÇÃO DA DIA À DGRM E ATUALIZAÇÃO DO PROJETO.....	27
ANEXO XV- PARECER DO MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL	27
ANEXO XVI- PLANO DE GESTÃO DA FLORA EXÓTICA INVASORA	27
ANEXO XVII- ESTUDO DE CARACTERIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO CULTURAL	27
ANEXO XVIII- MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA - ARQUITETURA	27
ANEXO XIX- MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA – DRENAGEM PLUVIAIS	27
ANEXO XX- ESTUDO DE DESCRIÇÃO DA PAISAGEM.....	28
ANEXO XXI- RELATÓRIO DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO PREVENTIVAVER FICHEIRO:.....	28
ANEXO XXII- RELATÓRIO DE INSPEÇÃO PLUVIAIS	28
ANEXO XXIII - NVR_MOD.II_21.02 - MEDIDAS A ADOTAR AQUANDO DA CESSAÇÃO DA ATIVIDADE	28
ANEXO XXIV - NVR_MOD.II_16.04 – LISTA DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	28
ANEXO XXV - NVR_MOD.II_18.05 – PROCESSOS TECNOLÓGICOS E OPERAÇÕES UNITÁRIAS	28
ANEXO XXVI - CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE	28

Anexo I – Declaração de Impacte Ambiental



DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL (DIA)

Designação do Projeto	Unidade de Reciclagem de Navios da NAVALRIA, S. A.
Fase em que se encontra o projeto	Estudo Prévio
Tipologia de projeto	Subalínea ii) da alínea b) do n.º 11 do anexo II do RJAIA
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Subalínea i) da alínea b) do n.º 4 do artigo 1.º do RJAIA
Localização (freguesia e concelho)	Terminal Sul do Porto de Aveiro, União das freguesias de Glória e Vera Cruz, Aveiro
Identificação das áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL n.º151-B/2013, de 31 de outubro)	Zona Especial de Conservação (ZEC) - Ria de Aveiro (PTCON0061) e Zona de Proteção Especial (ZPE) - Ria de Aveiro (PTZPE0004)
Proponente	NAVALRIA - Docas, Construções e Reparações Navais, S. A.
Entidade Licenciadora	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I. P.
Autoridade de AIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I.P.
Descrição sumária do projeto	O projeto da Unidade de Reciclagem de Navios da NAVALRIA, S. A. tem por objetivo viabilizar a atividade de reciclagem de navios através da receção desses navios num conjunto de infraestruturas do estaleiro naval (nomeadamente: doca seca, cais de acabamento e plano horizontal), propriedade do proponente licenciado para as atividades de construção e reparação naval. O estaleiro naval, com uma área total de 12,46 ha, inclui distintas infraestruturas para a realização das atividades produtivas (construção e reparação de navios) e outras de suporte, como sejam as atividades de apoio (administrativas e sociais). A NAVALRIA possuiu licença para operações de gestão de resíduos, para uma área de 18 061m², no interior do estaleiro naval, na qual se incluía o plano horizontal (uma área parcial), o plano inclinado 1 e 2 e outras áreas de apoio (shiplift, áreas adjacentes aos planos e parque de resíduos). Pretendendo passar a rececionar navios para reciclagem com dimensões superiores às que as infraestruturas anteriormente licenciadas podiam acolher, o projeto objeto de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) inclui outras infraestruturas existentes no estaleiro que darão melhor resposta à atividade, excluindo os planos inclinados anteriormente usados enquanto infraestruturas para a reciclagem de navios. Deste modo, pretende-se incluir a totalidade das infraestruturas específicas para receção e processamento naval (docas, construção, reparação e reciclagem naval) na área total a licenciar para a atividade de reciclagem. A área do estaleiro naval a afetar à unidade de reciclagem de navios será

	de 21 022 m², ou seja, 2,1 ha dos 12,46 ha do estaleiro naval. Deste modo, no estaleiro poderão ocorrer, em simultâneo, diversas atividades, na medida em que as áreas e infraestruturas serão comuns às atividades de reciclagem e de construção e reparação naval.
Síntese do procedimento	Na sequência da submissão do pedido na plataforma SILiAmb, a CCDRC, na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou ao abrigo do artigo 9.º do regime jurídico de AIA (RJAIA), a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades CCDRC, ANEPC, APA, ARSC e ICNF. No âmbito da apreciação prévia do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), ao abrigo do n.º 6 do artigo 14.º do RJAIA, o Proponente apresentou o projeto e respetivo EIA à CA, no dia 02.04.2024, a que se seguiu reunião da CA. Na sequência da reunião, foram solicitados esclarecimentos ao proponente, a 09.04.2024, através da plataforma SILiAmb. O pedido de elementos adicionais foi respondido a 21.05.2024 através da plataforma SILiAmb. Disponibilizados os documentos a todos os elementos da CA, verificou-se ter sido dada resposta às questões colocadas, pelo que foi emitida a decisão de Conformidade do EIA em 28.05.2024. Após a emissão da decisão de conformidade do EIA, de acordo com o fixado no artigo 15.º do RJAIA, promoveu-se a consulta pública, por um período de 30 dias úteis, que decorreu entre 04.06.2024 a 16.07.2024. Para elaboração do parecer técnico, foram considerados os contributos dos elementos da CA, e ainda: • Os documentos disponibilizados no SILiAmb, nomeadamente: Relatório Síntese (RS) e respetivos anexos técnicos; Resumo Não Técnico (RNT) e Peças Desenhadas; • Os resultados da Consulta Pública; • A visita ao local do projeto realizada no dia 27.06.2024; Os pareceres externos recebidos. A proposta de decisão foi sujeita a Audiência de Interessados pelo período de 10 dias úteis, a 5.8.2024, tendo sido analisadas as alegações submetidas a 20.08.2024.
Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas	De acordo com o disposto no n.º 12 do artigo 14.º do RJAIA, foi solicitado parecer às seguintes entidades externas por se entender que as respetivas competências o justificavam: Câmara Municipal de Aveiro; Junta de Freguesia de Glória e Vera Cruz; REN - Redes Energéticas Nacionais, SGPS, S. A.; E-REDES - Distribuição de Eletricidade, S. A.; IP - Infraestruturas de Portugal, S. A.; PC - Património Cultural, I. P. e APA - Administração do Porto de Aveiro, S. A.. Das entidades externas consultadas, quatro responderam ao pedido efetuado, informando seguinte: a. <u>PC - Património Cultural, I. P.:</u> <i>"(...) 3.1. Face ao exposto, verificou-se a total ausência de documentação produzida no âmbito do Fator Património Cultural e o incumprimento do disposto na Circular Termos de Referência para o Descritor Património Arqueológico em Estudos de Impacte Ambiental. Pelo que, não foi possível proceder à identificação dos impactos sobre o património cultural resultantes das fases de execução e exploração do projeto. Propondo-se, deste modo, que sejam solicitados elementos</i>

	adicionais ao promotor do projeto, nomeadamente: 3.1.1. O cumprimento do disposto na Circular Termos de Referência para o Descritor Património Arqueológico em Estudos de Impacte Ambiental; 3.1.2. O EIA deve conter uma descrição do Património cultural, incluindo os aspetos arquitetónicos e arqueológicos, e a paisagem (n.º 4 do anexo V do Decreto-Lei n.º 151- b/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual); 3.1.3. Tratando-se de um projeto que se desenvolve numa zona abrangida pelas definições introduzidas pelo Art.º 1.º do Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho, a equipa de arqueologia responsável para elaboração do EIA, terá de integrar arqueólogo(s) da vertente náutica e subaquática; 3.1.4. Os trabalhos de prospeção, caracterização e estudo nas áreas de incidência direta e indireta do projeto terão de ser realizados em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro; 3.1.5. Aludindo à inexistência de conhecimento produzido em sede do EIA sobre o património cultural, importa referir que o projeto se desenvolve numa zona de elevada sensibilidade arqueologia, nomeadamente pela existência dos sítios arqueológicos situados em meio submerso, i.e., CNS 22632, 22633, 24274, 24277, 24307, 24312, 25822, 25834, 25836, 32184 e 21186 (fonte: Endovélico); e uma vez que, é espectável a deslocação de navios para desmonte sobre estes sítios, terá a equipa de arqueologia em fase prévia à execução do projeto de realizar trabalhos de registo nos sítios situados na zona de aproximação do estaleiro e de apresentar as medidas de mitigação de impactos negativos sobre estes; 3.1.6. Relativamente ao projeto na sua fase de execução de construções - desmatção, escavação e montagem de estaleiros, terão os locais onde se efetuam estas intervenções serem objeto, em fase prévia, de caracterização patrimonial, bem como implementado o respetivo acompanhamento arqueológico da(s) empreitada(s) (...)." b. <u>IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.:</u> "(...) emite-se parecer favorável à pretensão condicionado ao cumprimento dos seguintes requisitos: 1. O terreno do Domínio Público Ferroviário (DPF) tem de ser respeitado; 2. A alínea a) do número 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei 276/2003 de 4 de novembro, que define uma área "non aedificandi" de 10m, medida a partir do limite do Domínio Público Ferroviário (DPF), estando assim proibida qualquer construção, edificação, aterro, depósitos de materiais ou plantação de árvores nessa faixa; 3. O número 2 do artigo 15.º do Decreto-Lei 276/2003 de 4 de novembro, que define para altura superior da edificação, real ou potencialmente, a 10 m, uma distância a salvaguardar ao limite do DPF igual à soma da altura, real ou potencial, com 10m; 4. A alínea d) do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, que define um afastamento da instalação ao DPF, nunca inferior a 40m, para as atividades de índole industrial; 5. Não é permitido encaminhar águas de qualquer proveniência ou o despejo de resíduos sólidos ou a abertura de acessos diretos para DPF. Mais se informa que o proprietário confinante com o caminho de ferro pode solicitar a delimitação do seu terreno à IP Património (Empresa do Grupo da Infraestruturas de Portugal), decorrente da obrigação de o fazer antes de construir ou plantar, nos termos do artigo 12º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 04 de novembro. (...)."
--	---

	c. <u>APA - Administração do Porto de Aveiro, S. A.:</u> <i>"(...) Analisados os elementos disponibilizados para consulta, a APA, S.A., emite parecer favorável ao projeto, salientando a importância que a unidade de reciclagem de navios tem para o setor portuário em geral e para o Porto de Aveiro em particular.</i> <i>Com o licenciamento desta unidade poderá proceder-se no Porto de Aveiro ao desmantelamento e à reciclagem de embarcações, de modo ambientalmente correto e sustentável, possibilitando assim pôr fim a situações de risco para o ambiente, provocadas por navios abandonados ao cais ou em fim de vida, e libertar infraestruturas há muito ocupadas e necessárias à operação portuária (...)"</i> d. <u>E-REDES - Distribuição de Eletricidade, S. A.:</u> <i>"(...) Verifica-se que a Área do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto tem na sua vizinhança, ou interfere com infraestruturas elétricas de Média Tensão, Baixa Tensão e Iluminação pública integradas na Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) e concessionada à E-REDES. (...)</i> <i>Todas as intervenções no âmbito da execução do EIA do Plano, ficam obrigadas a respeitar as servidões administrativas constituídas, com a inerente limitação do uso do solo sob as infraestruturas da RESP, decorrente, nomeadamente, da necessidade do estrito cumprimento das condições regulamentares expressas no Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão (RSLEAT) aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/92 de 18 de fevereiro e no Regulamento de Segurança de Redes de Distribuição de Energia Elétrica em Baixa Tensão (RSRDEEBT) aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 90/84 de 26 de dezembro, bem como das normas e recomendações da DGEG e da E-REDES em matéria técnica. Informamos que, por efeito das servidões administrativas associadas às infraestruturas da RESP, os proprietários ou locatários dos terrenos na área do EIA, ficam obrigados a: (i) permitir a entrada nas suas propriedades das pessoas encarregadas de estudos, construção, manutenção, reparação ou vigilância dessas infraestruturas, bem como a permitir a ocupação das suas propriedades enquanto durarem os correspondentes trabalhos, em regime de acesso de 24 horas; (ii) não efetuar nenhuns trabalhos e sondagens, na vizinhança das referidas infraestruturas sem o prévio contacto e obtenção de autorização por parte da E-REDES; (iii) assegurar o acesso aos apoios das linhas, por corredores viários de 6 metros de largura mínima e pendente máxima de 10%, o mais curtos possível e sem curvas acentuadas, permitindo a circulação de meios ligeiros e pesados como camião com grua; (iv) assegurar na envolvente dos apoios das linhas, uma área mínima de intervenção de 15 m x 15 m; (v) não consentir, nem conservar neles, plantações que possam prejudicar essas infraestruturas na sua exploração. Alertamos, ainda, para a necessidade de serem tomadas todas as precauções, sobretudo durante o decorrer de trabalhos, de modo a impedir a aproximação de pessoas, materiais e equipamentos, a distâncias inferiores aos valores dos afastamentos mínimos expressos nos referidos Regulamentos de Segurança, sendo o promotor e a entidade executante considerados responsáveis, civil e criminalmente, por quaisquer prejuízos ou acidentes que venham a verificar-se como resultado do incumprimento das distâncias de segurança regulamentares. (...)"</i>
Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão	Em cumprimento do preceituado no n.º 1 do artigo 15.º do RJAIA, procedeu-se à publicação e à divulgação do procedimento de AIA, dando-se início à Consulta Pública (CP), que decorreu durante 30 dias úteis, de 04.06.2024 a 16.07.2024. Durante o período considerado foram apresentadas sete participações. Duas por cidadãos e as restantes pelas entidades AIDA CCI - Câmara de Comércio e Indústria

	do Distrito de Aveiro, pela AI Navais - Associação das Indústrias Navais, pela CIP - Confederação Empresarial de Portugal, pela ADAPI - Associação dos Armadores das Pescas Industriais e, ainda, pela empresa Testa & Cunhas, S. A.. – O cidadão 1 apresentou uma reclamação de âmbito generalista, de tipologia Reclamação, não relacionada especificamente com o projeto em avaliação, onde discorre relativamente à falta de projeto compensação Ambiental no Plantio de Árvores Nativas Frutíferas na Península Ibérica para garantir a segurança alimentar da fauna nativa. – O cidadão 2 fez uma participação despropositada, de tipologia Geral, efetuando um “teste”. – Todas as entidades supramencionadas, bem como a empresa identificada, manifestaram total concordância relativamente ao projeto. Todas as participações constam do Relatório de Consulta Pública. Sobre as participações, há a referir que foram devidamente ponderadas na decisão.
Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial e/ou do espaço marinho, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes	O Instrumento de Gestão Territorial (IGT) aplicável é o Plano Diretor Municipal (PDM) de Aveiro, revisto e aprovado pelo Aviso n.º 19708/2019, de 9 de dezembro, com as seguintes alterações: ▪ Declaração n.º 9/2024 (Diário da República n.º 17/2024, Série II de 2024-01-24, páginas 490 - 496) - 1.ª Correção Material: Regulamento, Planta de Ordenamento e Planta de Condicionantes e; ▪ Declaração de Retificação n.º 160/2024/2 (Diário da República n.º 46/2024, Série II de 2024-03-05) - 1.ª Retificação (à 1.ª Correção Material): Regulamento. De acordo com a planta de Ordenamento, o projeto localiza-se em área classificada como solo urbano, na categoria de “Espaços de uso especial”, mais concretamente em “Espaços de Infraestruturas Estruturantes e Ambientais”. Tendo em consideração os artigos 117º, 118º e 119º do Regulamento do PDM, considera-se o projeto compatível com aquela categoria de espaço. Relativamente ao Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (RJREN), consultada a Carta da REN, em vigor para o município de Aveiro (com delimitação aprovada e publicada pelo Despacho n.º 1099/2020, de 24 de janeiro, com a 1.ª alteração publicada através do Aviso n.º 15451/2023, de 17 de agosto), verifica-se a existência de elementos que se encontram em áreas afetadas à restrição de utilidade pública, na tipologia “<i>Águas de transição e leitos, margens e faixas de proteção</i>”, nomeadamente o “<i>elevador de navios</i>” e o “<i>batelão</i>”, constando do EIA a referência à sua existência e licenciamento pelo Alvará n.º 05/2015/CCDRC. Contudo, e de acordo com o Regime Jurídico da REN (RJREN) - Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22/08, alterado pelo Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto - estes elementos, têm enquadramento na alínea e) - <i>Beneficiação de infraestruturas portuárias e de acessibilidades marítimas existentes, do Item II - Infraestruturas</i>, do anexo II do RJREN, sendo uma ação isenta de comunicação prévia nesta tipologia de REN. Não são afetadas áreas de Reserva Agrícola Nacional (RAN). O projeto interfere com o Domínio Público Marítimo e abrange Áreas Classificadas para a conservação da natureza, nomeadamente a Zona Especial de Conservação (ZEC) - Ria de Aveiro (PTCON0061) e a Zona de Proteção Especial (ZPE) - Ria de Aveiro (PTZPE0004).

Razões de facto e de direito que justificam a decisão	O projeto consiste na adaptação do estaleiro naval, licenciado para as atividades de construção e reparação, para inclusão da atividade reciclagem de navios. Da avaliação efetuada, constata-se a necessidade de o projeto de execução garantir que todas as áreas de armazenagem de resíduos são cobertas, asseguram proteção suficiente contra intempéries, são dotadas de bacia de retenção devidamente dimensionada e de rede de drenagem com encaminhamento adequado. Assim como, nas áreas de circulação de resíduos, nas áreas e infraestruturas onde se exercem operações de tratamento de resíduos e nas áreas de “expedição direta” de resíduos, deve ser garantido, em sede de projeto de execução, que estes locais são impermeabilizados e dotados de rede de drenagem com encaminhamento adequado. Para tal, são fixadas condicionantes, cujo cumprimento terá de ser demonstrado no RECAPE a apresentar. Da avaliação efetuada aos impactes, é de destacar o seguinte: • Relativamente aos Solos e Uso do Solo, na fase de construção, considera-se que os impactes, apesar de negativos, são insignificantes, tendo em consideração que as atividades de limpeza do terreno, escavação, movimentação de máquinas e impermeabilização, ocorrerão em áreas em que a estrutura e funções do solo foram destruídas e que atualmente se encontram compactadas e pavimentadas. Na fase de exploração, as atividades com maior potencial para gerar impactes sobre os solos são o desmantelamento de navios e o acondicionamento de resíduos no parque de resíduos e áreas de armazenamento temporário, cujo impacte associado está relacionado com a eventual contaminação dos solos. Contudo, face à imposição de impermeabilização e implementação de rede de drenagem com encaminhamento para tratamento adequado das águas eventualmente contaminadas, de todas as áreas de tratamento e transporte de resíduos, considera-se que os impactes negativos são pouco significativos e de baixa significância, ainda que sujeitos à implementação de medidas de minimização, em ambas as fases. • No que se refere à Qualidade do Ar, na fase de construção, ocorrerá a emissão de partículas (PM10) diretamente associadas a trabalhos de escavação, e as emissões de CO, NOx e COV associados à circulação de veículos e maquinaria. Os impactes nesta fase têm um caráter direto, temporário, de magnitude reduzida, pelo que são considerados pouco significativos. Na fase de exploração do projeto, os impactes esperados prendem-se essencialmente com as emissões gasosas resultantes do tráfego rodoviário e marítimo associado à atividade do estaleiro da NAVALRIA, por um lado, e por outro, com as operações dos equipamentos no processo de reciclagem de navios, nomeadamente a máquina de oxicorte (a qual tem associada uma fonte fixa de emissão), e outros equipamentos, como gruas, empilhadoras e máquinas de corte, os quais para o seu funcionamento utilizam gasóleo. Contudo, considerando a distância aos recetores sensíveis e as boas condições de dispersão dos poluentes atmosféricos, são pouco significativos, ainda que sujeitos à implementação de medidas de minimização em ambas as fases. • Relativamente ao Ambiente Sonoro, os impactes foram classificados como não significativos. Sem prejuízo dessa consideração, deverão ser apresentadas, em sede de RECAPE, medidas de minimização para a fase de exploração, atendendo aos níveis da potência sonora das principais fontes de ruído do projeto. • No respeitante aos Recursos Hídricos (RH), na fase de construção, considera-se que poderá ocorrer contaminação acidental dos RH superficiais, pelo que os impactes são significativos, de baixa magnitude e pouco prováveis. Durante a fase de exploração, os principais impactes terão origem na descarga de
---	---

	águas pluviais potencialmente contaminadas na Ria de Aveiro, sendo proposta a reformulação global da rede de recolha e tratamento e o seu tratamento na ETAR existente. Na zona do plano horizontal, as águas pluviais potencialmente contaminadas não serão encaminhadas para a ETAR, sendo proposto a instalação de um separador de hidrocarbonetos previamente à sua rejeição na massa de água. Assim, considera-se os impactes nos RH superficiais são negativos, diretos, possíveis e ocasionais, de magnitude moderada e de baixa intensidade. Acresce referir que o limite do projeto é abrangido pela Área de Risco Potencial Significativo de Inundação (ARPSI) da Ria de Aveiro [Plano de Gestão dos Riscos de Inundações (PGRI) em vigor] para um período de retorno de 100 anos, apesar de o risco associado ser insignificante. Por fim, refira-se que, no decorrer da visita realizada, se constatou que grande parte do equipamento utilizado no elevador de navios e doca seca (inclui a eclusa), evidenciava alguma degradação que poderá aumentar a probabilidade de ocorrência de acidentes e, consequentemente, a ocorrência de fenómenos de poluição para os recursos hídricos. Para além do equipamento suprarreferido, verificou-se também que parte dos pavimentos e rede de drenagem de águas pluviais potencialmente contaminadas apresentava fissuras, obstruções com lixo e ausência de grelhas. Nesse sentido, são fixadas condições, cujo cumprimento terá de ser demonstrado no RECAPE a apresentar. • No que concerne aos Sistemas Ecológicos considera-se que os impactes são pouco a muito pouco significativos. Porém há dois impactes que merecem destaque: a possível proliferação de espécies invasoras a partir das terras que decorrem da escavação da camada superficial do solo e que contêm bancos de sementes; e a possível contaminação do meio aquático. Assim, são fixadas condicionantes, cujo cumprimento terá de ser demonstrado no RECAPE a apresentar. • No que se refere aos Riscos Ambientais, salienta-se a necessidade de ser dada especial atenção à monitorização das medidas preventivas, no sentido de assegurar o pressuposto de não acréscimo do risco da envolvente. • No que diz respeito à Socioeconomia, considera-se que projeto assume-se como relevante para o município e região, desde que assegurada a devida implementação das medidas de minimização. Face ao atrás exposto, da avaliação efetuada, dos pareceres recebidos das entidades externas consultadas e das participações recebidas no âmbito da consulta pública, considera-se que os impactes negativos do projeto irão ocorrer na fase de construção, mas também durante a fase de exploração. Estes impactes exigem um conjunto de medidas a introduzir no projeto de execução, bem como a definição de medidas de minimização concretas para as fases de construção e exploração, que reduzam a significância dos impactes identificados. Face ao exposto, ponderando os impactes negativos identificados, na generalidade suscetíveis de minimização, e os impactes positivos significativos perspectivados, emite-se decisão favorável condicionada ao cumprimento dos termos e condições expressas na presente DIA.
Decisão Favorável condicionada	

Condicionantes

1. Garantir no projeto de execução que:

- 1.1. As áreas de armazenamento temporário (AT4 e/ou AT6), nas quais são armazenados os resíduos perigosos, que se identificam com os códigos LER 130113* (outros óleos hidráulicos) e LER 130208* (outros óleos de motor, transmissão e lubrificação) são cobertas, asseguram proteção suficiente contra as intempéries e são dotadas de bacia de retenção, ou de parede dupla.
- 1.2. Os resíduos perigosos a armazenar no PA se encontram protegidos contra intempéries e que a bacia de retenção cumpre com as disposições estabelecidas na Nota Técnica - Armazenagem de Óleos Usados - elaborada pela Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.), disponível em:
https://apambiente.pt/sites/default/files/_Residuos/FluxosEspecificosResiduos/OU/Nota%20tecnica_armazenagem%20oleos%20usados.pdf.
- 1.3. Os óleos usados são armazenados em equipamentos separados, relativamente a outros resíduos, nomeadamente resíduos facilmente inflamáveis e em locais dotados de meios de combate a incêndio e material absorvente.
- 1.4. Todas as zonas de armazenamento de resíduos (Áreas de Armazenamento Temporário – AT e Parque de Armazenamento - PA) são dotadas de redes de drenagem de águas pluviais potencialmente contaminadas com encaminhamento adequado (eventualmente para a ETAR), de modo a salvaguardar a qualidade dos solos. Note-se, ter sido verificado na Peça Desenhada A1 – “Rede de Águas Pluviais (Futura)”, apresentada aquando da resposta ao pedido de elementos, que a rede de águas pluviais potencialmente contaminadas provenientes do PA, são encaminhadas para a rede pluvial de águas não contaminadas, o que não é admissível.
- 1.5. A circulação de resíduos (nomeadamente resíduos perigosos) é efetuada por piso impermeabilizado e garantido que eventuais escorrências ou derrames são devidamente encaminhados para destino final adequado.
- 1.6. Todas as zonas/infraestruturas onde se exercem atividades associadas à “reciclagem de navios” (nomeadamente e sem prejuízo de outras, as “áreas de apoio à doca seca”), bem como todas as “áreas adjacentes ao navio”, são dotadas de rede de drenagem com encaminhamento de águas pluviais potencialmente contaminadas e eventuais derrames para destino adequado (eventualmente para a ETAR).
- 1.7. A “expedição direta” é efetuada em locais devidamente impermeabilizados e dotados de rede de drenagem com encaminhamento de águas pluviais potencialmente contaminadas e eventuais derrames para destino final adequado (eventualmente ETAR).
- 1.8. São integradas medidas de diminuição das possibilidades de proliferação de espécies da flora invasora, designadamente as seguintes:
 - 1.8.1. Gestão adequada desta vegetação, por forma a diminuir a possibilidade de transporte passivo de sementes e/ou propágulos por material, equipamentos e veículos e/ou maquinaria, para locais fora do estaleiro. Estas ações de gestão podem incluir a remoção total das plantas (ainda que faseadamente) ou o corte regular das estruturas florais antes da maturação das sementes;
 - 1.8.2. Gestão adequada da biomassa resultante das ações de corte e/ou remoção de invasoras;
 - 1.8.3. Implementação de medidas de biossegurança, nomeadamente no que diz respeito à limpeza e desinfeção do equipamento utilizado na gestão da vegetação invasora.
- 1.9. O respeito pelo Domínio Público Ferroviário (DPF).
- 1.10. O respeito pela área “non aedificandi” de 10 m, cumprindo a alínea a) do número 1 do artigo 15º. do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro.

- 1.11. O cumprimento do número 2 do artigo 15.º do Decreto-Lei 276/2003, de 4 de novembro, que define para altura superior da edificação, real ou potencialmente, a 10 m, uma distância a salvaguardar ao limite do DPF igual à soma da altura, real ou potencial, com 10 m.
- 1.12. O afastamento, nunca inferior a 40 m, da instalação industrial ao DPF, de acordo com a alínea d) do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 276/200, de 4 de novembro.
2. Integrar na equipa de arqueologia responsável para elaboração do RECAPE arqueólogo(s) da vertente náutica e subaquática, pois trata-se de um projeto que se desenvolve numa zona abrangida pelas definições introduzidas pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho.
3. Realizar os trabalhos de prospeção, caracterização e estudo nas áreas de incidência direta e indireta do projeto em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro.
4. Assegurar que a equipa de arqueologia em fase prévia à execução do projeto realiza trabalhos de registo nos sítios situados na zona de aproximação do estaleiro e apresenta as medidas de mitigação de impactes negativos sobre estes. Tal deriva do facto do projeto se desenvolver numa zona de elevada sensibilidade arqueológica, nomeadamente pela existência dos sítios arqueológicos situados em meio submerso e do facto de ser expectável a deslocação de navios para desmonte sobre estes sítios.
5. Efetuar a caracterização patrimonial dos locais onde sejam efetuadas as intervenções de desmatação, escavação, montagem de estaleiros e outras similares.
6. Garantir o acompanhamento arqueológico da(s) empreitada(s).
7. Ser detentor de título de utilização dos recursos hídricos (TURH) para qualquer utilização do domínio hídrico.
8. Respeitar as servidões administrativas constituídas, com a inerente limitação do uso do solo sob as infraestruturas da RESP, ficando o proponente obrigado a:
 - i) permitir a entrada nas suas propriedades das pessoas encarregadas de estudos, construção, manutenção, reparação ou vigilância dessas infraestruturas, bem como a permitir a ocupação das suas propriedades enquanto durarem os correspondentes trabalhos, em regime de acesso de 24 horas;
 - ii) não efetuar nenhuns trabalhos e sondagens, na vizinhança das referidas infraestruturas sem o prévio contacto e obtenção de autorização por parte da E-REDES;
 - iii) assegurar o acesso aos apoios das linhas, por corredores viários de 6 m de largura mínima e pendente máxima de 10%, o mais curtos possível e sem curvas acentuadas, permitindo a circulação de meios ligeiros e pesados como camião com grua;
 - iv) assegurar na envolvente dos apoios das linhas, uma área mínima de intervenção de 15 m x 15 m;
 - v) não consentir, nem conservar neles, plantações que possam prejudicar essas infraestruturas na sua exploração.
9. Realizar nova medição ao ruído ambiente, de acordo com a lei em vigor e com as normas técnicas, sempre que exista alteração de área e processo de funcionamento, instalação de novos equipamentos com implicação no ambiente sonoro ou reclamação específica decorrente do funcionamento do estabelecimento em avaliação.

Elementos a apresentar

Elementos a apresentar em sede de projeto de execução e de RECAPE

O RECAPE deve integrar todos os elementos indicados no ponto II do documento orientador intitulado "Normas técnicas para a elaboração de Estudos de Impacte Ambiental e Relatórios de Conformidade Ambiental com o Projeto

de Execução”, aprovado pelo Grupo de Pontos Focais das Autoridade de AIA e disponível no sítio da APA na internet.

Além de todos os dados e informações necessários à verificação do cumprimento das exigências da presente decisão, o RECAPE deve ainda integrar os seguintes elementos:

1. Demonstração de que o projeto de execução dá cumprimento à condicionante n.º 1.
2. Reformular a rede de recolha de águas residuais e respetivo tratamento na ETAR existente, bem como as redes de águas pluviais potencialmente contaminadas e pluviais. No dimensionamento devem ser minimizadas de risco de inundações originadas pela ampliação do estaleiro, devido ao aumento da impermeabilização do solo e subsequente aumento da escorrência superficial. Haverá ainda que ter em conta a potencial intensificação de situações de precipitação intensa, com risco de agravamento no atual quadro de alterações climáticas, bem assim como o efeito cumulativo da impermeabilização progressiva da área global afeta aos usos industriais na envolvente.
3. Descrição do Património Cultural, incluindo os aspetos arquitetónicos e arqueológicos, e a paisagem.
4. Cumprimento do disposto na Circular Termos de Referência para o fator ambiental Património Arqueológico em Estudos de Impacte Ambiental.
5. Parecer relativo à Servidão Militar do Aeródromo de São Jacinto.
6. Parecer relativo à servidão da Rede Elétrica.
7. Relatório técnico que comprove o adequado estado de conservação de todos os equipamentos afetos às manobras a realizar no estuário (elevador de navios e doca seca que inclui a eclusa).
8. Relatório de inspeção da rede de águas pluviais potencialmente contaminadas, que permita avaliar a integridade e estanquidade da mesma, bem como, a ocorrência de obstruções na rede de encaminhamento para a ETAR.
9. Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (PAAO) que deverá integrar o Caderno de Encargos da Obra.
10. Plano de Desativação das instalações.
11. Definir o local para implantação do estaleiro de apoio à obra.

Elementos a apresentar previamente ao início da execução da obra

12. Apresentar TURH.

Medidas de minimização/potenciação/compensação

Tendo como base o documento “Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção” devem ser adequadas e integradas as medidas que se apliquem ao projeto de execução que vier a ser desenvolvido.

Também as medidas de minimização específicas apresentadas no EIA devem ser revistas de acordo com o projeto de execução.

Além das medidas elencadas na presente decisão, devem ser preconizadas no RECAPE todas as medidas que possam vir a ser consideradas relevantes em função do desenvolvimento do projeto de execução, e correspondente reavaliação de impactes.

Todas as medidas de minimização dirigidas à fase de preparação prévia à obra e à fase de execução da obra devem constar no respetivo Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra (PAAO), o qual deve integrar o caderno de encargos da empreitada. O PAAO deve integrar também um Plano de Gestão de Efluentes e de Resíduos (PGER) da empreitada geral.

Medidas para a fase de construção

1. Limitar a desmatção às zonas estritamente indispensáveis para a execução da obra.
2. Depositar a vegetação resultante da desmatção em área a definir no interior da área do estaleiro naval que não esteja afeta ao uso naval.
3. Utilizar as terras resultantes da escavação em nivelamentos pontuais no interior do perímetro do estaleiro naval.
4. Restringir a circulação de máquinas e equipamentos às zonas de intervenção direta do projeto.
5. Proceder à limpeza de todos os locais intervencionados, assegurando a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras.
6. Implementar horário de trabalho exclusivamente diurno (das 8 às 20 horas).
7. Informar os agentes de proteção civil localmente relevantes (Corpos de Bombeiros, por exemplo), designadamente quanto às ações que serão levadas a cabo e respetiva calendarização (p. ex. simulacros, alterações relevantes ao funcionamento, obras de manutenção) de modo a possibilitar um melhor acompanhamento e intervenção, bem como para ponderar a eventual necessidade de atualização do correspondente Plano Municipal de Emergência e Proteção Civil (PMEPC) de Aveiro e, sobretudo, do Plano de Emergência Interno (PEI) do Porto de Aveiro.
8. Garantir as condições de acessibilidade, estacionamento e operação dos meios de socorro. Deverá ser dada particular atenção ao eventual aumento futuro do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos à fase de obra e posteriormente, de exploração do estabelecimento, a qual não deverá comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência, caso necessário.
9. Realizar ações de formação/sensibilização para os trabalhadores.
10. Dar preferência à contratação de empresas e mão-de-obra local.

Medidas para a fase de exploração

11. Inspeccionar periodicamente e proceder ao registo da inspeção periódica e de todas as intervenções preventivas e curativas de todos os equipamentos e máquinas e sistemas de drenagem.
12. Assegurar que em períodos de elevada precipitação não são desenvolvidos trabalhos de desmantelamento.
13. Proceder à manutenção preventiva da vegetação do recinto, assegurando a minimização de risco de incêndio.
14. Informar os agentes de proteção civil localmente relevantes (Corpos de Bombeiros, por exemplo), designadamente quanto às ações que serão levadas a cabo e respetiva calendarização (p. ex. simulacros, alterações relevantes ao funcionamento, obras de manutenção) de modo a possibilitar um melhor acompanhamento e intervenção, bem como para ponderar a eventual necessidade de atualização do correspondente Plano Municipal de Emergência e Proteção Civil (PMEPC) de Aveiro e, sobretudo, do Plano de Emergência Interno (PEI) do Porto de Aveiro.
15. Garantir as condições de acessibilidade, estacionamento e operação dos meios de socorro. Deverá ser dada particular atenção ao eventual aumento futuro do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos à fase de obra e posteriormente, de exploração do estabelecimento, a qual não deverá comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência, caso necessário.

16. Realizar ações de formação/sensibilização para os trabalhadores.
17. Dar preferência à contratação de empresas e mão-de-obra local.
18. Concentrar os trabalhos em período diurno e em dias úteis.
19. Garantir a disponibilidade de água para combate a incêndios. A rede deverá assegurar a capacidade necessária, de acordo com a legislação de Segurança contra incêndio em edifícios (SCIE) vigente.
20. Cumprir a Ficha de Segurança de SCIE, nos termos do parecer a emitir futuramente pelos serviços competentes do município de Aveiro.
21. Atualizar as Medidas de Autoproteção (MAP) e cumprir as suas disposições (simulacros, formação, manutenção dos sistemas e equipamentos de SCIE).
22. Compatibilizar as alterações com o PEI do Porto de Aveiro, garantindo a articulação entre ambos, designadamente no que respeita aos cenários de incêndio, acidente ou derrame, através da passagem de toda a informação que for relevante para as operações de proteção e socorro.

Pós-Avaliação	
1.	Comunicar à Autoridade de AIA as datas de início das fases de construção, exploração e desativação do projeto.
2.	Realizar 1 auditoria de pós-avaliação durante a fase de construção e outra 3 anos após início da fase de exploração. A realização de auditorias deve ter em consideração o documento "Termos e condições para a realização das Auditorias de Pós-Avaliação", disponível no portal da APA. Os respetivos Relatórios de Auditoria devem seguir o modelo publicado no portal da APA e ser remetidos pelo proponente à Autoridade de AIA no prazo de 15 dias úteis após a sua apresentação pelo verificador.

Entidade de verificação da DIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I. P.
---------------------------------------	---

Validade da DIA	4 anos
------------------------	--------

Assinatura	A Presidente
	Isabel Damasceno Vieira de Campos Costa Assinado de forma digital por Isabel Damasceno Vieira de Campos Costa Dados: 2024.08.23 10:12:26 +01'00'
	(Dra. Isabel Damasceno Campos)

Anexo II - Contactos entre Navalria e a CCDR-C no âmbito da Audiência Prévia

Anexo II.A - Análise à Proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA)

Anexo II.B - Ofício UACNB 1294/2024, de 23 de agosto

Anexo II.A - Análise à Proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA)



TUA20221020002459

Pedido de Alteração – Licenciamento

Unidade de Reciclagem de Navios

Análise à Proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA)

Processo (código SILiAmb): PL20240304002116

No seguimento do processo referido em curso, com a emissão da proposta de decisão DIA favorável condicionada, de acordo com o Parecer Técnico Final (PTF) da Comissão de Avaliação (CA) (ref.ª código T000092) e, a Proposta DIA elaborada pela Autoridade AIA (ref.ª código T000093), anexos ao referido processo, na plataforma SILiAmb, vimos pelo presente remeter à consideração as nossas alegações após análise dos documentos.

A considerar:

- i. De acordo com o n.º 12 do art.º 14.º do RJAIA, é indicado, na necessidade, de solicitar-se parecer a entidades externas com competências em matéria do projeto em licenciamento.

Por outro lado, o Regulamento Europeu (EU) n.º 1257/2013, de 20 de novembro, na sua atual redação, relativo à reciclagem de navios determina a Administração marítima e a(s) Autoridade(s) competentes em matéria de reciclagem de navios.

Coube a cada Estado-Membro transpôr para a sua ordem jurídica o referido regulamento e, clarificar a sua orgânica interna nesta matéria. Portugal pelo Decreto-Lei n.º 66/2020, de 14 de setembro, definiu a Administração, Autoridades/entidades envolvidas e, demais intervenientes na atividade, atribuindo as suas respetivas competências.

Verificou-se que a Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) não foi consultada, entidade esta designada como a Administração marítima para a atividade da reciclagem de navios. Cabe à DGRM o reporte, para além de outras funções primordiais na atividade, à Comissão Europeia de qualquer avanço nesta matéria. E, representa Portugal nos trabalhos de desenvolvimento de instrumentos técnico-legais relevantes, nomeadamente, junta da Organização Marítima Internacional (OMI).

- ii. Na proposta DIA, na seção "Razões de facto e de direito que justificam a decisão" solicitamos a revisão do ponto (*) dois onde refere que a "máquina de oxicorte" é um equipamento utilizado nas operações do processo de reciclagem de navios. Este equipamento é de uso exclusivo à construção e reparação naval.
- iii. A respeito de medidas consideradas na Proposta DIA, vimos apresentar a discordância nos pontos que se seguem e, respetiva justificação:



TUA20221020002459

Pedido de Alteração – Licenciamento

Unidade de Reciclagem de Navios

Análise à Proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA)

Retirar da DIA as medidas relacionadas com o Património Cultural:

A. Emanadas do Parecer externo do Património Cultural, I. P., nomeadamente:

2. Integrar na equipa de arqueologia responsável para elaboração do RECAPE arqueólogo(s) da vertente náutica e subaquática, pois trata-se de um projeto que se desenvolve numa zona abrangida pelas definições introduzidas pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho.
3. Realizar os trabalhos de prospeção, caracterização e estudo nas áreas de incidência direta e indireta do projeto em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro.
4. Assegurar que a equipa de arqueologia em fase prévia à execução do projeto realiza trabalhos de registo nos sítios situados na zona de aproximação do estaleiro e apresenta as medidas de mitigação de impactes negativos sobre estes. Tal deriva do facto do projeto se desenvolver numa zona de elevada sensibilidade arqueológica, nomeadamente pela existência dos sítios arqueológicos situados em meio submerso e do facto de ser expectável a deslocação de navios para desmonte sobre estes sítios.
5. Efetuar a caracterização patrimonial dos locais onde sejam efetuadas as intervenções de desmatção, escavação, montagem de estaleiros e outras similares.
6. Garantir o acompanhamento arqueológico da(s) empreitada(s).

B. Constantes dos 'Elementos a Apresentar', nomeadamente:

3. Descrição do Património Cultural, incluindo os aspetos arquitetónicos e arqueológicos, e a paisagem.
4. Cumprimento do disposto na Circular Temos de Referência para o fator ambiental Património Arqueológico em Estudos de Impacte Ambiental.

Justificação:

Tal consta do relatório Síntese do EIA, relativamente aos 'Antecedentes do procedimento de AIA' é referido que o EIA foi precedido de uma Proposta de Definição do Âmbito (PDA) (documento previsto pelo regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (Artigo 12º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, na redação atual) tendo sido elaborada de acordo com as normas técnicas fixadas pela Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro.)



TUA20221020002459

Pedido de Alteração – Licenciamento

Unidade de Reciclagem de Navios

Análise à Proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA)

A PDA teve por objetivo identificar as áreas temáticas e a metodologia a adotar no EIA, tornando-se assim possível definir e clarificar, numa fase preliminar, um conjunto de aspetos primordiais para o desenvolvimento do EIA com a qualidade e eficácia desejáveis.

A PDA apresentou o enquadramento do 'património construído e arqueológico' identificando as ocorrências nas vertentes terrestre e subaquática, apresentando, face às atividades de projeto em causa, uma proposta de exclusão de um conjunto de componentes ambientais, entre as quais a componente do Património, na fase seguinte do procedimento, ou seja, na fase do EIA.

A PDA foi submetida à CCDR-Centro (Autoridade de AIA) em setembro de 2021.

Em novembro de 2021 a Comissão de Avaliação emitiu o parecer sobre a Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) relativa à "Unidade de Reciclagem de Navios da Navalria".

Ou seja, houve concordância da não inclusão no EIA da componente de Património, tal como de outras componentes, nomeadamente Geologia/Geomorfologia, Recursos Hídricos Subterrâneos e Paisagem.

Acresce ainda que, e bem, em sede de elementos adicionais, esta temática não foi abordada.

Neste contexto, o Parecer do Património Cultural IP, surge descontextualizado nomeadamente quando refere no ponto 3.1:

«Face ao exposto, verificou-se a total ausência de documentação produzida no âmbito do Fator Património Cultural e o incumprimento do disposto na Circular Termos de Referência para o Descritor Património Arqueológico em Estudos de Impacte Ambiental. Pelo que, não foi possível proceder à identificação dos impactes sobre o património cultural resultantes das fases de execução e exploração do projeto. Propondo-se, deste modo, que sejam solicitados elementos adicionais ao promotor do projeto, nomeadamente (...)»

Neste sentido, e considerando que, entre a fase de PDA e a fase de elaboração do EIA, e, entre estas e futura fase de RECAPE não ocorreram/ocorrerão quaisquer alterações às premissas do projeto em questão, as questões relacionadas com o Património agora introduzidas quer no 'Parecer Técnico Final da Comissão de Avaliação' quer na 'Proposta de DIA' devem ser excluídas dos referidos documentos, sob pena da credibilidade do procedimento de AIA ser colocada em causa.



TUA20221020002459

Pedido de Alteração – Licenciamento

Unidade de Reciclagem de Navios

Análise à Proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA)

Retirar da DIA a medida relacionada com os “Elementos a apresentar em sede de projeto de execução e de RECAPE”:

1. Demonstração de que o projeto de execução dá cumprimento à condicionante n.º 1:
nomeadamente:
 - 1.1 “As áreas de armazenamento temporário (AT4 e/ou AT6), nas quais são armazenados os resíduos perigosos, que se identificam com os códigos LER 130113* (outros óleos hidráulicos) e LER 130208* (outros óleos de motor, transmissão e lubrificação) são cobertas, asseguram proteção suficiente contra as intempéries e são dotadas de bacia de retenção, ou de parede dupla.”

Justificação:

No seguimento à resposta de elementos adicionais e, em EIA, é referido a existência de AT (áreas de armazenamento temporário) com o propósito de alocar temporariamente contentores nessa área garantindo a proximidade às áreas de trabalho, triagem *in situ* e, posterior armazenamento no parque de resíduos (PA) e/ou no parque de óleos usados, caso não ocorra expedição direta, seja a respeito de resíduos perigosos e não perigosos.

As designações das AT, nas infraestruturas intrínsecas à atividade, foram determinadas atendendo:

- Proximidade de meios de elevação de cargas;
- Área(s) adjacente que permite a movimentação dos meios de acondicionamento dos resíduos (IBC, contentores metálicos) por via de equipamentos de movimentação e elevação de cargas, nomeadamente: guindastes, multifunções, gruas e camiões de recolha de contentores;
- Áreas com afetação mínima ou complementares a outros trabalhos desenvolvidos, simultaneamente, no estaleiro;
- Sistema de drenagem existente ou futuro, com ligação à ETARI;

Pelo que, **a cobertura de AT é tecnicamente inviável**, por todas as dinâmicas de trabalho com meios de movimentação de cargas e, a adequação das atividades navais.

O acondicionamento de resíduos perigosos, nomeadamente, resíduos líquidos é no máximo de 1 a 2 m³, em IBC fechados e estanques. Que em menos de ½ dia é armazenado em local apropriado (parque de óleos usados), cumprindo com as regras que exigem estes espaços, impermeabilizado, coberto e detentor de bacias de retenção.

Recordamos que a descontaminação de tanques e/ou cavernas dos navios é realizada por via de camiões cisterna, com aspiração dos resíduos e limpeza dos mesmos. Condição prioritária desta atividade. E, expedidos diretamente do estaleiro para OGR licenciado.

Agosto, 2024

Página 4 de 5



TUA20221020002459

Pedido de Alteração – Licenciamento

Unidade de Reciclagem de Navios

Análise à Proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA)

Em qualquer estaleiro naval, a permanência de resíduos é de curta duração. Seja pela natureza dos trabalhos e, de uma área maioritariamente não coberta. Pelo que se adota outras medidas que garantam a melhor gestão ambiental dos resíduos e, de proteção aos trabalhadores.

Pelo que, a Navalria desde 2011/2012 assumiu a importância da existência de um serviço contratado, para a gestão interna dos resíduos produzidos, com um operador de gestão de resíduos licenciado.

Neste sentido, e considerando o exposto a cobertura da AT4 e AT6 (e, de qualquer AT) não é viável tecnicamente. E, tornar-se-ia comprometedora em questões de segurança da atividade e dos trabalhadores.

A Administração

Assinado por: **Vitor Manuel de Figueiredo Pereira**

Num. de Identificação: 09652727

Data: 2024.08.20 16:19:17+01'00'



Agosto, 2024

Página 5 de 5

Anexo II.B – Ofício UACNB 1294/2024, de 23 de agosto

Plataforma SILIAMB

À
NAVALRIA-DOCAS, CONSTRUÇÕES E
REPARAÇÕES NAVAIS S.A.
APARTADO 39 LOJA CTT AVEIRO
3811-901 AVEIRO

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência

Data

UACNB 1294/2024

Proc: AIA_2024_0020_010517

ASSUNTO: Procedimento de AIA: análise de alegações e decisão final
Projeto: PL20240304002116 - Unidade de reciclagem da NAVALRIA, SA
Proponente: NAVALRIA-DOCAS, CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES NAVAIS S.A.
Localização: Porto Comercial, Terminal Sul, União das freguesias de Glória e Vera Cruz, Aveiro

Sobre as alegações apresentadas por Vs. Exas. em sede de audiência de interessados ao projeto de decisão no âmbito do procedimento de AIA referenciado em epígrafe, há a referir o seguinte:

- i. Sobre o primeiro considerando há a referir que não passa de um considerando, nada de concreto sendo solicitado.
- ii. Sobre a solicitação de revisão do ponto (●) dois das “Razões de facto e de direito que justificam a decisão”, sendo agora referido que a máquina de oxicorte é de uso exclusivo à construção e reparação naval, recorda-se que consta do documento “NVR_Mod. II_15.02 Descrição detalhada instalação_atividade”, apresentado em sede de procedimento de AIA, que o 1º e 2º desmantelamentos do navio são efetuados por oxicorte, cfr. extrato abaixo (destacado a amarelo nosso), pelo que se considera ser de manter a referência à máquina de oxicorte.



TUA20221020002459

Pedido de Alteração – Licenciamento
Unidade de Reciclagem de Navios

NVR.Mod. II_15.02

A descontaminação 2.ª caracteriza-se, sobretudo, pelas atividades não realizadas na descontaminação 1.ª e as quais são possibilitadas pelo avanço da atividade, dependendo da abertura de acessos a decks inferiores do navio (p.ex. remoção de máquinas e equipamentos da casa de máquinas, desativação de outros circuitos técnicos).

5. **Desmantelamento 1.º do navio** entende-se pelo corte (oxicorte) da estrutura do navio, nomeadamente a superestrutura e elementos até à linha do convés principal (identificado no plano de corte do navio). Esta etapa pode ser realizada em plano horizontal (carreira), cais de acabamento e/ou doca seca (em layout n.º 38, 42 e/ou 14). Inclui área de apoio ao cais de acabamento e da doca seca (em layout, n.º 10 (parcial) e 6, 7 e 8, respetivamente).

O plano de reciclagem de navio identifica as etapas de corte do navio, segundo um plano de corte, determinado de acordo com as características do navio, local ou locais onde decorra a atividade garantindo a estabilidade da estrutura e as melhores condições em questões ambientais e segurança e saúde dos trabalhadores.

6. **Desmantelamento 2.º do navio** entende-se pelo corte da estrutura do navio abaixo do convés principal (oxicorte) e, com possibilidade a recurso de tesoura hidráulica, dependendo da dimensão do navio), inclui o corte dos blocos em peças de menores dimensões. Inclui áreas de apoio à doca seca (em layout, n.º 6, 7 e/ou 8). Esta etapa pode ser realizada em plano horizontal (carreira) e/ou doca seca (em layout n.º 38 e/ou 14, respetivamente).

iii. No que se refere à discordância sobre o imposto na Proposta de DIA, há a esclarecer, num primeiro momento, que, por lapso, não foram identificadas como “Condicionantes” as imposições numeradas de 1 a 9 das páginas 7 e 8 da Proposta de DIA, contudo, foram perçecionadas como medidas a cumprir pelo proponente, pelo que se considera que tal lapso não obstou a que fosse perfeitamente compreendido o sentido da decisão.

De seguida, analisam-se as alegações relativas às duas imposições constantes da Proposta de DIA, que Vs. Exas. vêm requerer que sejam retiradas da decisão final:

- Sobre o imposto no decurso do parecer do Património Cultural, IP – Condicionantes 2 a 6 e Elementos a apresentar 3 e 4 – recorda-se Vs. Exas. que a decisão sobre a Proposta de Definição de Âmbito (PDA) ocorreu a 26.11.2021, sendo que nos termos do n.º 1 do artigo 23º do RJIA, a decisão caduca se, decorridos 2 anos a contar daquela data, não tiver sido iniciado o respetivo procedimento de AIA. Ora, o procedimento de AIA só foi iniciado aquando da submissão do pedido na plataforma Siliamb a 15.3.2024, i.e., em data

UACNB 1294/2024

2/4



posterior à data de caducidade da decisão sobre a PDA (que ocorreu a 25.11.2023), pelo que o proponente, a Autoridade de AIA e as entidades externas consultadas deixaram de estar vinculadas quanto ao conteúdo do EIA, conforme decorre do n.º 10 do artigo 23º do RJAIA.

Recorda-se, ainda, que através do n/ ofício DSA 2102/2023 de 20.11.2023, foi comunicado a Vs. Exas. não só que a PDA tinha um prazo de caducidade, mas também que o regime jurídico não continha qualquer previsão de prorrogação do prazo da PDA, cfr extrato seguinte:

Em resposta ao solicitado, informa-se que, conforme decorre do n.º 1 do artigo 23º do RJAIA (Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro), “a decisão da autoridade de AIA sobre o PDA do EIA caduca se, decorridos dois anos sobre a data da sua notificação ao proponente, este não der início ao procedimento de AIA, nos termos do artigo 14.º”. Sem prejuízo do previsto no n.º 5 do mesmo artigo em que se admite a possibilidade de o proponente poder requerer a prorrogação de uma decisão, a mesma norma remete para o artigo seguinte, o artigo 24º, sob a epígrafe “Prorrogação da DIA e da decisão sobre a conformidade ambiental do projeto de execução”, nada referindo sobre a decisão relativa a definição de âmbito do EIA, pelo que se entende que não existe qualquer previsão de prorrogação do prazo desta decisão.

Tendo caducado a PDA, foi consultado o Património Cultural, IP, que identificou a necessidade de se proceder nos termos do constante da Proposta de DIA, considerando-se pelos motivos acima expostos, que as alegações agora apresentadas não alteram o sentido da decisão.

- Sobre a imposição de cobertura das áreas de armazenamento temporário (AT4 e/ou AT6) nas quais são armazenados resíduos perigosos – Condicionante 1.1 e Elemento a apresentar 1 – há a referir que tal imposição decorre da necessidade de não se sobrecarregar o sistema de drenagem e tratamento de águas residuais com águas pluviais que ficariam contaminadas com resíduos perigosos na situação de inexistência de cobertura, sob pena de não ser assegurada a sua eficácia. No âmbito do procedimento de AIA foram identificados impactes nos recursos hídricos e na visita ao local do projeto foi verificado que parte dos pavimentos e rede de drenagem apresentavam problemas de manutenção e conservação, pelo que a Proposta de DIA, sujeita a audiência de interessados, contemplou a imposição que Vs. Exas. vêm contestar, mas também a imposição de, em sede de RECAPE, ser reformulada a rede de recolha de águas residuais e

UACNB 1294/2024

3/4



respetivo tratamento na ETAR existente, bem como as redes de águas pluviais potencialmente contaminadas e pluviais.

Quanto às alegações de proximidade com meios de elevação de cargas, não se reconhece que tal seja impeditivo, ainda que implique adaptação de procedimentos e cuidado por parte dos trabalhadores.

Deste modo, considera-se que as alegações apresentadas não alteram o sentido da decisão.

Face ao exposto, tendo em consideração que as alegações, apresentadas por Vs. Exas. em sede de audiência de interessados, não infirmam os motivos que fundamentaram o projeto de decisão, por meu despacho, comunica-se que foi emitida DIA favorável condicionada, mantendo-se todas as Condicionantes, Elementos a Apresentar e Medidas de Minimização.

Com os melhores cumprimentos

A Presidente

Isabel
Damasceno
Vieira de
Campos Costa

Assinado de forma
digital por Isabel
Damasceno Vieira de
Campos Costa
Dados: 2024.08.23
10:15:25 +01'00'

(Dra. Isabel Damasceno Campos)

UACNB 1294/2024

4/4

Anexo III- Layout geral do estaleiro da Navalria

Ver Ficheiros:

Anexo_III.A_Layout_geral_estaleiro.pdf

Anexo_III.B_Layout_geral_estaleiro_areas_impermeabilizadas.pdf

Anexo IV- Peças Desenhadas – Projeto de Execução

Ver Ficheiros:

Anexo_IV.A_Layout_geral_unidade_reciclagem_a_licenciar.pdf

Anexo_IV.B_Layout_geral_unidade_reciclagem_a_impermeabilizar.pdf

Anexo_IV.C_Rede_drenagem_pluviais

Anexo_IV.D_Parque_residuos_zonas_armazenamento_temporario.pdf

Anexo_IV.E_Parque_residuos_arquitetura.pdf

Anexo_IV.F_Localizacao_estaleiro.pdf

Anexo_IV.G_Unidade_reciclagem_pavimentacao.pdf

Anexo V - NVR_Mod.II_15.05 – Descrição detalhada da instalação e atividades desenvolvidas

Ver Ficheiro:

Anexo_V_Descricao_detalhada

Anexo VI- NVR_Mod.II_14.06 - Explicativo do cálculo da Capacidade instalada

Ver Ficheiro:

Anexo_VI_Capacidade_instalada.pdf

Anexo VII - Mapa de Quantidades

Ver Ficheiro:

Anexo_VII_Mapa_quantidades.pdf

Anexo VIII- NVR_Mod.II_19.06 Diagrama descritivo das atividades desenvolvidas indicando entradas/consumos e saídas/emissões

Ver Ficheiro:

Anexo_VIII_Atividades_desenvolvidas.pdf

Anexo IX- Plano de Reciclagem do Navio (PRN)

Ver Ficheiro:

Anexo_IX_Plano_reciclagem_navio.pdf

Anexo X- Relatório de reciclagem do navio (RRN)

Ver Ficheiro:

Anexo_X_Relatorio_reciclagem_navio.pdf

Anexo XI- Redes de drenagem instaladas no estaleiro da Navalria

Ver Ficheiros:

Anexo_XI.A_Rede_aguas_residuais_domesticas_e_industriais.pdf

Anexo_XI.B_Rede_aguas_de_reutilizacao.pdf

Anexo XII- Plano de Acompanhamento Ambiental à Obra (PAAO)

Ver Ficheiro:

Anexo_XII_PAAO.pdf

Anexo XIII- Plano de Gestão de Efluentes e Resíduos (PGER)

Ver Ficheiro:

Anexo_XIII_PGER.pdf

Anexo XIV- Comunicação da DIA à DGRM e atualização do projeto

Ver Ficheiro:

Anexo_XIV_Email_DGRM_atualizacao_projeto.pdf

Anexo XV- Parecer do Ministério da Defesa Nacional

Ver Ficheiro:

Anexo_XV_Parecer_ministerio_defesa.pdf

Anexo XVI- Plano de Gestão da Flora Exótica Invasora

Ver Ficheiro:

Anexo_XVI_Plano_gestao_flora_exotica.pdf

Anexo XVII- Estudo de Caracterização do Património Cultural

Ver Ficheiro:

Anexo_XVII_Estudo_patrimonio.pdf

Anexo XVIII- Memória descritiva e justificativa - Arquitetura

Ver Ficheiro:

Anexo_XVIII_Memoria_descritiva_arquitetura.pdf

Anexo XIX- Memória descritiva e justificativa – Drenagem pluviais

Ver Ficheiro:

Anexo_XIX_Memoria_descritiva_pluviais.pdf

Anexo XX- Estudo de descrição da Paisagem

Ver Ficheiro:

Anexo_XX_Estudo_paisagem.pdf

Anexo XXI- Relatório de Inspeção e Manutenção Preventiva

Ver Ficheiro:

Anexo_XXI.A_Relatorio_inspecao Equipamentos.pdf

Anexo_XXI.B_Manutencao_preventiva.pdf

Anexo XXII- Relatório de Inspeção Pluviais

Ver Ficheiro:

Anexo_XXII_Relatorio_inspecao_pluviais.pdf

Anexo XXIII - NVR_Mod.II_21.02 - Medidas a adotar aquando da cessação da atividade

Ver Ficheiro:

Anexo_XXIII_Medidas_cessacao_atividade.pdf

Anexo XXIV - NVR_Mod.II_16.04 – Lista de Máquinas e Equipamentos

Ver Ficheiro:

Anexo_XXIV_Lista_equipamentos_maquinas.pdf

Anexo XXV - NVR_Mod.II_18.05 – Processos tecnológicos e operações unitárias

Ver Ficheiro:

Anexo_XXV_Processos_tecnologicos.pdf

Anexo XXVI - Critérios de avaliação de impacte

Ver Ficheiro:

Anexo_XXVI_Criterios_Avaliacao_Impactes.pdf