Parecer da Comissão de Avaliação

"Plataforma Logística de Lisboa Norte – Vila Franca de Xira
(Castanheira do Ribatejo)
Sociedade Agro Imobiliária Cais da Bracieira, S.A."

Processo de AIA nº 530/2007

Comissão de Avaliação:

CCDR-LVT (entidade que preside) – Arqtª Antonieta Castaño;

CCDR-LVT (participação pública) – Dra. Helena Silva;

IGESPAR, I.P. – Dr.ª Ana Martins

INAG – Eng.ª Teresa Ferreira

GabLogis – Eng.º João Lemos

Dezembro 2007

Índice

NOTA PRÉVIA

1. INTRODUÇÃO..... 3

1.1 Conceito e Logística em Portugal..... 3

1.2 A Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo..... 5

1.3 Antecedentes..... 6

2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO..... 7

3. OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO..... 9

4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO..... 11

5. APRECIAÇÃO ESPECÍFICA 14

FACTORES AMBIENTAIS FUNDAMENTAIS

5.1 Águas Superficiais..... 14

5.2 Águas Subterrâneas..... 22

5.3 Ambiente Sonoro..... 23

5.4 Qualidade do Ar..... 26

5.5 Ordenamento do Território..... 30

5.6 Acessibilidades e Equipamentos..... 36

5.7 Socio-economia..... 38

5.8 Paisagem..... 45

FACTORES AMBIENTAIS NÃO FUNDAMENTAIS

5.9 Águas Residuais..... 46

5.10 Sistemas Biológicos e Biodiversidade..... 47

5.11 Património..... 48

5.12. Resíduos..... 48

6. PARECERES EXTERNOS..... 48

7. CONSULTA PUBLICA..... 53

8. CONCLUSÃO..... 56

Anexo I – Pareceres Externos

Anexo II – Medidas de Minimização, Planos de Monitorização e Plano de Gestão da Plataforma Logística Lisboa e Norte

Anexo III – Actas e Folhas de Presença

Anexo IV – Planta Síntese da Plataforma Logística de Lisboa Norte

Anexo V – Faseamento Construtivo Previsto

NOTA PRÉVIA

Dada a evolução dos processos produtivos a nível internacional, a globalização dos mercados e a necessidade de se assegurar maior nível de competitividade torna-se imprescindível a criação e desenvolvimento de modernos e eficientes instrumentos de suporte ao sistema logístico, no sentido de se garantir uma eficaz gestão das cadeias de abastecimento e distribuição, surgiu a necessidade do Estado Português implementar um Plano Logístico Nacional.

Neste âmbito, o Governo Português, a 7 de Julho de 2006, anunciou o projecto da implementação da Plataforma Logística de Lisboa Norte destinado à concentração de actividades logísticas e serviços associados, situado em Castanheira do Ribatejo, que suscitou desde logo alguma controvérsia, dado implicar a desafectação de cerca de 100 ha de terrenos classificados como Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Reserva Ecológica Nacional (REN). O Estado Português e a ex-API (Agência Portuguesa para o Investimento), hoje denominada Associação para o Investimento e Comercio Externo de Portugal (AICEP), reconheceram o elevado interesse do mesmo, bem como a sua qualificação como Projecto de Interesse Nacional – PIN.

O projecto visa atingir os objectivos definidos no Portugal Logístico e promove a criação de 6 000 postos de trabalho directos e 14 000 empregos indirectos, prevendo que o complexo se desenvolva de uma forma faseada ao longo de 14 anos, com uma maior concentração de obra nos primeiros três anos, prevendo-se a sua conclusão em 2022.

A Resolução de Conselho de Ministros n.º 13/2007 de 24 de Janeiro refere a necessidade deste projecto ser submetido a AIA, face à sua analogia com alguns projectos tipificados no Anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro. Esta mesma resolução, ratificou a suspensão parcial o PDM de Vila Franca de Xira e suspendeu as disposições do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) devido a se verificarem alterações significativas de desenvolvimento económico e social. Neste contexto, foi adoptada a medida preventiva que detém a área da PLLN (100 ha), mais uma área, designada por parcela B (80 ha) situada entre o caminho de ferro e a Auto-Estrada do Norte (A1), que tem como objectivo a constituição de um espaço de logística e de actividades complementares na freguesia de Castanheira do Ribatejo.

A intermodalidade surge como outro dos objectivos da implementação do projecto, que prevê a médio e longo prazo a ligação ferroviária através da criação de um ramal a partir da Estação Ferroviária de Castanheira do Ribatejo e, ainda dado a sua localização geo – estratégica, junto ao Rio Tejo prevê-se a criação de um porto fluvial, que venha a contribuir como um efectivo factor competitivo deste projecto no mercado nacional e internacional, promovendo o desenvolvimento da actividade de transportes com ganhos ambientais através da redução das emissões atmosféricas e da concentração territorial de actividades que se encontram actualmente dispersas e mal localizadas.

O actual projecto da PLLN, sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental, corresponde a uma primeira fase de implantação do projecto, no qual são apresentadas duas soluções de índole rodoviária, preconizando o melhoramento da rede viária existente:

- A Solução A, que utiliza as vias rodoviárias actualmente existentes, e que funcionará sobretudo no período Ano 0+3, sendo a via utilizada pelo tráfego pesado para o transporte dos materiais para aterro correspondentes à construção da primeira fase. Antes da sua entrada em serviço, será realizada uma beneficiação do pavimento das vias que a integram, com pontos muitos degradados.

- A Solução B, que constituirá o acesso principal à Plataforma e será implantado entre o Nó da A1 em Vila Franca de Xira e a Plataforma. A ligação entre a A1 e a Plataforma compreenderá a construção de uma nova ligação no Nó de Vila Franca de Xira, de saída para a Plataforma, sendo para o efeito necessário construir um novo viaduto sobre a linha de caminho de ferro logo após a barreira de portagem do Nó. A ligação entre a Plataforma e a A1 compreenderá uma outra nova

ligação aquele nó, mas de entrada na A1 utilizando para o efeito o viaduto já existente sobre a linha de caminho de ferro.

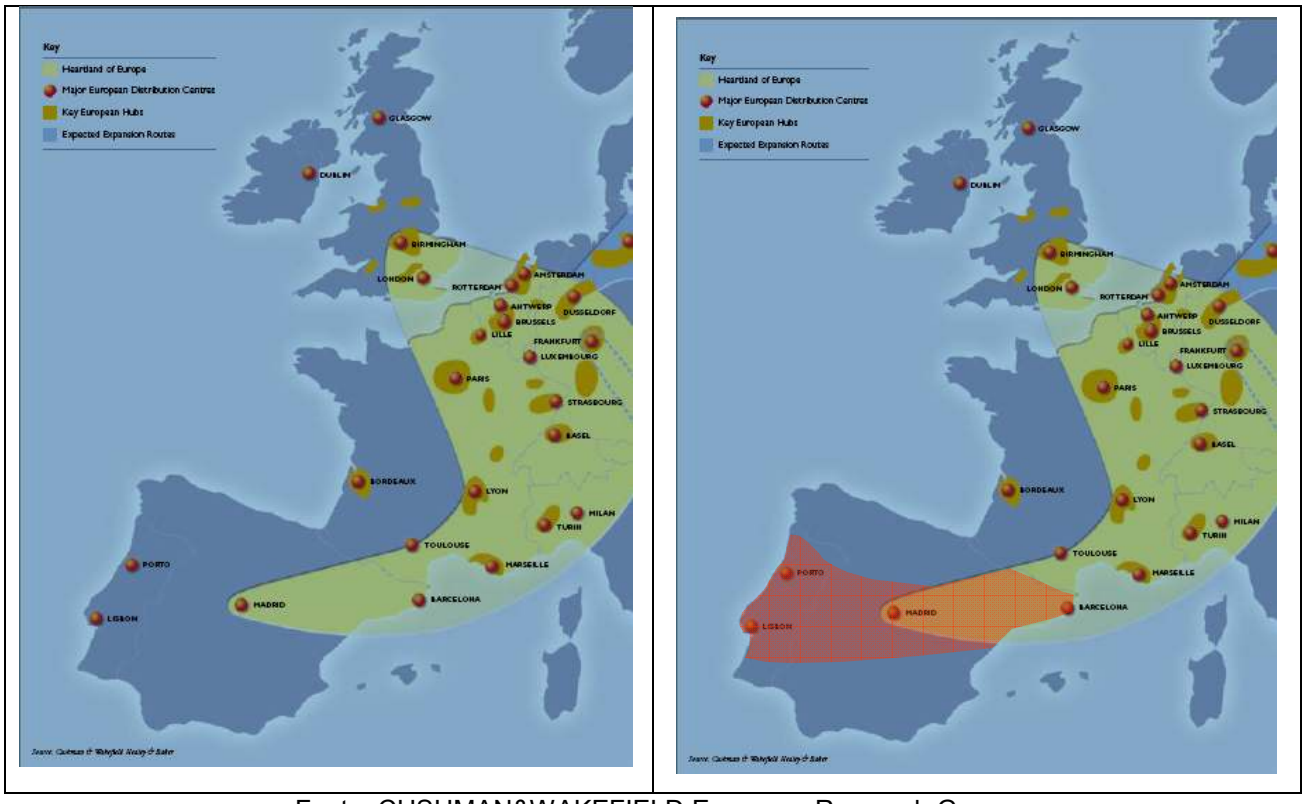
Segundo os promotores, a criação deste aglomerado logístico à data inexistente no Programa Nacional visa responder às necessidades e objectivos regionais, nacionais e europeus.

1. INTRODUÇÃO

1.1 A LOGÍSTICA EM PORTUGAL: "PROJECTO PORTUGAL LOGÍSTICO"

Como refere o Relatório do Banco Mundial de 2007 – "Connecting to Compete – um país que não está adequadamente integrado nas modernas cadeias de logística e de transportes não tem capacidade de se desenvolver. Portugal tem apostado, sobretudo a partir dos anos 80, num sistema logístico virado para o consumo e de base exclusivamente rodoviária. Esta aposta de ligações proeminentemente terrestres (com o modo ferroviário com uma quota diminuta e restringido ao mercado ibérico, por diferença de bitola com os países além Pirinéus) levou a fragilidades e dependências que se impunham debelar. Desde logo por necessitarmos de atravessar Espanha e França para chegarmos aos principais centros de consumo europeus e agora face à perspectiva de perda de competitividade do modo rodoviário face aos outros modos por adopção de inevitáveis políticas de transporte e ambiente no espaço europeu.

Torna-se portanto urgente uma nova política de integração em espaços macro-económicos de maiores dimensões, mediante uma forte aposta na logística e na reformulação das respectivas cadeias de transporte. É com este pressuposto que se reorientou a estratégia de desenvolvimento do sector marítimo portuário, baseada no aumento de competitividade dos nossos portos, na atracção de novas cargas, na promoção do "short-sea shipping" e "auto estradas do mar", na potenciação dos grandes eixos de acessibilidade rodo-ferroviários e na implementação de uma rede nacional de plataformas logísticas. Com este conjunto de medidas sectoriais pretende-se contribuir para o recentramento de Portugal na Europa contrariando a sua localização geograficamente periférica com a sua centralidade face às rotas atlânticas transcontinentais Norte/Sul, Este/Oeste.



Fonte: CUSHMAN&WAKEFIELD European Research Group

O reordenamento do sistema logístico é inevitável para se atingirem estes objectivos. O actual sistema logístico, de base rodoviária, está disperso pelo território localizando-se segundo dois factores preferenciais que maximizam a sua proximidade aos grandes centros de consumo: baixo custo de solo e proximidade de eixos rodoviários de grande capacidade. Desta forma os operadores foram-se instalando em áreas circundantes das duas áreas metropolitanas (Lisboa e Porto) servidos por acessibilidades capilares aos grandes eixos. Daí resultou uma fragmentação espacial de actividades logísticas, com danos no ordenamento do território e no ambiente, reforço da sua base rodoviária com a consequente destruturação da cadeia de transportes e o aumento dos custos logísticos. Repare-se que estes custos representam em média 12 a 15% do custo final; no ranking do LPI (Logistic Performance Index) do Banco Mundial em 2007, Portugal ocupa a 28ª posição mas no indicador de custos logísticos salta para 102º lugar, num conjunto de 150 países analisados. Foi esta a principal razão que ditou a saída da Opel de Azambuja e porventura a eventual deslocalização de empresas com cadeias de abastecimento exigentes. Muita da responsabilidade por este estado de coisas é o modo como se foram autorizando e licenciando estas unidades "logísticas", encarando-as nos processos administrativos com áreas de armazenagem ou industriais, conforme a sua dimensão e/ou conveniência, sem atender às suas especificidades e à estruturação e integração das cadeias de abastecimento e de transporte.

Para se atingirem objectivos de competitividade e de integração internacional teremos de aumentar o volume e valor das mercadorias movimentadas para além das necessárias ao consumo doméstico, dispor de sistemas logísticos eficientes e de espaços adequados para o estabelecimento de operadores de dimensão e sofisticação global. Estes espaços, que estarão devidamente articulados e estrategicamente localizados, constituem a Rede Nacional de Plataformas Logísticas. As plataformas têm, como se compreende, exigências e *layouts* muito específicos com uma lógica e funcionalidades completamente diferentes das dos parques industriais. Daí o seu licenciamento merecer cuidados de análise técnica muito exigentes (em oposição ao licenciamento administrativo) na ausência de enquadramento legal e regulador para este tipo de actividades.

As plataformas logísticas, como locais de estabelecimento sinérgico de vários operadores e de serviços de apoio às actividades logísticas, fomentam o desenvolvimento de cadeias de transporte multimodais mais eficientes e eficazes pelas suas vantagens de aglomeração e de acumulação de cargas. Em Portugal, decorrendo de análises de viabilidade económico-financeiras adequadas que sustentaram o projecto Portugal Logístico, todas as plataformas da Rede são de 2ª geração (excepto a de Chaves), ie, dispõem de centros intermodais rodo-ferroviários.

As plataformas exigem grandes disponibilidades de solos, com baixas densidades de edificado mas muito exigentes em relação às redes de acessibilidades rodo e ferroviárias. Por opção do Governo, face à já demonstrada falta de vocação do Estado para a exploração e gestão deste tipo de infra-estruturas, a sua execução e gestão será da responsabilidade da iniciativa privada com a regulação do Estado, através do Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT). Neste sentido, cada projecto deverá ser avaliado em cada uma das suas fases de concretização, sem por em causa os seus objectivos e funcionalidades globais. Também, a par de uma análise em termos de ordenamento do território e de socio-economia, não se deverá descuidar a avaliação do seu risco e a sua viabilidade económico-financeira para o promotor, sob pena de se pretender um processo administrativamente perfeito mas inconcretizável e assim se comprometer o Portugal Logístico.

O projecto "Portugal Logístico", apresentado pelo Governo em 2006, teve como principal objectivo aumentar a competitividade internacional do país e é sustentado em quatro pilares fundamentais: a sua integração nas cadeias logísticas e de transportes transcontinentais, reordenamento do sistema logístico nacional (contribuindo para o aumento da competitividade das empresas e tornando o país mais atractivo par o IDE), obtenção de ganhos ambientais e redução dos custos energéticos e fomentar a co-modalidade.

1.2 A PLATAFORMA LOGÍSTICA DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO

Na primeira apresentação do "Portugal Logístico" a plataforma de Castanheira do Ribatejo não integrava a Rede Nacional. Figurava o complexo constituído pelo terminal ferroviário da Bobadela e uma plataforma no Sobralinho. Avaliada mais detalhadamente esta última localização verificou-se a dificuldade de ser servida por transporte fluvial e, construídas as acessibilidades terrestres (rodo e ferroviárias) restavam somente 12 ha. Foi por este conjunto de razões que levou o Governo a considerar uma nova localização em Castanheira do Ribatejo que apresentava vantagens relativamente às acessibilidades rodo-ferro-fluviais, maior centralidades e disponibilidade imediata de 100 ha com possibilidade de expansão. Tem desvantagens de estar incluída em áreas de REN e RAN e obrigar a soluções no domínio hídrico relativamente complexas. Revelaram-se ao longo de EIA um prejuízo insignificante para a RAN. Por o valor agrícola destes terrenos estar longe da sua capacidade teórica, e construíram-se soluções ao nível da REN e da hidrologia.

Os portos de Lisboa e Leixões concentram a grande maioria da carga contentorizada movimentada no país e são por isso elementos fundamentais para a procecussão dos objectivos do projecto Portugal Logístico. No que respeita ao porto de Lisboa, devido à ocupação urbana ou à fisiografia das suas margens, grande parte das áreas de operação portuária encontram-se "encravadas" e portanto com acessibilidades difíceis ou condicionadas. Assim é fundamental, para o seu desenvolvimento e crescimento a disponibilidade de áreas logística de 2ª linha que possibilitem a sua expansão. É essa uma das funções da plataforma de Castanheira do Ribatejo.

Por outro lado, a sua localização central relativamente a Áreas logísticas existentes, que se encontram dispersas ao longo dos eixos Carregado-Azambuja e Bobadela-Alverca (conhecidos por "baldios logísticos") fará com que estes operadores considerem a sua relocalização face a vantagens operacionais que decorrem de economias de aglomeração, partilha de serviços comuns (que individualmente não têm capacidade financeira para construir), de condições mais competitivas para alugar/adquirir espaços modeláveis às suas necessidades e sobretudo de disporem de acessibilidades mais fluidas aos seus mercados. Este facto constituirá uma oportunidade para que um conjunto de municípios onde se localizam os "baldios logísticos" e que serão desafectados em grande parte, desenvolvam acções de requalificação destes espaços, reordenem a rede viária e esquemas de gestão de tráfego que neste momento se encontram saturados e com grandes disfunções (a maioria decorrente de misturas de tráfego ligeiro com pesados, de passageiros com mercadorias resultado de um desordenamento funcional do território).

Portanto a questão das acessibilidades terá que ser vista de uma forma mais integrada englobando as novas que irão ser criadas e as que irão ser descomprimidas numa vasta área que compreende, como já se referiu, os eixos de Bobadela-Alverca e Carregado-Azambuja.

A nova plataforma é, tal com está definida no projecto Portugal Logístico, multimodal incluindo os modos rodoviário, ferroviário e fluvial.

Se as acessibilidades rodoviárias têm uma solução relativamente clara e incontornável, com dois acessos à A1, a construir faseadamente (por questões óbvias de avaliação do risco de investimento – público e privado – face ao tráfego que irá sendo gerado), já o mesmo não se passa com os modos ferroviário e fluvial.

Embora a localização da plataforma seja a ideal, segundo estudos levados a cabo pelo porto de Lisboa, para considerar a possibilidade de localizar um terminal fluvial ao longo do corredor Lisboa-Carregado, a solução técnica de articulação dos três modos de transporte é complexa. Estão neste momento em fase de conclusão os estudos de viabilidade que envolvem, além do porto de Lisboa, a REFER e a Abertis Logística. Pode-se desde já adiantar que os resultados preliminares destes estudos são animadores quer do ponto de vista económico quer funcionais ou ambientais. Uma barcaça poderá transportar entre o terminal da Liscont, a Sotagus e Castanheira do Ribatejo, numa viagem de ida e volta, o equivalente a cerca de 180 TEU's, o que corresponde a 120 viagens de camião, em situação optimizada de não existirem veículos em vazio, e num percurso de 44 Km (distância entre o terminal de contentores de Alcântara e Castanheira do Ribatejo). Os custos externos marginais, segundo estimativas através de

indicadores utilizados no programa comunitário Marco Pólo e por cada solução de transporte, são de 1.258€ no modo rodoviário contra 383€ no fluvial (Por carga equivalente de uma barcaça).

Os compromissos assumidos entre o Governo e a Abertis Logística para o arranque deste projecto não permitem por agora a sua consideração, pelo que constituirão uma segunda fase deste projecto a calendarizar adequadamente.

Resta ainda frisar, no que respeita a acessibilidades, que os acessos a explorações agrícolas preexistentes e nas propriedades vizinhas que sejam afectadas pela construção da plataforma estão garantidos e fazem parte de um acordo entre os seus proprietários e a Abertis Logística.

Por último resta referir um aspecto determinante para a competitividade da plataforma e de todas as que constituem a Rede Nacional que integra o projecto Portugal Logístico: a plataforma deverá constituir-se no todo ou em parte como entreposto aduaneiro, nos termos previstos no Código Aduaneiro Comunitário. Esta obrigatoriedade, comum neste tipo de instalações, visa aumentar a competitividade fiscal destes espaços e portanto torná-los mais atractivos para os operadores, vem contemplada no diploma do enquadramento jurídico da Rede Nacional de Plataformas Logísticas que será brevemente submetido à apreciação do Governo.

1.3 ANTECEDENTES

O projecto "Plataforma Logística de Lisboa Norte" (PLLN) apresenta os seguintes antecedentes procedimentais:

- 17-01-2007 – Envio do cronograma previsto do procedimento de AIA a todas as entidades intervenientes na reunião, com conhecimento ao Gabinete do Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, do Sr. Secretário de Estado do Ambiente e, do Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território.
- Publicação da Resolução de Conselho de Ministros n.º 13, de 24 de Janeiro.
- 13-03-2007 – Entrada do 1º EIA, do projecto da PLLN em fase de Estudo Prévio, na Autoridade de AIA – CCDR-LVT, tendo no dia imediato (14-03-2007) o proponente solicitado a sua devolução, para proceder "à sua correcção".
- 20-03-2007 – Realização de uma reunião técnica, na Câmara Municipal de Vila Franca de Xira com a presença de alguns dos elementos da CA nomeados, um representante da equipe projectista do proponente. A reunião tinha em vista esclarecer algumas questões e pontos técnicos omissos no EIA entregue.
- 22-03-2007 – Envio, via e-mail, de uma Nota Informativa elaborada nos Serviços, com síntese dos elementos mínimos necessários para a futura apreciação do EIA e que foi remetida à entidade licenciadora e dado conhecimento, à AICEP, Gabinete do Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, do Sr. Secretário de Estado do Ambiente e, do Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território.
- 26-03-2007 – Entrada do 2º EIA, do projecto PLLN em fase de Projecto de Execução, na Autoridade de AIA (CCDR-LVT) e início de um novo procedimento de AIA.
- 05-04-2007 – Reunião interna com o Sr. Presidente da CCDR-LVT, DSGT e DAA e, na qual foi decidido dar conhecimento ao Gabinete do Sr. Secretário de Estado do Ambiente, que o EIA entregue não reunia as condições necessárias para ser dada a conformidade relativamente aos descritores da responsabilidade deste serviços, aguardando-se a decisão final para a reunião da CA, agendada para dia 10 de Abril.
- 10-04-2007 – Reunião no Gabinete do Sr. Secretário de Estado do Ambiente com a Abertis Logistica.
- 10-04-2007 – Reunião da CA, com vista a apurar a opinião dos representantes das restantes entidades sobre o estudo (INAG IP, IGESPAR IP, e técnico especialista da Secretaria de Estado dos Transportes, do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações).

- 12-04-2007 – Pedido, do proponente de suspensão dos prazos procedimentais, com vista à entrega de "elementos informativos complementares"
- 13-04-2007 – Reunião no Gabinete do Sr. Secretário de Estado do Ambiente, com a presença da Abertis, INAG, Coordenador do projecto e Autoridade de AIA.
- 16-04-2007 – Comunicação, ao proponente da aceitação da suspensão do prazo do procedimento de AIA para entrega de elementos complementares, por um prazo de 90 dias.

  Foi dado conhecimento da resposta a todas entidades intervenientes no processo, e dado conhecimento ao Gabinete do Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, do Sr. Secretário de Estado do Ambiente e, do Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e à AICEP.
- 13.07.2007 - O proponente veio, nesta data, "solicitar a substituição integral do Estudo de Impacte Ambiental e restante documentação entregues para procedimento de AIA, visto que se torna impossível apenas substituir partes do mesmo". Relativamente a esta pretensão, a Autoridade de AIA considerou não poder ser aceite a solicitada substituição integral do Estudo de Impacte Ambiental e restante documentação entregue pelo proponente e a consequente devolução de toda a informação, *"sob pena de se estar a criar um procedimento não previsto na legislação e, por via disso, desvirtuar-se o instituto da suspensão do qual se lançou mão, neste processo"*.
- 24-07-2007 - A Autoridade de AIA considerando que a pretensão formulada pela Abertis não encontra suporte legal, comunicou ao proponente a sua não aceitação, *"sob pena de ilegalidade procedimental, foi comunicado ao proponente que deverá ser dado cumprimento ao aceite pela Autoridade de AIA, nos precisos termos em que o foi, ou, caso não seja de todo viável solicitar o encerramento do presente procedimento e dar início a um novo"*.
- 24-07-2007 – Foi comunicado ao Gabinete do Sr. Secretário de Estado do Ambiente a decisão da Autoridade de AIA relativamente ao pedido de substituição integral do Estudo de Impacte Ambiental e restante documentação entregues para procedimento de AIA.
- 31-07-2007 – A Autoridade de AIA deferiu a pretensão de encerrar o procedimento de AIA.

2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO

A Resolução de Conselho de Ministros n.º 13/2007 de 24 de Janeiro refere a necessidade do projecto Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN) ser submetido a AIA face à sua analogia com alguns dos projectos tipificados no Anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro.

Assim, dando cumprimento à legislação supramencionada, a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, na qualidade de entidade licenciadora, remeteu à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), em **31 de Julho de 2007**, para procedimento de AIA, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto da "Plataforma Logistica de Lisboa Norte", em fase de Projecto de Execução, localizado no concelho de Vila Franca de Xira, cujo proponente é a *Sociedade Agro Imobiliária Cais da Bracieira, S.A.*.

Para o projecto da Plataforma Logística de Lisboa Norte, a Autoridade de AIA (CCDR – LVT), nos termos do disposto na alínea c) do número 2 do artigo 7º nomeou a Comissão de Avaliação (CA), que merecera previamente a aprovação do Gabinete do Sr. Secretário de Estado do Ambiente, e que por força da lei era constituída por um nº par de membros, pelo que houve que recorrer à nomeação de um técnico especialista, que dadas as características do projecto em apreciação foi solicitado ao Gabinete da Sra. Secretária de Estado dos Transportes, do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações que nomeou um técnico especializado na área da logística.

A Comissão de Avaliação (CA) nomeada tem a seguinte constituição:

- CCDR-LVT – que preside à CA (alínea a) do art.º 9º) – Arqtª Antonieta Castaño, com o apoio da Dr.ª Joana Bustorff
- CCDR-LVT – técnico responsável pela participação pública (alínea a) do art.º 9º) – Dr.ª Helena Silva
- Instituto da Água, IP (INAG) (alínea b) do art.º 9º) – Eng.ª Teresa Ferreira
- Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, IP (IGESPAR) (alínea d) do art.º 9º) – Dr.ª Ana Martins
- Gabinete da Sr.ª Secretária de Estado dos Transportes, do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações/GABLOGIS - Técnico especializado (alínea f) do art.º 9º) – Eng. João Lemos

A abrangência da avaliação do EIA efectuada pela CA, resulta das valências técnicas que foram asseguradas pelas entidades e técnicos especializados que integram a comissão nomeada, designadamente das seguintes:

- Recursos Hídricos e Qualidade da Água – INAG, IP
- Património – IGESPAR, IP
- Acessibilidades e Logística – GABLOGIS

Para a avaliação dos restantes factores ambientais e, no âmbito das competências atribuídas à CCDR-LVT foram integrados pareceres dos seguintes serviços: DSAI/DMF – Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos; DSAI/DGDH/AR – Águas Residuais; DSAI/DGDH/DH – Domínio Hídrico; DPPA – Sócio-economia; DSOT – Uso do Solo e Ordenamento do Território; DSA/DLA – Resíduos, Licenciamento e Paisagem. Os factores ambientais Solos e Usos do Solo, Sistemas Biológicos, Qualidade do Ar e Ambiente Sonoro, foram acompanhados pela DSA/DAMA.

Em 10-08-2007, realizou-se uma primeira reunião, com a presença dos elementos da CA e elementos da DSOT, e DH, com vista à análise da conformidade do EIA. Após essa análise preliminar do EIA, que evidenciou a necessidade de se vir a solicitar elementos adicionais, realizou-se uma segunda reunião para deliberação da conformidade em 14-08-2007.

Em 17-08-2007, foram solicitados ao proponente Elementos Adicionais, ao abrigo do n.º 5, do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro. Na sequência dos elementos solicitados, realizou-se uma reunião com o proponente, entidade licenciadora e equipe projectista, em 28-08-2007, com vista a esclarecer questões que se prendiam com o grau e conteúdo dos elementos solicitados pela CA.

Em 27-09-2007, o proponente solicitou à Autoridade de AIA a prorrogação do prazo de entrega dos elementos adicionais até 15/10/2007, justificando a impossibilidade de apresentação de um mapa de ruído para a zona em estudo no prazo de 30 dias estabelecido, a qual foi deferida pela Autoridade de AIA.

A entidade licenciadora remeteu à Autoridade de AIA os elementos adicionais apresentados pelo proponente, em 15-10-2007. Na sequência dos elementos recepcionados na CCDR-LVT, foram solicitados pareceres internos relativamente ao aditamento entregue pelo proponente. A CA, em 19-10-2007, concluiu que o Aditamento respondeu na sua maioria às questões colocadas, pelo que deliberou pela conformidade do EIA. Acresce referir que, verificou-se a necessidade de solicitar ainda Elementos Complementares, sem paragem do prazo do procedimento de AIA. Neste sentido, em 22-10-2007, foi enviado um ofício ao proponente a solicitar os referidos elementos.

Após a emissão da Declaração de Conformidade e segundo o disposto no ponto do art. 13 a CA desencadeou um processo de consulta às entidades externas com competências para a apreciação do projecto. As entidades consultadas foram a Câmara Municipal de Vila Franca, a REN – Gasodutos, a REN – Rede Eléctrica Nacional, e, posteriormente a EDP Distribuição de Energia S.A., por indicação da REN- Rede Eléctrica Nacional , a Estradas de Portugal (EP), a NAER – Novo Aeroporto, SA, a Direcção

Regional de Agricultura do Ribatejo e Oeste (DRARO), a Direcção Geral dos Recursos Florestais (DGRF), a Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG), o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), o Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), o Estado-Maior Força Aérea (EMFA), a Administração do Porto de Lisboa (APL), a Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM), o Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, IP (INETI), o Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil (SNBPC), a Rede Ferroviária Nacional (REFER), a Direcção Geral do Turismo, a Direcção Geral de Portos e a Comissão Nacional da Reserva Agrícola Nacional.

Em simultâneo foi desencadeada a Participação Pública que decorreu entre 26-10-2007 e 30-11-2007 e que englobou uma reunião técnica realizada na Câmara Municipal de Vila franca de Xira e uma visita ao local, em 22-11-2007, e que culminou com a elaboração do Relatório da Consulta Pública (14-12-20007).

3. OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

A estratégia para o desenvolvimento do **Sistema Logístico Português**, pretende reorientar todo o sistema logístico actual, de forma a contribuir para a constituição de um novo cluster de actividade, criador de emprego e de riqueza, que, gerando vantagens ambientais, seja um factor de competitividade acrescido para diversos sectores da economia, promovendo assim a captação de novos investimentos.

Esta estratégia nacional para o desenvolvimento do sector da logística assenta nas seguintes premissas:

- O desenvolvimento de uma actividade logística centrada no mercado;
- A necessidade de criar espaços de concentração de actividades logísticas, situados estrategicamente em relação às infra-estruturas e redes existentes e dotados de estruturas e serviços diferenciados;
- A criação de espaços com vocações e dimensões distintas, com condições funcionais alinhadas com as necessidades logísticas, condições físicas que promovam a intermodalidade e a crescente utilização do transporte ferroviário e, condições organizacionais que reforcem a competitividade das empresas que ai se instalem;
- O aproveitamento da localização geo-estratégica de Portugal em termos das comunicações intercontinentais Atlânticas em relação à Europa;
- Criação, em Portugal, de efectivas vantagens competitivas ao nível da gestão da cadeia de abastecimento;
- A resposta eficaz às necessidades de redução de tempos e custos dos ciclos dos fluxos dos produtos;
- A potenciação dos grandes eixos de acessibilidades rodoviária e ferroviária, que permitirão assegurar elevados níveis de serviço e qualidade;
- Assegurar uma adequada intermodalidade que tire partido das melhores performances ambientais dos transportes ferroviários e marítimos

O desenvolvimento do sistema logístico nacional tem como principais objectivos valorizar os princípios da concentração, competitividade, intermodalidade e racionalização de investimentos.

Neste contexto nacional, surge assim o projecto "Plataforma Logística de Lisboa Norte", que apresenta, segundo o EIA, como principais objectivos:

- A harmonização, organização e preparação de fluxos de informação entre vários agentes da comunidade logística como os agentes marítimos, portuários e das plataformas logísticas existentes/previstas;
- Complementar a oferta logística da Grande Lisboa com uma plataforma adicional de suporte ao Porto de Lisboa, que carece de infra-estruturas logísticas de segunda linha, e à distribuição para toda a área de influência do mesmo, através da promoção do ordenamento e da eficiência

logísticos, proporcionando aos operadores actuais e potenciais a concentração destas actividades em instalações especialmente criadas para o efeito;

- Integrar a PLLN na rede de plataformas do Grupo Abertis (Barcelona, Alava e Sevilha), garantindo assim, o tráfego de mercadorias no espaço Ibérico e Europeu;
- Atrair os operadores que actualmente têm dificuldade em encontrar este tipo de instalações, na medida em que, segundo o EIA, com a instalação de grandes empresas virão as empresas de transporte médias e pequenas, que preferirão instalar-se perto dos seus pontos de carga/descarga no sentido de diminuir os trajectos em vazio, melhorando assim, o uso dos recursos energéticos dos utilizadores;
- Reordenar e relocalizar os inúmeros armazéns e áreas logísticas que surgem dispersos no território envolvente.

Segundo o EIA o projecto em avaliação justifica-se pela respectiva natureza estratégica, sobretudo associada aos factores:

- Integração pelo Governo na Rede Nacional de Plataformas Logísticas;
- Centralidade geográfica face ao território nacional;
- Localização nos eixos de distribuição Norte-Sul e Este-Oeste da Península Ibérica;
- Localização integrada na Área Metropolitana de Lisboa;
- Proximidade a um grande centro de distribuição (Lisboa);
- Pré-existência de acessos privilegiados rodoviários, ferroviários e fluviais, permitindo uma ligação rápida e eficaz às principais estruturas de transporte nacionais;
- Existência das condições geográficas e estruturais necessárias para conferir um carácter multimodal à Plataforma após a construção de infra-estruturas adequadas numa fase posterior;
- Existência da estação de caminho-de-ferro de Castanheira do Ribatejo em área contígua, permitindo o transporte de passageiros e mercadorias e a diminuição do tráfego de veículos ligeiros e pesados;
- Condições topográficas do terreno;
- Existência de infra-estruturas (água, ETAR, electricidade, gás) construídas junto do local de implantação do complexo logístico.

Considerando estes factores e o reconhecimento do interesse nacional do projecto (Resolução de Conselho de Ministros n.º 13, de 24 de Janeiro), o EIA refere que embora a Abertis tenha, numa primeira fase, efectuado a avaliação de locais alternativos, a localização apresentada e aceite pelo Governo, surge como a mais adequada, tendo em conta os factores acima referidos, pelo que o EIA não avalia alternativas de localização.

A Plataforma é apresentada como factor estruturante do sistema logístico nacional, que no futuro virá a reforçar a capacidade de escoamento das mercadorias que transitem em Portugal através do porto marítimo de Lisboa e, pela estação de caminho de ferro de Castanheira do Ribatejo. Promovido pelo Grupo Abertis, o projecto pretende-se também integrado na sua rede de plataformas (Barcelona, Alava e Sevilha), abrangendo o tráfego de mercadorias ao nível dos espaços ibérico e europeu.

Apresenta o EIA como objectivos a médio e longo prazo:

- A dinamização da actividade portuária através da expansão do hinterland dos portos (para Espanha), fase esta em estudo;
- A dinamização de tráfego intermodal (ferroviário).

No imediato, encontra-se prevista a reorganização e melhoramento da rede viária existente, bem como a criação de alguns troços alternativos.

4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O EIA incide sobre uma proposta de loteamento a desenvolver em 100 hectares, na freguesia de Castanheira do Ribatejo do concelho de Vila Franca de Xira, em área localizada entre a Linha de Caminho de Ferro (Linha do Norte) e o rio Tejo e confinando a Norte e a Sul com outras áreas agrícolas, actualmente isentos de construções e de qualquer estrutura viária interna, englobando duas áreas não contíguas. A área de desenvolvimento do projecto situa-se junto à nova estação de Castanheira do Ribatejo, apoiando o desenho da sua estrutura e funcionamento na relação de proximidade desta estação.

Tem como objectivo a constituição de uma plataforma logística dedicada a actividades de logística, transportes, distribuição, transformação e comunicações. Desenvolve uma estrutura urbana de malha ortogonal e divide-se em três áreas:

- **Área de Logística**, a vedar e sujeita a controle de entradas através de duas portarias, com a previsão de uma gestão conjunta de serviços comuns de limpeza, segurança e manutenção assegurados pela entidade promotora. Integra lotes de grandes dimensões e lotes de dimensões médias para empresas dedicadas à logística e lotes para infra-estruturas e equipamentos;
- **Área complementar de comércio e serviços às pessoas**, empresas e colectividade, incluindo lotes para logística, comércio e serviços e equipamentos de utilização colectiva;
- **Uma pequena área descontínua à grande área sujeita a loteamento**, onde se prevê a instalação de uma infra-estrutura (L51 – Infra-estruturas/equipamentos).

A localização e o layout da Plataforma têm em consideração a possibilidade de expansão para Oeste com vista à criação de uma plataforma intermodal, prevendo um espaço canal na área limite a NE para futuro ramal ferroviário. Esta intermodalidade será, contudo, implementada numa fase posterior da presente intervenção, sendo para o efeito necessário construir as infra-estruturas adequadas e desenvolver os respectivos estudos de viabilidade económica e ambiental. O EIA destaca que estas potenciais intervenções futuras não estão incluídas na avaliação efectuada.

Neste sentido, o EIA apresenta o projecto como a 1ª fase da implantação de uma Plataforma, de índole rodoviária, com o objectivo de complementar a oferta logística da Grande Lisboa constituindo-se como uma plataforma adicional de suporte ao porto de Lisboa e à distribuição para toda a sua área de influência, através da promoção do ordenamento e a eficiência logísticos, proporcionando ainda aos operadores actuais e potenciais a concentração destas actividades em instalações especialmente criadas para o efeito.

Numa segunda fase, será contemplado o modo fluvial e ferroviário. No que respeita em concreto ao transporte fluvial a Administração do Porto de Lisboa (APL) está a desenvolver um estudo sobre desenvolvimento do tráfego fluvial no estuário do Tejo no qual se destacam os seguintes objectivos:

- Identificação das vantagens competitivas deste modo de transporte;
- Transferência da carga do transporte rodoviário para o tráfego Marítimo - Fluvial;
- Dinamização da utilização das acessibilidades fluviais para a importação de matérias-primas e exportação de produtos manufacturados, para a industria, cadeias logísticas, zonas de actividades logísticas, ou parques inter-modais instalados junto do rio Tejo;
- Determinação do "hinterland", ligações intermodais, canais, transporte fluvial – marítimo, terminais, ZAL.

A implementação do projecto é proposta como uma **operação de loteamento** visando desenvolver uma ocupação urbana que integra áreas vocacionadas para actividades de logística, transportes, distribuição,

armazenagem, transformação e comunicações, bem como, actividades complementares, como sejam o comércio por grosso e a retalho, a restauração, prestação de serviços às empresas, prestação de serviços à colectividade (nomeadamente bancos, instituições financeiras, seguros, serviços comuns de limpeza, segurança, manutenção das vias, zonas verdes e demais espaços e componentes comuns). Disporá de naves para aluguer, a ocupar por operadores logísticos, de transporte e companhias que operem a própria logística.

A solução preconizada para a Plataforma compreende duas áreas principais: a de logística por excelência (logística 1, 2 e 3), e a relativa à área de comércio e de prestação de serviços às pessoas, às empresas e à colectividade (logística 3, logística 3/comércio/serviços e comércio e serviços). As duas áreas, complementares, são funcionalmente independentes. No conjunto, a operação de loteamento engloba 52 lotes: 18 destinados a logística 1; 7 destinados a logística 2; 12 a logística 3; 5 a logística 3/comércio/serviços; 2 destinados a comércio e serviços; e 8 destinados a equipamentos e de infra-estruturas urbanísticas.

A **área de logística** será constituída predominantemente pelos lotes destinados à instalação de empresas que desenvolvem actividades na área dos serviços de transporte, distribuição, armazenagem, transformação e comunicações. Visa a eficiência dos fluxos e a eficácia das operações de modo a que a garantia de funcionamento do sistema leve os operadores logísticos a reconhecer neste espaço o lugar adequado para a localização dos seus armazéns.

Esta área propriamente dita considera a **logística 1 e 2**, que servem, respectivamente, necessidades de maior e menor disponibilidade de espaço, permitindo assim a flexibilidade necessária à instalação de grandes e médias empresas de logística. Esta área será de livre acesso, mas vedada com entradas controladas através de duas portarias, localizadas a Norte e a Sul da plataforma.

A restante área é constituída pelas zonas de logística 3, logística 3/comércio/serviços e comércio e serviços. A zona de **logística 3** pretende-se maioritariamente vocacionada para a logística, mas com uma percentagem de ocupação, 20% de serviços. A zona de **logística 3/comércio/ serviços** permite uma ocupação livre das três actividades, apostando-se assim na diversidade da oferta e na maior flexibilidade de ocupação. É constituída por lotes destinados à instalação de empresas com actividade na área dos serviços de transporte, distribuição, armazenagem, transformação e comunicações, e ao estabelecimento de empresas de prestação de serviços às empresas, às pessoas e à colectividade, sendo também permitida a instalação de estabelecimentos comerciais.

A **zona de comércio e serviços** desenvolve-se em torno da nova estação de comboios de Castanheira do Ribatejo, com a qual, como referido, se pretende uma relação de proximidade e complementaridade, sendo junta a esta que se prevê a localização de dois edifícios que serão o grande centro de actividades de comércio e serviços de toda a Plataforma.

O projecto prevê também lotes para implantação de equipamentos e infra-estruturas urbanísticas, que se destinam à instalação das diferentes infra-estruturas necessárias ao funcionamento da plataforma logística.

Está também prevista a localização de equipamentos de utilização colectiva, podendo destinar-se ao desporto, educação, saúde, segurança pública, protecção civil e solidariedade social. Os critérios de programação e localização serão acordados entre a entidade titular do alvará de loteamento e o município de VF de Xira.

Como projectos complementares à PLLN, são considerados os acessos viários, a adutora de abastecimento de água, os colectores de águas residuais e a linha de transporte de energia eléctrica.

Como projecto subsidiário é considerada a alteração do traçado do gasoduto que atravessa a área, passando este a acompanhar a via interna principal da Plataforma.

O **nó de Vila Franca de Xira da A1 constituirá o nó de acesso à Plataforma**, a partir do qual o EIA apresenta duas soluções (solução A e Solução B) que coexistirão para estabelecer o acesso directo à área do projecto.

- A **Solução A**, utiliza as vias rodoviárias actualmente existentes. Funcionará sobretudo no período Ano 0+3, sendo a via utilizada pelo tráfego pesado para o transporte dos materiais para aterro correspondentes à construção da primeira fase. Para chegar à Plataforma, o tráfego circulará na EN1/IC2, tendo que ultrapassar duas obras de arte (passagem superior à A1 e passagem superior à Linha do Norte). Antes da sua entrada em serviço, será realizada uma beneficiação do pavimento das vias que a integram, com pontos muitos degradados.

- A **Solução B**, constitui o acesso principal à Plataforma e será implantado entre o Nó da A1 em Vila Franca de Xira e a Plataforma. A ligação entre a A1 e a Plataforma compreenderá a construção de uma nova ligação no Nó de Vila Franca de Xira, de saída para a Plataforma, sendo para o efeito necessário construir um novo viaduto sobre a linha de caminho de ferro logo após a barreira de portagem do Nó. A ligação entre a Plataforma e a A1 compreenderá uma outra nova ligação aquele nó, mas de entrada na A1 utilizando para o efeito o viaduto já existente sobre a linha de caminho de ferro. Esta nova via, a Nascente da linha de caminho-de-ferro, terá cerca de 1.890 m.

  A solução B será construída em simultâneo com a primeira fase, prevendo-se o início da sua utilização aquando da entrada em funcionamento da Plataforma. Esta solução constituirá o acesso principal e privilegiado à plataforma. No entanto, a solução A poderá continuar a ser utilizada sobretudo ao nível do tráfego local.

Os novos movimentos gerados permitem que o tráfego proveniente da Plataforma aceda e saia da A1 sem necessidade de circular pela rotunda existente após e a Sul da barreira de portagem do Nó de Vila Franca de Xira, a qual é de funcionamento crítico.

A **estrutura viária interna** será constituída por duas redes distintas e independentes entre si: uma que serve a área de logística 1 e 2, dimensionada para veículos pesados, e a outra as áreas de logística 3, de logística 3/comércio/serviços e a de comércio e serviços, permitindo a circulação de pesados e ligeiros. Ambas têm ligação aos arruamentos existentes através de novos nós propostos.

O acesso às áreas de logística 1 e 2 poderá, assim, ser efectuado a partir de dois pontos (Norte e Sul), existindo uma portaria em cada um (constituídas por cabine, pala e controles de acesso).

O **estacionamento** será efectuado para ligeiros e pesados, dentro dos lotes e ao longo da via principal em locais projectados para esse fim, prevendo-se uma capacidade de 9.059 lugares para ligeiros (dos quais 7.140 são privados) e de 1.140 lugares para pesados (dos quais 930 são privados).

Segundo o EIA serão valorizadas as circulações pedonais através da criação de amplos passeios e da criação de áreas ajardinadas. Pretende-se ainda estabelecer, em torno da área, um percurso que permita a utilização como ciclovia, destacando-se a extensão desde o limite SW para NE ao longo de toda a Plataforma seguindo e formando um percurso em torno das áreas de logística 1 e 2.

O projecto de integração paisagística prevê a criação de cinco tipologias de espaços verdes distintos: espaço adjacente às linhas de água, espaço paralelo ao Rio Tejo, espaço ao longo do gasoduto, espaços da entrada do recinto e os espaços verdes relacionados com a habitação serviço e comércio.

Está ainda proposto um percurso com uma extensão de 5 km interligando as diferentes zonas verdes com características de ciclovia e/ou de circulação pedonal. Em termos de vegetação (árvores, arbustos e herbáceas), foi proposto um elenco vegetal associado às diferentes tipologias de espaços e de características edafo-climáticas, valorizando as linhas de água que integram a área de construção. Em todos os espaços verdes será instalado um sistema de rega automática de modo a racionalizar as necessidades hídricas dos diferentes espaços verdes e respectiva vegetação.

O início da construção da Plataforma estava previsto para o final de 2007, sendo efectuada de forma faseada durante um período de 14 anos. Será efectuada com recurso a um aterro a realizar na zona marginal direita do rio Tejo. A maior intervenção será realizada nos primeiros 3 anos da construção do projecto, no final dos quais toda a área terá sido objecto de intervenção. Porém, a intensidade e prioridade de construção encontra-se organizada a partir do centro SW, onde se encontra a nova estação da REFER, progredindo para Norte, iniciando-se na zona do terciário e parte da logística 2. A área norte da logística 1 permanecerá em execução, sendo a última a finalizar do ponto de vista do projecto. O interior dos lotes terá licenciamento próprio em função da sua ocupação.

A construção do edificado será iniciada pela zona do terciário (lotes L38 a L42) e parte da logística 2 (lotes L22 a L55). A construção dos restantes lotes será feita gradualmente, em função da procura, no sentido de Sul para Norte. Em termos construtivos, após 3 anos (2010) a construção do edificado estima-se em 15%, após 5 anos em 30%, após 10 anos em 60% e a totalidade após 15 anos.

No âmbito do projecto da PLLN está previsto o projecto de regularização fluvial da rede hidrográfica local (ribeira de Castanheira, vala de Emaús e vala de Santo António), que tem como objectivo assegurar que após a implementação do empreendimento não ocorram situações de sobre-elevações nos níveis de água a montante comparativamente com a situação actual.

Este projecto foi desenvolvido na perspectiva de assegurar a defesa contra inundações da zona da PLLN até frequências médias de uma vez em cem anos. Os troços intervencionados apresentam secções trapezoidais (simples ou compostas) com excepção dos trechos sob as vias rodoviárias a executar no interior da PLLN, em que se prevê a criação de secções rectangulares (passagens hidráulicas).

De um modo geral, os leitos regularizados manter-se-ão em terra, prevendo-se o seu revestimento vegetal adequado. Nas zonas com maior capacidade erosiva e em trechos adjacentes a estruturas rígidas, optou-se pela colocação de enrocamento.

Todas as linhas de água a regularizar, à excepção da vala do Carril, estão dotadas de comporta/ensecadeira e de válvula de maré, instaladas, respectivamente a montante e a jusante da passagem sob o dique marginal do rio Tejo, prevendo-se a sua reabilitação no âmbito do projecto de regularização fluvial.

Nos troços das linhas de água intervencionadas a jusante da plataforma até à confluência com o rio Tejo estão previstas acções de limpeza.

5. APRECIAÇÃO ESPECÍFICA

Os factores ambientais analisados no presente procedimento de AIA foram divididos em factores ambientais fundamentais, como sejam as *Águas Superficiais, Águas Subterrâneas, Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar, Ordenamento do Território, Transportes e Acessibilidades, Sócio-Economia*, *Paisagem,* e factores ambientais não fundamentais, nomeadamente as *Águas Residuais, Sistemas Biológicos e Biodiversidade, Património e Resíduos.*

- **Factores Ambientais Fundamentais**

5.1 ÁGUAS SUPERFICIAIS

O EIA baseou-se na recolha e análise da informação existente completada com trabalhos e levantamentos de campo, nomeadamente levantamentos topo-batimétricos de nove secções transversais, abrangendo o leito do rio entre o dique da margem esquerda da Lezíria Grande e a plataforma da linha do Norte.

A caracterização dos recursos hídricos de superfície integra os domínios da hidrografia, hidrologia, ocorrência de cheias, qualidade da água e usos da água. Em relação à ocorrência de cheias foram tidos em conta o "Estudo Hidráulico da Influência da PLLN na Envolvente em Situação de Cheias no rio Tejo" (ATKINS 2007) e o "Estudo Hidrológico para a Área da Futura Plataforma Logística de Lisboa Norte".

O rio Tejo neste troço apresenta um leito com cerca de 700 m de largura encontrando-se já no seu troço final, estuarino, na área de influência das marés, as quais se fazem sentir até Muge.

O Estuário do Rio Tejo constitui uma grande massa de água, que apresenta uma superfície de cerca de 320 km^2 e um volume total médio da ordem de 1 890 hm^3. Os caudais médios são da ordem de 300 a 400 m^3/s e os de estiagem são da ordem de 50 m^3 (LNEC, 1992).

Neste troço o rio apresenta diques de defesa contra cheias, cujo coroamento do dique da margem direita se desenvolve a cotas variáveis entre um mínimo de 3,09 m (foz da Vala do Carril) e um máximo de 4,11 m (foz da Vala de Emaús).

O leito de máxima cheia encontra-se confinado pela linha de caminha de ferro do norte, apresenta cotas muito baixas variáveis entre 1 m e 2 m, sendo uma zona preferencial de inundação em situações de cheias provenientes dos cursos de água afluentes, funcionando como uma grande bacia de retenção e de amortecimento.

Em função da proximidade do rio Tejo e da variação dos níveis de água com as marés verifica-se, que os terrenos adjacentes, de cotas mais baixas, apresentam encharcamento de carácter temporário.

As linhas de água na área de intervenção (vala do Carril, vala de Santo António, vala de Emaús e Ribeira da Castanheira) caracterizam-se por apresentar regime torrencial, cujos caudais médios relativos ao semestre húmido e seco se encontram representados no quadro 1.

Quadro 1 – Caudais médios do semestre húmido e seco (adaptado do EIA)

Linha de água	Área a montante (Km^2)	Escoamento RS (10^3dam^3)	Escoamento Rh (10^3dam^3)	Caudal Qs (M^3/s)	Caudal Qh (M^3/s)
Ribeira da Castanheira	4,10	92,3	630,6	0,006	0,040
Vala de Santo António	0,96	21,8	148,9	0,001	0,009
Vala de Émaus	0,98	21,8	148,9	0,001	0,009
Vala do Carril	3,20	71,8	490,5	0,005	0,031

Estas linhas de água apresentam caudais relativamente baixos, verificando-se o seu escoamento essencialmente no semestre húmido.

A determinação dos caudais baseou-se nas estimativas dos escoamentos e caudais médios no semestre seco e semestre húmido, com base na extrapolação de dados relativos à estação hidrométrica de Ponte de Ota, na ribeira da Ota, próxima da zona de intervenção.

Salienta-se que as estimativas efectuadas consideraram apenas as afluências geradas no interior das bacias hidrográficas próprias, não considerando a entrada de águas provenientes do rio Tejo, cujo débito é variável em função do nível da água neste rio, tendo sido subavaliados as disponibilidades hídricas.

A entrada de águas do rio Tejo ocorre livremente na foz da vala do Carril e é permitida periodicamente (com intervalos de alguns dias) pela abertura das comportas das valas de Santo António, de Emaús e da Ribeira da Castanheira.

A **ribeira da Castanheira** é a de maiores dimensões, sendo a única que consta da "Classificação Decimal dos Cursos de Água de Portugal Continental", tendo o índice 301.28. Esta ribeira tem a sua origem em Tapada, à cota 215 m e apresenta um comprimento total de cerca de 7 km. A montante da travessia da EN 1, apresenta declives acentuados e têm características marcadamente torrenciais, enquanto na zona da lezíria, apresenta características fluviais, onde ocorrem fenómenos de assoreamento, sendo o escoamento condicionado, pelos níveis de água a jusante, ou seja pelo rio Tejo. A largura do rasto varia entre um máximo de 6,5 m, e um mínimo de 2,0 m, sendo o troço regularizado a jusante da travessia da Linha do Norte, o que apresenta maiores dimensões (larguras de rasto de 4 a 6,5 m). Na zona terminal da ribeira, existe uma comporta mural com accionamento a partir do dique que permite, quando necessário, evitar a entrada de águas do rio Tejo.

A **vala do Carril**, a montante da travessia da EN 1, apresenta declives acentuados e têm características marcadamente torrenciais. A jusante apresenta características fluviais, os fenómenos de assoreamento tem maior expressão. O controlo do escoamento é feito pelos níveis de água a jusante (rio Tejo). A largura do rasto varia entre um máximo de 9,6 m, na zona da confluência e um mínimo de 1,8 m junto da travessia da Linha do Norte. Na zona terminal da vala, verifica-se frequentemente, em situação de preia-mar, a inversão do sentido do escoamento, dado que não existem equipamentos de controlo de níveis. Esta vala encontra-se bastante artificializada, com diques marginais ao longo de todo o desenvolvimento do leito principal a jusante da travessia da Linha do Norte/via rodoviária. O coroamento do dique na margem direita é mais elevado, estando sempre acima da cota 3,5 e apresenta continuidade com o dique da margem do rio Tejo.

As **valas de Emaús e de Santo António** apresentam menor desenvolvimento e contrariamente às outras duas linhas de água, não recebem drenagem das encostas situadas a Poente da EN 1. Estas valas, que atravessam a zona da futura PLLN, apresentam características marcadamente artificiais, com variações muito bruscas das directrizes dos leitos principais. As duas valas apresentam, na secção terminal, comporta mural que evita a entrada de águas do rio Tejo, quando necessário.

Nesta zona verifica-se a ocorrência de cheias, as quais podem ter natureza e origem diferentes (as cheias do Tejo e as cheias dos afluentes).

As cheias do rio Tejo caracterizam-se por uma evolução lenta, que nas situações mais moderadas são contidas pelos diques marginais, enquanto nas situações extremas provocam inundação dos terrenos contíguos, onde se inclui a área de implantação da PLLN.

Neste troço do rio, o escoamento processa-se em regime lento (mesmo em cheia) sendo controlado pelas condições de fronteira a jusante, sofrendo a influência dos níveis de maré no oceano.

A maior cheia do rio Tejo dos últimos 100 anos ocorreu em 1979, estimando-se que tenha atingido, em Vila Franca de Xira, um caudal da ordem de 14 500 m3/s, valor adoptado em vários estudos por diferentes identidades.

Também existe um estudo efectuado pela DRGAH (1982) no rescaldo da cheia de 1979 "Lezíria Grande de Vila Franca de Xira. Reconstrução do Dique de defesa. Estudo Prévio", que refere que o valor do caudal da cheia centenária em Vila Franca de Xira foi da ordem de 15 880m3/s.

De acordo com a informação disponível o aterro da Linha do Norte constituiu o limite da área inundada aquando da cheia do Rio Tejo, em 1979, na zona de Castanheira do Ribatejo, funcionando como um dique.

As cheias das linhas de água afluentes do rio Tejo, que delimitam e atravessam a área em estudo, caracterizam-se por apresentarem pontas de cheia repentinas, em resposta a episódios pluviosos intensos, com tempos de concentração da ordem de 1,5 h e inferiores. Estas cheias são agravadas pelo constrangimento que constituem os diques de protecção da margem do rio Tejo entre a vala do Carril e a ribeira da Castanheira.

Segundo o "Estudo Hidrológico para a Área da Futura Plataforma Logística de Lisboa Norte" verifica-se que a estimativa dos caudais de ponta de cheia para diferentes períodos de retorno de (20, 50 e 100 anos) representados no quadro nº2, face à pequena dimensão das quatro bacias hidrográficas os caudais gerados têm um valor que pouca influência tem na plataforma, nas suas acessibilidades, bem como na zona envolvente.

Quadro 2 – Caudais de ponta de cheia para diferentes períodos de retorno

Linha de água/secção	Caudais de ponta (m^3/s)		
	Período de retorno de 20 anos	Período de retorno de 50 anos	Período de retorno de 100 anos
Rib. da Castanheira à entrada na PLLN	17	24	29
Rib. da Castanheira na foz	19	27	33
Vala de Santo António na foz	10	12	14
Vala de Émaus na foz	11	14	16
Vala do Carril à entrada na PLLN	12	17	21
Vala do Carril na foz	14	20	25

A caracterização da qualidade das águas superficiais baseou-se na recolha da informação disponível e na realização de 4 amostragens na rede hidrográfica local, em Janeiro e em Maio de 2007.

A necessidade de efectuar as amostragens prendeu-se com o facto das estações de monitorização do Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos (SNIRH) na envolvente da área de estudo nenhuma se afigurar adequada para a caracterização da qualidade da água das linhas de água identificadas

Da análise dos resultados de acordo com o Decreto-Lei nº 236/98 verifica-se que:

- Todas as linhas de água apresentam, em pelo menos uma das amostragens, um valor de CBO5 acima do constante no Anexo XXI (objectivos ambientais de qualidade mínima para as águas superficiais);
- Todas as linhas de água, ao nível dos coliformes fecais, em pelo menos uma amostragem ultrapassaram o Valor Máximo Recomendado (VMR) referente às águas destinadas à rega, o que é indicador eventuais descargas de efluentes urbanos para estas linhas de água.
- Todas as linhas de água, com excepção da Ribeira da Castanheira ultrapassam o Valor Máximo Recomendado (VMR) referente aos SST.

Apesar destas amostragens não serem representativas, uma vez que só se dispõem de duas campanhas, consideram-se indicativas, constituindo a caracterização da situação de referência.

Em termos dos usos da água refere-se a utilização nas actividades agropecuárias, nomeadamente as valas de Emaús e de Santo António como uma fonte alternativa para a rega das pastagens, e/ou abeberamento do gado.

O abastecimento público do concelho de Vila Franca de Xira é assegurado pela EPAL, através dos depósitos existentes na povoação da Castanheira do Ribatejo.

Em termos de poluição e de acordo com o Inventário Nacional de Sistemas de Abastecimento de Água e de Águas Residuais (INSAAR), o concelho de Vila Franca de Xira apresenta um índice de atendimento de

população da ordem de 71 a 90%. As principais fontes de poluição na área de estudo são a poluição de origem doméstica e industrial (fontes tópicas) e a poluição de origem agropecuária e urbana (fontes difusas).

A poluição difusa na área de estudo resulta de fontes de origem urbana – as vias de comunicação rodoviária, principalmente da A1 e EN1 e as águas pluviais dos aglomerados urbanos (tal como as águas de escorrência das estradas, que transportam partículas, hidrocarbonetos, óleos e metais pesados); de origem agrícola e agropecuária, em particular, nos terrenos entre a Linha do Norte e o rio Tejo, onde se incluem os terrenos da futura PLLN.

De acordo com o Plano de Bacia Hidrográfica (PBH) do rio Tejo, a Lezíria do Tejo apresenta cargas médias de azoto na ordem dos 4,2 kg/ha.ano e de fósforo na ordem dos 37,3 kg/ha.ano, o que representa, para as linhas de água na área de estudo (considerado a área agrícola actual em cerca de 350 ha), uma carga total na ordem dos 1.461 t/ano de azoto e de fósforo de 13.083 t/ano.

Por último, é importante referir que as quatro linhas de água estão sob a influência das marés, encontrando-se os caudais de entrada das águas do rio Tejo regularizados por comportas localizadas na foz de cada uma das linhas de água, o que provoca o aumento da salinidade da água durante o período de entrada de caudal.

A identificação e avaliação dos impactes foram efectuadas para a fase de construção e exploração.

Na fase de construção os principais impactes prendem-se essencialmente, com as acções de preparação do terreno para implantação do aterro base onde se desenvolverá a plataforma.

Estas acções devido aos elevados volumes de terras que é necessário movimentar poderão incrementar o assoreamento dos leitos das linhas de água, criando obstáculos ao escoamento. Em resultado desta situação a drenagem do excesso de água dos campos será dificultada, podendo ocorrer com maior frequência, situações de encharcamento.

Os potenciais impactes induzidos serão negativos, temporários e localizados, podendo ser significativos. Contudo, se adoptadas as medidas adequadas, poderão ser evitados ou minimizados em magnitude e duração temporal.

A regularização das linhas de água, bem como a consolidação de diques e a implantação de passagens hidráulicas, favorecem a introdução de sedimentos a jusante indo provocar, fenómenos de assoreamento do leito. Os impactes induzidos por estas acções serão, negativos, temporários, localizados e significativos, podendo ser minimizados, caso sejam implementadas as medidas adequadas.

O EIA refere que as acções de regularização, limpeza e melhoria do escoamento das valas a jusante da PLLN, terão um efeito compensatório dos efeitos negativos referidos anteriormente, constituindo um impacte positivo, temporário (tornado permanente se existir continuada manutenção e limpeza), localizado e pouco significativo.

O potencial impacte positivo manifesta-se essencialmente ao nível da função hidráulica, enquanto que ao nível da função biofísica e paisagística, ocorrerá um impacte negativo, que se forem adoptadas as medidas adequadas poderá não ter qualquer significado.

Na fase de exploração os principais impactes negativos resultam da presença do aterro da plataforma, com um formato rectangular alongado com cerca de 2 km de comprimento, distanciando da margem do rio Tejo cerca de 400 m (no extremo Nor-Nordeste, ou montante) e 900 m (no su-sudoeste ou jusante), com uma área de 100 ha (à cota 4,2 m nos arruamentos e à cota 4,5 m na área da implantação dos edifícios), que ocupa cerca de 1/3 da zona preferencial de inundação, cujas cotas actuais variam entre 1e 2 metros.

Segundo o EIA, tendo por base o "Estudo Hidráulico da Influência da PLLN na Envolvente em Situação de Cheias do Rio Tejo", pela ATKINS (2007), conforme os cenários considerados refere-se que:

- A implantação da PLLN tem impactes muito reduzidos na envolvente, em situação de cheias no rio Tejo. A subida da superfície livre da água no rio Tejo para montante, quer para a cheia centenária, quer para o cenário I não apresenta grande significado sendo as sobreelevações máximas, inferiores a 5 cm;
- As cotas máximas atingidas pela superfície livre da água na zona envolvente da PLLN, não depende exclusivamente dos caudais fluviais circulantes mas também do regime de marés e de ventos no estuário do rio Tejo.
- O estreitamento do leito de cheias provocado pela implantação da PLLN provoca uma ligeira aceleração do escoamento, quer no leito principal I(1,96 m/s na situação actual para 2,02m/s na situação futura) quer no leito de máxima cheia que se prevê um aumento de 5%.

Tendo em conta que grande parte do escoamento se processa no leito principal do rio (92% na situação actual 94% na situação futura) refere-se que apesar da diminuição da capacidade do leito de máxima cheia (redução de cerca de 33%) o nível máximo de água mantém-se.

Em relação, a ocorrência da cheia centenária nos afluentes, o efeito do aterro da PLLN provoca um aumento do nível máximo da água (na zona preferencial de inundação) inferior a 10 cm, passando da cota 3,21 (na situação actual) para 3,29 (na situação futura) (ATKINS, 2006).

A implantação do aterro da PLLN e as alterações previstas na rede hidrográfica local não irão contribuir para que ocorram sobreelevações dos níveis de água para montante face ao que se verifica actualmente, pelo as intervenções previstas representam, na globalidade, um impacte indiferente.

Ao nível do projecto de regularização a opção por passagens hidráulicas constituídas por secções duplas e triplas com pilares ou "septos" no leito menor irão originar acumulação de material sólido flutuante, transportado pelo escoamento, com a possível colmatação da secção de vazão e galgamento das margens. Considera-se que esta situação será indutora de um impacte negativo significativo e eventualmente perturbador do funcionamento da PLLN.

A alteração induzida pela presença da PLLN no funcionamento geral desta zona de expansão de cheias, considera-se pouco expressiva face à situação actual, sendo comportável pelo sistema, mesmo em situações extremas (cheia centenária), sendo o impacte induzido negativo permanente, de abrangência local, e pouco significativo. No entanto, o funcionamento do sistema hidráulico fica "fragilizado" e tenderá a ter uma resposta menos eficiente a eventuais intervenções futuras que se venham a realizar, particularmente nesta zona preferencial de inundação.

Assim, com as incertezas associadas à determinação dos caudais de cheia e à ausência de resultados de modelos matemáticos a aplicar para simulação da cheia hidráulica neste troço do rio, face à proximidade da zona estuarina "…atendendo às dimensões da lezíria na margem direita do rio Tejo comparativamente com a zona de ocupação da futura PLLN (cerca de 1%) e à existência (na situação actual) de vários confinamentos e obstáculos frontais aos escoamentos neste leito de cheias localizados a montante da área da PLLN", concorda-se com a afirmação do estudo que refere que "…afigura-se provável que a implementação da PLLN na vasta extensão dos leitos de cheia do rio Tejo não tenha impactes significativos no andamento da superfície livre da água neste curso de água, em situação de cheia".

Esta situação confirma-se ainda dado que a maior restrição ao escoamento situa-se no troço a jusante adjacente a Vila Franca de Xira que apresenta o leito menor com a secção mais reduzida, e também pelo facto do leito maior da margem direita devido à ocupação urbana daquela zona.

Contudo, e na perspectiva de se dispor de um conhecimento mais detalhado da zona, que permita atempadamente salvaguardar pessoas e bens, e minimizar efeitos negativos na ocorrência de cheias considera-se que o "Estudo Hidráulico da Influência da PLLN na Envolvente em Situação de Cheias do Rio Tejo" seja completado, tendo em conta a série de dados disponíveis, nomeadamente a série de

dados limnimetricos em Vila Franca de Xira, recolhida pelo e Instituto Hidrográfico, bem como o efeito da vala do Carregado.

Em face do alteamento do plano de água e também do aumento da velocidade provocado pela construção da plataforma é necessário proceder ao levantamento do estado de conservação do dique na margem esquerda.

Na eventualidade de serem detectadas situações de fragilidade, estas deverão ser objecto de intervenção, tendo em vista suportar o agravamento das condições de escoamento provocado pela PLLN. Para o levantamento e análise do estado do dique deverá ser constituída uma comissão da qual deverá fazer parte a Associação de Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira.

Ao nível da rede hidrográfica local há ainda a referir também o aumento do escoamento, no interior da PLLN, em resultado das áreas impermeabilizadas, cujos caudais médios de drenagem pluvial são de 14 500 L/seg. Este valor será sensivelmente repartido da seguinte forma: 2 410 L/s drenam para a ribeira da Castanheira; 4 340 L/s para a vala de S. António e 7 750 L/s para a vala de Emaús.

Tendo em conta o sistema de drenagem previsto e os valores de escoamento referidos que são bastante elevados quando comparados com as estimativas de caudais médios no semestre seco e húmido nestas linhas de água, considera-se a rejeição concentrada dos caudais referidos nas quatro linhas de água irão induzir um impacte negativo, permanente, de abrangência local, devendo ser introduzidos no troço final de rejeição órgãos dissipadores de energia cujo objectivo é atenuar os efeitos erosivos nos leitos das linhas de água.

A exploração do empreendimento não origina impactes em termos de consumos de águas superficiais na medida em que não são utilizados recursos hídricos superficiais locais. A água para consumo humano é proveniente do sistema de abastecimento público de Castanheira do Ribatejo. No entanto os volumes de água necessários são irrelevantes face à capacidade global do sistema.

No que respeita à origem da água para rega, esta tem origem subterrânea (furo já existente), pelo que a este nível também não ocorrerão pressões sobre os recursos superficiais.

Os potenciais impactes na qualidade das águas superficiais, na fase de construção, resultam essencialmente das seguintes acções:

- Desmatação e decapagem da terra vegetal para limpeza do terreno;
- Implantação, operação e desactivação dos estaleiros de obra;
- Movimentação de terras e constituição da plataforma (aterros e terraplenagens);
- Operação e movimentação de veículos e máquinas afectos à obra nas vias
- Abertura de acesso, em particular nas vias não pavimentadas;
- Regularização das linhas de água que delimitam e/ou atravessam a plataforma;
- Operação nas centrais de betão e de betonagem;

as quais serão indutoras de emissão de partículas com metais pesados, (o cádmio, o cobre e o zinco e os hidrocarbonetos) que poderão ser arrastadas para a rede hidrográfica, aquando da ocorrência de precipitação intensa, indo provocar o aumento da turbidez, em resultado dos elevados teores de matéria em suspensão, a redução da penetração da luz e, consequentemente, a produtividade primária.

Este impacte tem maior probabilidade de ocorrer quando as actividades de construção se desenvolverem junto das linhas de água, sendo mais sensíveis a este processo as linhas de água que se localizam dentro da área de construção, nomeadamente, a vala de Emaús e a vala de Santo António.

Estes fenómenos têm, no entanto, um carácter temporário (reduzindo-se ao tempo de construção do projecto) e são reversíveis, em particular nestas linhas de água onde se verifica uma renovação constante da massa de água com a entrada de água proveniente do Rio Tejo (provocada pelo ciclo de

marés). Os impactes provocados pelas actividades acima descritas serão negativos, temporários, de abrangência local significativos.

Salienta-se ainda que a construção faseada da plataforma aumenta o risco de inundação e estagnação da água aumentando o risco de eutrofização nas valas de Emaús e de Santo António, resultando numa diminuição da qualidade da água durante esse período, sendo o impacte negativo e local, contudo minimizável, desde que seja assegurado o correcto funcionamento das linhas de águas.

O EIA refere que produção de efluentes domésticos nas instalações sanitárias dos estaleiros de obra não foi avaliada dado se desconhecer a localização do estaleiro. Considera-se que os efluentes produzidos tem que ser tratados devendo ser expressas todas as medidas para minimizar/eliminar os impactes negativos.

Na fase de exploração os impactes na qualidade das águas superficiais são induzidos pelo conjunto das actividades inerentes à plataforma nomeadamente, circulação e parqueamento de veículos ligeiros e pesados; funcionamento das instalações sanitárias e da restauração e manutenção dos espaços verdes., as quais irão produzir respectivamente efluentes característicos de águas de escorrência das estradas, com elevadas concentrações de metais pesados e hidrocarbonetos; de águas residuais urbanas, com elevada carga orgânica, nutrientes e microorganismos; e águas pluviais dos espaços verdes, ricas em nutrientes e pesticidas.

Em relação às actividades de circulação, parqueamento e abastecimento dos veículos ligeiros e pesados, tendo em conta que o estacionamento previsto na área da PLLN é de 9 059 lugares para veículos ligeiros e 1 140 lugares para veículos pesados os quais irão suportar um tráfego médio diário (TMD) de 6 299 veículos, dos quais, 4 896 são ligeiros e 1 402 são pesados, considera-se que o impacte expectável resultante do arrastamento dos poluentes (metais pesados (zinco, cobre, cádmio e crómio), os hidrocarbonetos aromáticos policíclicos (HAP), os óleos e gorduras e os sólidos suspensos totais) acumulados no pavimento pelas águas de escorrência serão negativos significativos.

Tendo em conta o tráfego viário previsto, apesar do EIA não ter procedido à determinação do acréscimo de concentração de poluentes nas águas de escorrência, limitando-se a referir as concentrações típicas de poluentes presentes em águas de drenagem de estradas e áreas urbanas, considera-se que os efluentes destas áreas não podem ser lançados directamente no meio receptor devendo ser tratados.

A manutenção dos espaços verdes e a consequente produção de águas pluviais nesses espaços é outra acção potenciadora de impactes negativos na qualidade da água superficial, sendo o impacte gerado pela manutenção dos espaços verdes negativo, permanente, local e pouco significativo.

O EIA refere duas situações com impactes potencialmente positivos: o término da construção faseada da plataforma logística e a regularização e limpeza periódica das linhas de água, em particular da vala de Emaús e vala de Santo António, contribuirão para uma melhoria gradual da qualidade da água. Este impacte **positivo** e permanente é de abrangência local e pouco significativo, uma vez que, se continua a verificar a descarga de águas residuais provenientes das indústrias localizadas a montante, não será, por si só, potenciador de uma melhoria considerável na qualidade da água.

Outro impacte potencialmente positivo terá como origem o Plano de Gestão Ambiental a implementar durante o funcionamento da PLLN, assumindo que esse plano tenha um efeito regularizador da qualidade das linhas de água, pressionando as entidades responsáveis pela recolha e tratamento dos efluentes produzidos a montante da área de implantação da PLLN a garantirem os limites para a descarga de águas residuais.

5.2 ÁGUAS SUBTERRÂNEAS

O EIA caracteriza o sistema aquífero Aluviões do Tejo no qual se localiza a PLLN. Este sistema ocupa uma área aproximada de 1 090 km2, sendo constituído por materiais de origem fluvial: as aluviões modernas (Holocénico) e os terraços (Plistocénico). Estas formações apresentam grande irregularidade e complexidade da estratificação. As aluviões são, genericamente, constituídas por alternâncias de areias e lodos, com um depósito basal de areias com seixos e calhaus que pode atingir quatro dezenas de metros. Os seixos e/ou calhaus são muitas vezes dominantes.

A recarga do sistema aquífero faz-se a partir da precipitação directa sobre o aquífero e é estimada em 200 mm/ano, com excepção da área aluvionar de jusante, onde se estima ser apenas de 100 mm/ano. Estes valores da recarga são equivalentes a um volume anual de 244 hm3 (Mendonça, 1991).

A descarga dá-se ao longo das linhas de água que atravessam o sistema aquífero sendo o rio Tejo a estrutura drenante principal. A relação hidráulica entre o sistema aquífero e as linhas de água é de natureza sazonal (influente ou efluente), dependente da posição relativa dos níveis da água no sistema aquífero e na rede hidrográfica.

A jusante de Valada fazem-se sentir os efeitos hidrodinâmicos e físico-químicos da maré no estuário do Tejo, que além de provocar as variações do nível, afecta também a qualidade da água do sistema aquífero (encontram-se valores de resíduo seco que ultrapassam 2 g/L).

Este sistema hidrogeológico tem por nível de base o nível da água no estuário do Tejo, que é variável com a evolução das marés no estuário. Com a subida ou descida do nível da água no estuário é mais rápida que nas formações aquíferas marginais, o sentido do fluxo subterrâneo ou de transmissão de pressões sofre inversões conformes o nível da água no rio Tejo. Em preia-mar há armazenamento marginal (*bank storage*) e/ou subida da pressão da água nos níveis confinados e semiconfinados marginais; na baixa-mar, o sentido do escoamento inverte-se e há a descarga do armazenamento marginal e a diminuição da pressão da água nos níveis confinados e semiconfinados.

Com efeito, o sistema de comportas instalado nas linhas de água tributárias impede o acesso da água salgada do estuário do rio Tejo e permite a descarga da água das valas que entra a norte da Lezíria de Vila Franca de Xira.

O Plano de Bacia refere que a vulnerabilidade do sistema aquífero Aluviões do Tejo na zona de implantação da PLLN é baixa. Esta situação está relacionada com a estrutura do sistema aquífero, em que as camadas aquíferas estão recobertas por camadas mais ou menos contínuas e espessas de lodos e argilas (permeabilidade muito baixa: aquicludo/aquitardo), com espessura de dezenas de metros e com algumas intercalações lenticulares de areias em geral lodosas

As lentículas de areias lodosas, ficam encaixadas entre camadas de baixa permeabilidade e portanto "sem"continuidade hidráulica lateral ou vertical para poderem ser consideradas como possíveis formações aquíferas relevantes.

No interior do perímetro da área reservada para a PLLN não se identificaram furos ou outro tipo de captações de água.

A caracterização da qualidade da água teve em conta os dados disponíveis, obtidos na altura da construção das captações ou dos furos de pesquisa, os quais não se encontram regularmente distribuídos pela área do sistema aquífero. Existe uma maior concentração de informação nas áreas mais pesquisadas e com maior número de captações (por exemplo, campos de captação da EPAL).

A caracterização química das águas das aluviões reflecte a heterogeneidade geoquímica do ambiente aquífero e a influência da rede hidrológica superficial. Tratam-se de águas cloretadas sódicas e águas mistas (cloretadas-bicarbonatadas e bicarbonatadas-cloretadas, no que respeita aos aniões, e sódicas-cálcicas e cálcicas-sódicas, no que se refere aos catiões). A qualidade da água para consumo humano é regra geral deficiente, com a mineralização relativamente elevada

Da análise dos dados e de acordo com o anexo I do Decreto. Lei n.º 236/98 verifica-se que os valores obtidos se encontram acima Valor Máximo Recomendado (VMR) e Valor Máximo Admissível (VMA), sendo os casos mais frequentes os valores da condutividade, cloreto (100 %), magnésio e sódio, num universo de 13 amostras (no caso do nitrato o universo é apenas de 5 amostras). As concentrações em Fe2+ e Mn2+ dissolvidas na água podem atingir valores da ordem de 5 mg/L e 2 mg/L, respectivamente. Este facto deve-se à existência de ambiente geoquímico redutor, provocado pela muita matéria orgânica presente nas camadas lodosas.

No que respeita à qualidade da água para uso agrícola, com base na classificação do United States Soil Salinity Laboratory (USSSL) nas aluviões, das 13 amostras consideradas encontram-se águas das classes C3S1 (46 %), C3S2 (38 %), C3S4 (8 %), e C4S3 (8 %), isto é, o risco de salinização dos solos varia de alto a muito alto e o de alcalinização de baixo a alto.

A identificação e avaliação dos impactes foram efectuadas para a fase de construção e exploração.

Na fase de construção, os impactes estão relacionados essencialmente com as obras de aterro e construção dos edifícios e infra-estruturas associadas, que irão induzir a impermeabilização de uma área de 100 ha, que irá provocar alterações na infiltração. Contudo tendo em conta as características do aquífero considera-se que a afectação induzida, não irá provocar alterações no regime de escoamentos subterrâneos. Este impacte tem início na fase de construção e irá prolongar-se na fase de exploração, sendo irreversível.

Em termos de afectação da qualidade do aquífero, tendo em conta as suas características neste local, considera-se que os impactes expectáveis não assumirão grande significado. Contudo considera-se que deverão ser tomadas medidas minimizadoras que evitem a ocorrência de potenciais situações de contaminação com substâncias perigosas. Na eventualidade de uma situação de contaminação deverá ser previsto um programa de despoluição.

Na fase de exploração, além dos impactes já referidos resultantes da impermeabilização da área da plataforma, e que se irão prolongar ao longo da vida útil da plataforma, há a referir os impactes resultantes da poluição crónica e acidental do acréscimo de poluentes associado ao tráfego rodoviário.

Em resultado do elevado tráfego rodoviário, é espectável uma acumulação de poluentes que serão arrastados coma as águas de escorrência as quais se poderão infiltrar, indo contaminar o aquífero. Associado a este aspecto existe também o aumento do risco de acidentes e derrame de óleos, de combustíveis e produtos transportados, que poderão ir contaminar o aquífero. Contudo, dadas as características do sistema aquífero, os potenciais impactes resultantes, serão negativos, permanentes de abrangência local.

Dada a importância da salvaguarda deste recurso considera-se que deverão ser cumpridas as medidas minimizadoras e elaborado um plano de emergência que evitem a ocorrência de potenciais situações de contaminação do aquífero.

5.3 AMBIENTE SONORO

Relativamente a este factor ambiental, salienta-se que a área envolvente ao local de implantação é actualmente uma zona já bastante ruidosa, evidenciando conflitos acústicos junto aos receptores sensíveis, localizados nas imediações da Estrada Nacional - EN1 e acesso proposto na solução A, os quais estão já expostos a níveis sonoros superiores aos valores limites, previstos no Regulamento Geral do Ruído (RGR).

A caracterização do ambiente sonoro da área de implantação e envolvente do projecto da PLLN, na situação de referência, foi efectuada através da realização de campanhas de medições acústicas e modelação matemática computacional. Os resultados obtidos revelaram que os indicadores de ruído

correspondente ao período diurno-entarceder-nocturno, L_{den}, e ao período nocturno, L_n, já são ultrapassados nos locais designados por pontos 6 e 7 (existência de habitações), resultantes do tráfego rodoviário, ferroviário e unidades industriais, existentes na área envolvente à área de implantação do projecto.

Em termos de pressupostos considerados na modelação acústica das situações de referência e sua evolução sem projecto, o EIA assumiu que o tráfego ferroviário e a actividade industrial não foram tidos em conta na abordagem metodológica, uma vez que o projecto relativo à PLLN não terá repercussões sobre aquelas fontes sonoras.

Nestas condições e relativamente à evolução da situação de referência sem a concretização do projecto, o EIA prevê que haja um aumento no volume de tráfego nos eixos rodoviários existentes (A1 e EN1) na área de influência do projecto. A simulação da evolução dos níveis sonoros para o ano horizonte 2017 sem o projecto, evidencia uma maior extensão das áreas de conflitos acústicos quando comparados com as verificadas em 2007. Embora o projecto se desenvolva de uma forma faseada, entre o ano 2007 e o ano 2022, é assumido no EIA que o ano 2017 foi tomado como referencial de horizonte de projecto, por um lado, devido ao facto do tráfego gerado pela plataforma em 2007 estar próximo do horizonte final do projecto (2022) e, por outro, haver dados disponíveis apenas até 2017, nomeadamente em relação ao Novo Aeroporto de Lisboa.

Relativamente à Fase de Construção, os potenciais impactes resultarão dos níveis sonoros emitidos pela utilização de máquinas e equipamentos usualmente associados às actividades de obras de construção civil, tais como, demolição, terraplanagens e operações de transporte de terras, assim como, o ruído gerado pela circulação de veículos pesados.

A estimativa dos níveis sonoros apresentada no EIA indica que os impactes resultantes desta fase poderão afectar de forma significativa receptores sensíveis localizados na envolvente próxima da área do projecto, designadamente num raio de acção de 200 metros. Tendo em conta a distância a que se encontram alguns receptores sensíveis (sudoeste da PLLN), inferior a 50 metros, o EIA prevê e identifica que ocorrerão impactes negativos, significativos, temporários e localizados. Do ponto de vista dos impactes na componente acústica do ambiente, a actividade associada às obras de construção civil com maior relevância é a movimentação de terras e escavação, uma vez que corresponde à actividade que se desenvolve numa área mais extensa e que se virá a prolongar por um período de tempo mais longo.

No que se refere à circulação de veículos pesados, o EIA prevê a ocorrência de impactes negativos, temporários e de abrangência local, podendo afectar significativamente a evolvente da área do projecto.

No que concerne os potenciais impactes para a Fase de Exploração, em relação às previsões resultantes do tráfego induzido pela futura exploração da plataforma logística, e tendo por base o ano horizonte 2017, com e sem a implementação do projecto, o EIA conclui que o funcionamento da PLLN contribuirá para o aumento dos níveis sonoros, traduzidos em termos de classificação de impactes na componente acústica do ambiente, como negativos, permanentes e muito significativos, em particular nas zonas sensíveis próximas do inicio do acesso designado por B, junto ao nó da Auto-estrada n.º 1 (A1).

Relativamente aos Impactes Cumulativos do projecto, o EIA considerou, cumulativamente, o funcionamento da PLLN com o Novo Aeroporto de Lisboa localizado na Ota (NAL). Relativamente ao tráfego ferroviário e à actividade industrial, estes não foram tidos em conta na abordagem metodológica assumida no EIA – o projecto relativo à PLLN não terá repercussões sobre aquelas fontes sonoras. Esta avaliação reporta-se ao ano horizonte de 2017, o qual foi considerado pelas razões já referidas na caracterização do ambiente afectado pelo projecto.

Segundo o EIA, os acréscimos resultantes do funcionamento do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) não se sobrepõem geograficamente aos acréscimos de ruído gerados pelo funcionamento da PLLN, sendo assim previsível, que nos receptores sensíveis considerados, a magnitude dos impactes neste domínio se mantenha idêntica à situação verificada para a fase de exploração do projecto.

Tendo em conta a avaliação supra mencionada, subscrevem-se as conclusões do EIA, nomeadamente:

- A área envolvente ao local de implantação é actualmente uma zona bastante ruidosa, evidenciando conflitos acústicos junto aos receptores sensíveis identificados;
- Verificar-se-ão acréscimos dos níveis sonoros resultantes do funcionamento da PLLN, designadamente ao longo dos acessos A e B;
- A construção do acesso B reduzirá a magnitude dos impactes nos receptores próximos do acesso A, uma vez que o tráfego afecto à plataforma será redireccionado para aquela via. Por outro lado, o acesso B será construído numa zona predominantemente industrial e rural, não se verificando receptores sensíveis;
- A maioria dos acréscimos de ruído ocorre em zonas onde não existem receptores sensíveis, com excepção do nó da A1, junto ao acesso B.

Quanto às Medidas de Minimização propostas e/ou compensatórias, considera-se o seguinte:

- Fase de construção:

O EIA assume que as obras relativas à PLLN serão executadas apenas em dias úteis. Para além desta posição, o EIA apresenta medidas de boa prática corrente, as quais deverão ser adoptadas no âmbito da execução de planos de gestão ambiental.

Relativamente aos receptores localizados a Sul/Sudoeste, o EIA assume que a minimização dos impactes previstos neste factor ambiental serão de muito difícil minimização. Para tal, identifica como medida de minimização a integração da área onde estão localizadas habitações na área da PLLN, propondo que aquele espaço venha a ter um uso do solo com uma ocupação diferenciada – espaço verde de utilização colectiva, facto que já se encontra proposto no EIA.

- Fase de Exploração:

O EIA refere medidas de carácter geral e de carácter específico. As primeiras correspondem a medidas de boa prática corrente e concretizar-se-ão com a implementação do já citado plano de gestão ambiental. As segundas dizem respeito a uma medida concreta consubstanciada numa barreira acústica a implementar na zona sensível adjacente ao início do acesso B, junto ao nó da A1, e na reconversão da área relativa às habitações localizadas a Sul /Sudoeste da PLLN.

As barreiras acústicas são fundamentais para os receptores junto ao nó da A1. As simulações efectuadas no âmbito do EIA evidenciam que ainda se verificarão impactes residuais para o indicador de ruído nocturno (Ln). Face ao exposto, e considerando que na fase de conformidade foram solicitados esclarecimentos sobre o responsável pela implementação da Barreira Acústica e, impedimento da sua concretização resultante das características de natureza urbana (acessos e passeios) no local considerado. O estudo proposto no EIA deverá ser efectuado o mais cedo possível, devendo ainda no decurso do presente procedimento, ser avaliados os eventuais impedimentos função das características do local (de natureza urbana - acessos e passeios), conforme referidas no EIA.

A CA concorda com a monitorização e Política de Gestão Ambiental contemplados no EIA.

Em suma, verifica-se que a implementação do projecto, tanto ao nível da construção como ao nível da exploração, introduzirá impactes negativos na componente acústica do ambiente. Apesar dos impactes previstos e identificados, considera-se que as medidas de minimização preconizadas no EIA permitirão minimizar na generalidade os impactes detectados, subsistindo apenas, e por um período temporário (até à construção do acesso B) impactes não mitigados nos receptores sensíveis existentes ao longo do acesso A (esta situação já ocorre na situação de referência).

Pelo exposto, relativamente ao factor ambiental ambiente sonoro, considera-se que deverão ser cumpridas todas as medidas de minimização proposta no EIA, bem como à concretização dos planos de monitorização do ruído ambiente igualmente propostos.

5.4 QUALIDADE DO AR

Os aglomerados populacionais mais próximos da área do projecto, e potencialmente afectados pelas emissões de poluentes atmosféricos associados à implementação da PLLN, são o lugar da Vala do Carregado, situado a cerca de 400 m a norte, e Castanheira do Ribatejo, situada a cerca de 500 m a oeste.

Como receptores sensíveis importantes o EIA identifica também um pequeno conjunto de casas situadas a sul/sudoeste, junto ao limite da área de intervenção, pertencentes à GNR. A este, entre a zona de intervenção da plataforma e o rio Tejo, não existem receptores sensíveis.

Para caracterização da qualidade do ar na zona envolvente do projecto foram utilizados dados de 4 estações da Rede de Monitorização da Qualidade do Ar do Carregado (Vala do Carregado, Castanheira do Ribatejo, RDP e Faiel) que serve actualmente as Centrais Termoeléctricas do Carregado e Ribatejo, localizadas a curta distância da área a intervencionar.

Da análise dos dados destas estações para os anos de 2003, 2004 e 2005 constatam-se várias situações de incumprimento ao valor limite diário legislado para as partículas PM10 em 3 das estações consideradas, nos anos de 2003 e 2005. É de referir que em 2004 só se verificaram excedências ao valor limite diário em duas estações, facto que poderá dever-se à baixa eficiência de funcionamento destas estações no decorrer deste ano.

Relativamente ao dióxido de enxofre (SO_2), poluente essencialmente de origem industrial, a estação de Castanheira do Ribatejo é a que apresenta níveis em geral mais elevados, sendo a estação mais influenciada pelas fontes industriais emissoras de SO_2 na região. Os valores mais elevados de dióxido de azoto (NO_2) registam-se também nesta estação, tendo-se mesmo verificado no ano de 2005 a ultrapassagem do valor limite legislado para o percentil 98 deste poluente. Segundo o EIA as maiores concentrações deste poluente nesta estação devem-se sobretudo à influência da Central Termoeléctrica do Carregado e às características mais urbanas do local.

Na área de enquadramento do projecto o EIA identifica três tipos de fontes de poluentes atmosféricos: indústrias (uma indústria química, 2 centrais termoeléctricas, uma indústria de produção e processamento de metais, uma indústria farmacêutica e uma indústria alimentar), áreas agrícolas/naturais e vias rodoviárias com uma elevada intensidade de tráfego, sendo de salientar a A1/IP1, a A10, a EN1, EN3 e a EN10.

Os principais poluentes emitidos pelo tráfego rodoviário que circula nestas vias são o monóxido de carbono, os óxidos de azoto e as partículas. Estas últimas são também, genericamente, emitidas por todas as indústrias da zona (com excepção da Central Termoeléctrica do Ribatejo). Toda a zona de implantação da PLLN assim como a área na sua envolvente, de natureza agrícola, constitui também uma fonte importante de partículas em suspensão, pela natureza dos terrenos, e devido ao cultivo e erosão dos solos agrícolas.

Segundo o EIA é previsível que no futuro a freguesia de Castanheira do Ribatejo venha a conhecer novas pressões para o desenvolvimento urbano e para localização de novas actividades industriais e de logística. Considerando as emissões de poluentes atmosféricos associadas a estas actividades, incluindo o tráfego gerado pelas mesmas, e a diminuição das condições de operação de algumas vias rodoviárias mencionadas no EIA (A1, EN1 e EN10) perspectiva-se, na ausência do projecto da PLLN, uma evolução negativa para a qualidade do ar desta região, caso não sejam tomadas medidas eficazes de controlo de emissões de poluentes atmosféricos.

Relativamente aos potenciais impactes do projecto, na fase de construção da plataforma os impactes na qualidade do ar serão essencialmente causados pela movimentação de terras e pela circulação de veículos e máquinas, tanto na zona de intervenção do projecto como na área envolvente dos acessos à PLLN.

Os impactes das emissões de partículas originadas pelas acções de construção da obra, incluindo a circulação de veículos na zona, serão os mais importantes desta fase do projecto. A ressuspensão de partículas decorrente da circulação de viaturas na área da obra estará essencialmente dependente das condições meteorológicas e assumirá especial importância nos períodos mais secos.

Tendo em atenção a direcção predominante dos ventos na região (norte/nordeste) e a sua proximidade à área de projecto, os residentes nas habitações pertencentes à GNR, localizadas na área adjacente à plataforma, serão os mais afectados pelas emissões de partículas resultantes das operações de aterro e movimentação de terras. O EIA refere ainda não ser de esperar que a população de Castanheira do Ribatejo seja afectada dado ser expectável que a dispersão de poluentes se faça essencialmente para sul/sudeste. O EIA refere, contudo, que a população residente nos percursos a percorrer pelos veículos pesados estará sujeita a níveis elevados de partículas.

A estimativa de emissões resultantes do tráfego afecto à fase de construção desde o ano 0 até ao ano 0+15 aponta para uma contribuição percentual muito baixa quando comparada com as emissões do tráfego rodoviário que converge para vias rodoviárias próximas da plataforma, pelo que não se prevê que os impactes em consequência das emissões de óxidos de azoto (NOx) e monóxido de carbono (CO) sejam significativos nesta fase. Apesar de também não se prever um acréscimo significativo de emissões de partículas, o mesmo refere-se a um valor que se encontra subestimado uma vez que foram apenas consideradas as emissões do escape dos veículos, não tendo sido contabilizadas as emissões provenientes do desgaste do pavimento pelo tráfego rodoviário e da abrasão dos travões e pneus.

O EIA considera que as emissões dos poluentes derivados das acções e actividades previstas nesta fase terão um impacte negativo, temporário de abrangência local, e significativo.

Na fase de funcionamento da PLLN as emissões de poluentes atmosféricos estarão essencialmente associadas à circulação de veículos, ligeiros e pesados.

A partir do ano 0+3 ocorrerá uma sobreposição da fase de funcionamento com a fase de construção, o que se traduzirá num aumento do número de veículos em circulação e no consequente aumento das emissões de poluentes atmosféricos, prevendo o EIA que, nesta fase, ocorra alguma degradação da qualidade do ar.

Em termos comparativos verifica-se que o tráfego associado à fase de funcionamento é grandemente responsável pelo incremento de emissões estimado, sendo reduzido o contributo devido ao tráfego na fase de construção.

A estimativa do aumento de emissões de poluentes associados à construção e funcionamento da PLLN em relação ao tráfego que circula nas vias próximas (EN1 e A1) apresenta incrementos de cerca de 14% para o NO_2,13% para as partículas PM10 e COVNM e 11% para o CO.

No EIA os impactes da fase de funcionamento são considerados negativos, permanentes e significativos, de abrangência local, sendo referido que a situação mais desfavorável é o acesso à plataforma efectuado pela solução A, a qual atravessa área urbana. Os impactes serão menos significativos após o início de funcionamento da solução B uma vez que as vias a utilizar se encontram mais afastadas das principais áreas urbanas da envolvente.

O EIA não analisa especificamente os impactes cumulativos da PLLN com outros projectos existentes ou previstos para a zona, em termos do descritor qualidade do ar. Contudo, na análise da dimensão qualidade de vida é referido que a plataforma será implantada numa área sujeita a uma forte dinâmica evolutiva onde estão previstos ou se verificam já projectos/acções com repercussões ao nível da qualidade de vida das populações, surgindo como particularmente críticos os impactes sobre a qualidade do ar. De entre estes projectos, e considerando os seus efeitos cumulativos na qualidade do ar, salientam-se o processo de industrialização e ocupação urbana do eixo Lisboa-Azambuja e projectos futuros que se prevê que venham a ser construídos, tais como o aeroporto da Ota, a expansão da actividade logística para a área localizada a poente da linha de caminho de ferro, a expansão da Atral-

Cipan (indústria farmacêutica) e uma nova urbanização com a designação UD4, na área nascente da linha de caminho de ferro.

O EIA menciona ainda, em abstracto, que a criação de um nó inter-modal rodo-fluvio-ferroviário permitirá uma melhoria das ligações entre a PLLN e o Porto de Lisboa, resultando, assim em impactes positivos significativos importantes na qualidade do ar, embora seja referido que a construção de novas infra-estruturas associadas a este projecto terá também impactes negativos.

Relativamente às medidas de minimização, o EIA apresenta um conjunto de recomendações e de boas práticas para a minimização dos impactes negativos sobre a qualidade do ar, resultantes de acções associadas à fase de construção. Tendo-se considerado que a afectação dos receptores localizados a Sul/Sudoeste da área do PLLN por partículas provenientes das operações de aterro será de muito difícil minimização, é proposto no EIA a integração da área onde estão localizadas estas habitações na área da PLLN.

Por outro lado, para a fase de funcionamento, o EIA menciona apenas medidas de carácter genérico sendo de salientar a colocação de sinalética que encaminhe o tráfego associado à PLLN para a via de acesso correspondente à solução B e a implementação de uma política de gestão ambiental (preconizada no Anexo do Volume III).

A monitorização proposta no EIA tem como objectivo avaliar a eficácia das medidas de minimização propostas para redução das emissões de partículas, causadas pela movimentação de terras e pela circulação de veículos e máquinas na zona de intervenção do projecto durante a fase de construção da PLLN. Para o efeito é proposto no EIA a avaliação dos níveis de partículas, antes do início da fase de construção e durante a fase de construção, junto às habitações localizadas a sul/sudoeste do limite da área de intervenção.

O EIA propõe um ponto de monitorização com o qual se concorda, no entanto, a localização do mesmo deverá ser revista caso se venha a verificar a integração da área onde estão localizadas as habitações pertencentes à GNR na área da PLLN. Neste sentido, e tendo em conta a localização de receptores sensíveis junto à estação de caminho-de-ferro de Castanheira do Ribatejo, a amostragem dos níveis de partículas deverá ser efectuada neste local.

Em termos de frequência e duração das campanhas de amostragem chama-se a atenção para o cumprimento do disposto no D.L. n.º 111/2002, de 16 de Abril.

Salientam-se de seguida os aspectos mais relevantes em termos de avaliação do descritor qualidade do ar:

- Durante o período em que o acesso de veículos à plataforma se fizer pela solução A, a qual atravessa área urbana, serão significativos os impactes resultantes do acréscimo de poluentes na área envolvente às vias rodoviárias, sobretudo no que diz respeito às partículas PM10. Estes impactes terão menos significado a partir do momento em que passe a ser utilizada a solução B, dado o maior afastamento às zonas urbanas da envolvente;
- Em qualquer uma das situações acima referidas, a população residente nas habitações existentes na área adjacente sul/sudoeste estará sujeita a níveis elevados de partículas, pelo facto de os veículos afectos à plataforma circularem sempre na sua proximidade;
- Face à predominância na região de ventos do quadrante Norte e Noroeste refere-se no EIA ser expectável que a dispersão das partículas emitidas na zona de implantação da PLLN se faça, em grande parte, para sul/sudeste, onde não existem receptores sensíveis. No entanto, em situações de vento do quadrante sul/sudeste poderão verificar-se situações de grande incomodidade para as populações da Vala do Carregado e de Castanheira do Ribatejo;
- Na estimativa do incremento das emissões de partículas associadas à fase de construção e de funcionamento foram consideradas apenas as emissões do escape dos veículos. Assim,

tal como afirmado no EIA, as emissões deste poluente encontram-se subestimadas uma vez que não foram contabilizadas as emissões provenientes do desgaste do pavimento pelo tráfego rodoviário e da abrasão dos travões e pneus;

- As emissões de partículas decorrentes da fase de construção do projecto, associadas à construção do aterro, poderão ser minimizadas se forem adoptadas todas as medidas de minimização e de boas práticas preconizadas no projecto;
- De acordo com o referido no EIA os níveis de serviço de algumas vias rodoviárias de acesso à plataforma são já deficientes tendo em conta o volume de tráfego que circula nas mesmas, verificando-se algumas situações de congestionamento. Assim considera-se que o incremento de tráfego previsto para o pleno funcionamento da PLLN terá certamente como consequência um aumento das emissões de poluentes atmosféricos, tendo sobretudo em consideração as deficientes condições de circulação;
- Os receptores sensíveis potencialmente afectados pelo projecto encontram-se já sujeitos a níveis elevados de poluentes atmosféricos, sendo especialmente preocupante a situação relativa às concentrações de partículas PM10 que apresentam níveis acima dos valores limite legislados para a média diária em três das estações de monitorização analisadas. Os níveis de NO_2 merecem também alguma preocupação atendendo aos valores verificados na estação de Castanheira do Ribatejo, sendo de salientar a influência das Centrais Termoeléctricas nas emissões deste poluente;
- Em termos de unidades funcionais de gestão da qualidade do ar, o concelho de Vila Franca de Xira e a freguesia de Castanheira do Ribatejo inserem-se na aglomeração da Área Metropolitana de Lisboa Norte. Devido aos níveis de partículas PM10 e de NO_2 (em estações de tráfego) registados nos últimos anos nas estações da Rede de Monitorização da Qualidade do Ar desta CCDR, esta aglomeração bem como as outras aglomerações da região de LVT, foram objecto da elaboração de um Plano para Melhoria da Qualidade do Ar (PPar), cuja aplicação está, neste momento, em fase de discussão.

Atendendo ao exposto, considera-se que o projecto em análise terá impactes negativos, permanentes e significativos na qualidade do ar da zona envolvente do mesmo, de abrangência local. Face ao incremento estimado de emissões de poluentes associado à construção e funcionamento da PLLN, em relação ao tráfego que circula nas vias próximas (A1 e EN1), os impactes serão significativos, sobretudo para as populações mais próximas das vias rodoviárias de acesso à PLLN.

Nesta avaliação não poderá deixar de se ter em atenção a degradação da qualidade do ar que se verifica já nesta zona, nomeadamente no que se refere aos níveis de partículas PM10, bem como os níveis de congestionamento que se observam actualmente em algumas vias rodoviárias de acesso à plataforma.
No EIA são apenas enunciadas medidas de minimização para os impactes decorrentes da construção da PLLN sendo de referir, no entanto, que o incremento de emissões estimado é maioritariamente consequência do tráfego associado à fase de funcionamento.

Na segunda fase do projecto, em que está previsto implementar as vertentes ferroviária e fluvial, poderá vir a verificar-se uma melhoria desta situação, embora não seja possível inferir sobre a redução de emissões de poluentes atmosféricos associada a esta solução, uma vez que esta será sujeita a um novo procedimento de AIA, em função de um novo projecto.

Face à tipologia do projecto, o EIA não apresenta medidas de minimização, para a fase de funcionamento, que permitam minimizar os impactes na qualidade do ar associados ao tráfego e acessibilidades, facto aceitável face à natureza do projecto. Acresce referir, que qualquer acção a implementar dificilmente recairia no âmbito das responsabilidades atribuídas ao proponente.

5.5 ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

A área de intervenção do projecto sujeito a AIA, no que se refere aos **Instrumentos de Gestão Territorial**, encontra-se abrangida pelo PDM de Vila Franca de Xira (PDMVFX) ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 16/93, de 17 de Março e pelo PROTAML ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de Abril.

Contudo, ambos os planos encontram-se suspensos para a área de intervenção pelo período de dois anos, conforme Resolução de Conselho de Ministros n.º 13/2007, de 24 de Janeiro. Não obstante esse diploma referir especificamente as normas e os artigos dos IGT que ficam suspensos, consideram-se integralmente suspensos e inaplicáveis quaisquer normas do PDM e do PROTAML.

Nestes termos, os limites para a ocupação do solo para a área de intervenção limitam-se aos constantes nas Medidas Preventivas publicadas pela Resolução de Conselho de Ministros acima referida.

Relativamente às **Condicionantes Legais,** a área de intervenção do projecto sujeito a AIA encontra-se abrangida pelas seguintes:

- Reserva Ecológica Nacional, conforme Carta publicada mediante Resolução de Conselho de Ministros n.º 2/99, de 7 de Janeiro, sujeitando toda a área de intervenção ao Regime Jurídico dessa restrição expresso no Decreto-Lei n.º 312/83, de 5 de Julho com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 203/2002, de 1 de Outubro;
- Reserva Agrícola Nacional, sujeitando toda a área de intervenção ao Regime Jurídico desta restrição expresso no Decreto-Lei n.º 196/89, de 14 de Junho alterado pelo Decreto-Lei n.º 274/92, de 12 de Dezembro e pelo Decreto-Lei n.º 278/95, de 25 de Outubro;
- Servidão militar e aeronáutica do Aeródromo de Alverca, publicada mediante Decreto n.º 3/2007, de 2 de Março;
- Servidão aeronáutica do Aeródromo da Ota, publicada mediante Decreto n.º 41791, de 8 de Agosto de 1958;
- Servidão administrativa relativa a linhas de alta tensão;
- Servidão do domínio hídrico respeitante a linhas de água;
- Servidão de Gasodutos e redes de distribuição.

A área de intervenção encontra-se ainda sujeita a **outros dispostos legais**, nomeadamente, às Medidas Preventivas relativas ao Novo Aeroporto de Lisboa, publicadas mediante Decreto n.º 42/97, de 21 de Agosto e prorrogadas mediante Decreto n.º 31-A/99, de 20 de Agosto e pelo DL n.º 118/2003 de 14 de Junho.

Por se tratar de uma proposta de loteamento, o projecto encontra-se ainda abrangida, no âmbito do ordenamento do território e do urbanismo, pelos seguintes dispostos normativos:

- Regime Jurídico de Urbanização e Edificação, em particular o articulado normativo dos artigos 43.º, 44.º e 128.º, respeitante aos parâmetros de dimensionamento dos espaços de utilização colectiva;
- Normas Técnicas para a Acessibilidade, definidas pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto.

- **Conformidade com o Sistema de Gestão Territorial**

Conformidade de uso

Como referido anteriormente, considera-se como únicos limites legais absolutos à ocupação do solo aplicáveis à área de intervenção do projecto as Medidas Preventivas constantes da Resolução de Conselho de Ministros n.º 13/2007, de 24 de Janeiro que suspendeu o PDMVFX e o PROTAML. Neste âmbito, não obstante competir ao PDM (ora suspenso) a classificação e qualificação do solo, deverá atender-se ao cumprimento do objectivo do estabelecimento constante no artigo 2.º:

> *O estabelecimento destas medidas preventivas tem como objectivo a implantação da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo e à excepção de acções inerentes, à ampliação das instalações da Atral Cipan, para a área de intervenção no artigo anterior, estarão proibidas todas as acções que não tenham como finalidade a implementação imediata deste objectivo no seu todo.*

Ponderado devidamente o teor do preâmbulo, esta é a leitura que se faz da norma acima transcrita:

> O estabelecimento destas medidas preventivas tem como objectivo a implantação da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo e, à excepção de acções inerentes à ampliação das instalações da Atral Cipan para a área de intervenção no artigo anterior, estarão proibidas todas as acções que não tenham como finalidade a implementação imediata deste objectivo no seu todo.

O EIA define, no seu ponto *3.2.1.1. Conceito de Plataforma Logística*, uma PL como "uma estrutura eficaz nos nodos de ruptura das cadeias de transportes (auto-estradas, vias ferroviárias, vias marítimas, etc) para realização de todas as funções logísticas e actividades de valor acrescentado sobre a mercadoria assim como a transferência modal".

Verificando-se que a questão das acessibilidades rodoviária e da intermodalidade carecem de reflexão e aprofundamento no sentido de serem encontradas soluções consensuais entre as várias entidades competentes, que permitam resolver as necessidades do projecto a instalar no local, sem descurar aspectos fundamentais de ordenamento do território, nomeadamente em matéria de tráfego, recursos de solo, sensibilidade ecológica e ambiental e qualidade de vida das populações.

Das várias propostas apresentadas em termos de acessos rodoviários, verifica-se que a Solução A e C (apresentada pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira) irão sobrecarregar a EN1 já com problemas de congestionamento, afigurando-se no entanto que a Solução C é menos penalizadora relativamente a este aspecto, uma vez que a ligação à EN1 é efectuada mais a Norte evitando-se o atravessamento do aglomerado de Castanheira do Ribatejo.

Quanto à solução B, além de interferir com a zona urbana prevista na denominada UD4 e com solos da RAN (tendo obtido o parecer desfavorável da CRRALVT), induzirá a utilização de um troço da A1 para ligação a Lisboa, bem como para ligação à zona Norte e Sul da região do país, agravando o congestionamento desta via.

Neste âmbito, a CMVFX considera que a solução B de acesso à plataforma é sobrevalorizada e que a solução A que deverá vigorar nos primeiros 5 anos implicará impactes por atravessamento da Castanheira de difícil minimização, propondo uma solução C que complementa as soluções propostas.

Acresce referir que não foi avaliada a alternativa que está prevista na proposta de revisão do PDM de Vila Franca de Xira e que efectua a ligação da zona da plataforma directamente ao Nó do Carregado entre a A1 e a A10, que se nos afigura como a solução menos impactante no conjunto no conjunto de todas as restantes apresentadas, na medida em que evita a utilização de vias já bastante congestionadas, como sejam a A1 e a EN1.

Qualquer das soluções apresentadas no estudo, bem como a proposta agora remetida pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (também revista na proposta de revisão do PDMVFX) não correspondem a alternativas, mas a soluções que se complementam para resolução das acessibilidades à plataforma.

A REFER considera que, "desde que no desenvolvimento do EIA seja considerada a reserva de espaço canal para a inserção e desenvolvimento do ramal, bem como avaliados os impactes com o acesso ao aeroporto da Ota, julgamos que, do ponto de vista da REFER, estão assegurados os interesses do modo ferroviário". Contudo, analisada a proposta sobre o qual incide o EIA, não se detecta a previsão de qualquer espaço canal para esse fim, pelo que o condicionamento imposto pela REFER não se encontra satisfeito. Por outro lado, o EIA é omisso quanto à avaliação desses impactes. Assim, não obstante a REFER concluir que "o parecer desta empresa sobre o estudo em causa – sem prejuízo de uma contínua concertação entre as duas partes, por força da natureza da obra preconizada – é positivo, face à sua importância estratégica para o sistema ferroviário", considera-se que a proposta não explicita o espaço canal e que, tendo a REFER analisado o EIA, não se percebe como não identificou esta lacuna.

O IPTM referiu que "não se localizando o projecto (…) em área de jurisdição deste Instituto, nem estando previstas operações de dragagens com imersão de dragados no mar, o IPTM nada tem a referir sobre o mesmo".

Proposta de ocupação do solo

Com vista à análise do cumprimento do disposto no artigo 2.º da RCM 13/2007 quanto à adequação da proposta como futura plataforma logística, foi analisada a proposta de ocupação do solo.

A proposta preconiza um loteamento onde a maioria dos lotes se destina à logística, havendo a previsão de parte da área bruta de construção – entre 12% e 20% - se destinar a áreas de serviço e comércio conexos à actividade logística.

Uma plataforma logística não se constitui como uma mera área logística dotada de vastas áreas de armazenagem. Pela sua dimensão e pelas suas características de funcionamento especializado, uma plataforma logística deve constituir-se como uma verdadeira cidade logística, integrando os serviços de apoio, o comércio e os espaços de lazer e recreio suficientes e adequados de modo a garantir aos trabalhadores e aos visitantes as funções de proximidade necessárias e um elevado grau de independência funcional dos aglomerados urbanos envolventes. Apenas deste modo pode uma plataforma logística garantir elevados níveis de produtividade, ganhos de economia de escala e contenção de externalidades negativas por tráfego não logístico.

Atendendo ao acima exposto, o quadro seguinte apresenta uma comparação entre a proposta em apreço, a análise feita pelo MOPTC no âmbito da elaboração do PPL e as duas plataformas logísticas espanholas sobre as quais foi possível determinar com rigor os dados apresentados.

Quadro 3 – Comparação da estrutura de ocupação do solo entre plataformas logísticas

Plataforma	**Área**	**Esp verdes**		**Equipamentos** (1)		**Estrutura viária**		**Com / Serv**	
		m2	**%**	m2	**%**	m2	**%**	m2	**%**
Distribuição habitual (2)	-	-	**10,0**	-	**10,0**	-	**15,0**	-	**10,0**
PLCR	1.000.000	134.024	**5,2**	51.728	**5,1**	170.900	**17,1**	19.163	**2,6**
Plaza, Zaragoza	12.826.897	2.192.987	**17,0**	840.834	**6,6**	1.736.072	**13,5**	543.293	**4,2**
Arasur, País Basco (3)	1.342.640	141.378	**10,5**	40.666	**3,0**	198.710	**14,8**	138.506	**10,3**

(1) Inclui equipamentos de utilização colectiva e equipamentos e infra-estruturas de apoio à plataforma logística

(2) De acordo com o documento *powerpoint* do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Plataforma Logística de Lisboa Norte*

(3) Investimentos Abertis Logística SA; fase 1

Atentos os dados do quadro apresentado, sobre os espaços de utilização colectiva – equipamentos, espaços verdes e estrutura viária – no que diz respeito à *Conformidade com outros dispostos regulamentares*, da análise da proposta de ocupação quanto às funções de comércio e serviços, consta-se que a PLLN apresenta uma área de solo consignada para comércio e serviços muito inferior ao estipulado como distribuição habitual pelo MOPTC e à existente na plataforma Arasur com semelhante área. De acordo com as peças desenhadas e escritas constantes do aditamento ao EIA, estão previstos dois pólos de comércio e serviços: um constituído pelos lotes 43 e 44 junto à estação ferroviária com uma abc máxima de 26.763 m2 e outro constituído pelo lote 51 (lote na área mais pequena descontínua à área maior da proposta de loteamento) com uma abc de 1.709 m2. Estes pólos deverão assegurar todas as valências colectivas necessárias ao funcionamento autónomo e à competitividade da plataforma: serviços de apoio às empresas, oferta de espaços para congressos, salas de reunião e de formação, serviços de apoio às pessoas e actividades comerciais de restauração e outras.

Neste âmbito, foi essencial o esclarecimento do proponente aquando da reunião da Participação Pública realizada, referindo que a intenção para ocupação do lote 49, identificado com o uso infra-estrutura/equipamento, seria a de nele desenvolver mais um pólo de comércio e serviços (nomeadamente através da implantação de uma cantina) que pudesse equilibrar a existência no outro pólo próximo da estação ferroviária e que garantisse aos trabalhadores uma maior proximidade física aos serviços pessoais quotidianos necessários. Neste âmbito, considerando esta questão essencial no âmbito do ordenamento do território, considera-se fulcral que se condicione a DIA à alteração do uso designado para o lote 49 para "comércio e serviços", em consonância aliás com a intenção do proponente.

Deverá ainda atender-se que a proposta identifica ainda os lotes L38 a L42 como áreas passíveis de serem afectas na sua totalidade tanto a usos logísticos como a usos comerciais e de serviços, sem percentagens máximas definidas para cada um, pelo que as dinâmicas de mercado e a gestão do promotor poderão determinar maior ou menor percentagem de área afecta a estes fins (salientando-se aqui o quão relevante será a eventual publicação da legislação específica relativa ao licenciamento e à gestão das PL de modo a assegurar o seu melhor desempenho sem perdas de flexibilidade na gestão que garantam estes ajustamentos).

Salienta-se ainda que em cada lote previsto com usos predominantemente logísticos (L01 a L37), existe a previsão – expressa no Quadro 3.1. do EIA – de consignar áreas de construção para serviços. Neste âmbito, o proponente, esclareceu que é comum que as empresas que se instalem nas PL desenvolvam espaços comerciais no interior dos espaços que arrendam como actividade complementar, constituindo esta dinâmica um factor de animação no recinto. Contudo, esta tendência não se encontra prevista nos lotes no interior do recinto vedado através da consignação de áreas de construção para esse uso. Por outro lado, a consignação de áreas brutas de construção quantificadas e não de percentagens dessas áreas para fins distintos aos da estrita logística não parece ser a solução mais adequada, tanto em termos de legibilidade como pelo facto de poder potenciar o desenvolvimento estrito de áreas de serviços desconexas das actividades logísticas.

Por outro lado ainda: a PLLN não prevê expressamente a existência de áreas de serviços a veículos e postos de abastecimento de combustível. Ou seja, a manutenção ou o abastecimento de uma viatura pesada na plataforma logística não estão assegurados no seu interior, situação que poderá provocar custos de eficácia e de eficiência elevados, sobretudo atendendo à acentuada dependência do transporte rodoviário para o seu funcionamento.

Neste âmbito, o proponente esclareceu que a definição dessas valências se processará nos termos das dinâmicas de mercado. Referiu a titulo de exemplo uma empresa do ramo automóvel que, tendo um pavilhão de logística numa plataforma gerida pelo consórcio onde se integra o proponente, desenvolveu nesse espaço também os serviços de apoio aos veículos pesados da sua marca, o que configurou uma

sinergia relevante na PL. Considera-se que esta questão de implantação de posto de abastecimentos e de oficina de veículos não seja deixada às dinâmicas de mercado, devendo ser equacionada na fase de licenciamento associado à implementação e ocupação efectivas das fases que se encontram previstas no projecto.

Face ao acima exposto, o parecer no âmbito do ordenamento do território fica condicionado em fase de licenciamento:

- À apresentação de contrato jurídico/acordo entre o promotor e o(s) proprietário(s) do(s) terreno(s) contíguo(s) a Noroeste e a Sudoeste para a construção das ligações viárias preconizadas;
- Ao redesenho dos lugares de estacionamento previstos no lado Noroeste na Rua H de modo a que, ao contrário do que o proposto, eles se restrinjam à ocupação do solo sobre o qual incide a proposta de loteamento;
- À desagregação da parcela identificada por lote 51 uma vez que há descontinuidade entre esta e a área do loteamento;
- À supressão dos lotes 45 e 50, uma vez que as suas áreas se sobrepõem a arruamentos a ceder para o domínio público. De modo a garantir a implantação das portarias, deverá o proponente socorrer-se antes de um contracto de concessão a celebrar com a Câmara Municipal para instalação desses equipamentos em espaço público.

Deverá ainda ter-se em consideração que a proposta de loteamento sobre a qual incide o EIA não está de acordo com a regulamentação legal nos seguintes pontos:

- Com o artigo 43.º articulado com o n.º 3 do artigo 128.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 177/2001, de 4 de Junho e com o n.º 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto no que respeita à previsão e ao dimensionamento do passeios pedonais do arruamentos públicos propostos, bem como com o nº 5 do artigo 3º do referido diploma legal, por apresentação incompleta do Plano de Acessibilidades.
- Com o artigo 43.º articulado com o n.º 3 do artigo 128.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 177/2001, de 4 de Junho no que respeita à previsão de lugares de estacionamento público de veículos ligeiros e de lugares de estacionamento privado de veículos ligeiros.

- **Conformidade com as condicionantes legais**

Reserva Ecológica Nacional

No âmbito da REN, considerando que para além dos objectivos de protecção dos recursos naturais, salvaguarda dos processos biofísicos e prevenção ou minimização de riscos naturais, tem subjacente um conceito de estrutura e de rede que não deve ser desprezado aquando a avaliação de processos de delimitação, exclusão ou ocupação das áreas nela integrada. A REN deve contribuir para a salvaguarda de áreas fundamentais para a promoção de uma estrutura de protecção e valorização ambiental e ecológica aos níveis nacional, regional e municipal através da continuidade ecológica das áreas nelas integradas e da integridade e coerência sistémica do seu conjunto. Neste sentido, a instalação da plataforma logística no local em apreço, com uma dimensão de 100 hectares, constitui uma clara intrusão na unidade fundamental da REN (entre a linha de caminhos de ferro, a vala do Carregado e o núcleo urbano de Vila Franca de Xira, unidade territorial única e homogénea onde se encontram quase integralmente preservados os valores ambientais, ecológicos e paisagísticos associados à Lezíria do Tejo na sua margem direita), desvirtuando por si só a sua integridade territorial e, inerentemente, introduzindo novos factores de pressão urbanística sobre a mesma.

Considera-se assim que os impactes negativos a este nível devem ser devidamente ponderados no quadro global dos impactes negativos e positivos na implantação do projecto, nomeadamente em matéria

de mais valias relacionadas com os potenciais do local em apreço em matéria de intermodalidade, revelando-se o papel do transporte fluvial que, numa óptica de modalidade sustentável, deve ser entendido como uma aposta prioritária e incontornável com relação ao presente projecto.

Em termos de procedimento a adoptar para resolução do conflito com o Regime Jurídico da REN deverá ser adoptado o Reconhecimento do Interesse Público, conforme definido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2007, de 11 de Janeiro, e nos termos da alínea c) do n.º 3 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na sua actual redacção.

Reserva Agrícola Nacional

Relativamente à RAN, o EIA define, no seu ponto *2.3. Conformidade com os IGT*, que, caso a DIA emitida no âmbito do procedimento de AIA seja favorável ou condicionalmente favorável, a Comissão Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo (CRRALVT), segundo o ofício apresentado no Anexo II do Volume III do EIA, delibera "por unanimidade emitir parecer favorável no âmbito da alínea d) do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 196/89, de 14 de Junho". A CRRALVT condicionou ainda o seu parecer à salvaguarda do regime hídrico e da REN.

Assim sendo, caso o EIA mereça parecer favorável ou favorável condicionado, poderá o proponente utilizar os solos para "vias de comunicação, seus acessos e outros empreendimentos ou construções de interesse público, desde que não haja alternativa técnica economicamente aceitável para o seu traçado ou localização", por futura deliberação da entidade responsável. Não obstante, deverá a DIA ser condicionada à emissão deste parecer da Comissão Regional da RAN.

No âmbito das consultas a entidades externas a CRRALVT informou que:

- Os materiais de empréstimo a utilizar no aterro previsto não poderão provir de área que integrem a RAN;
- Relativamente ao acesso à PL, emite parecer desfavorável à alternativa B, por considerar ser esta a mais prejudicial para os interesses tutelados pelo Decreto-Lei n.º 198/89, de 14 de Julho.

Relativamente a esta última questão, salienta-se que a solução B, ao contrário do que refere a CRRALVT, não constitui em si mesma uma alternativa à solução A de acesso, mas a solução que deverá vigorar no período Ano + 3 (conforme descrito no ponto *3.4.1. Acessos Rodoviários* do EIA). De facto, a inibição do desenvolvimento da solução B implica impactes negativos sérios sobre o aglomerado envolvente e coloca em sério risco o funcionamento mínimo da PL por força de fracos acessos rodoviários. Assim, a posição da CRRALVT constitui uma contradição, atendendo a que emite parecer favorável por unanimidade à implementação da PL em 100 hectares de solos afectos à Reserva Agrícola, mas inibindo o seu funcionamento mínimo em termos viários por proposta de ocupação de uma área que, face aos 100 hectares, é mínima.

Linhas eléctricas de alta tensão

Relativamente às linhas eléctricas de alta tensão, o EIA, no seu ponto *4.10.3.2.* (incluindo aditamento) e no seu ponto *5.11.2.2. Condicionantes*, descreve que as linhas de alta tensão se encontram a 30 metros da área de intervenção, não havendo assim incidência da servidão. Relativamente às linhas de baixa tensão, estabelece a sua alteração de traçado, configurando essa situação um impacte negativo temporário identificado. Assinala ainda sobre estas duas linhas a não coincidência do traçado face ao identificado na planta de Condicionantes do PDMVFX por alterações ocorridas em função da nova central termoeléctrica do Ribatejo.

No ofício emitido pela Rede Eléctrica Nacional, em resposta a solicitação do proponente, não há referência a linhas de alta tensão na área de intervenção. Não existe no EIA solicitação de parecer e respectiva resposta da EDP quanto às linhas de baixa e alta tensão.

Neste âmbito, e por sugestão da Rede Eléctrica Nacional foi solcitado o parecer da EDP quanto à proposta de alteração do traçado das linhas de baixa tensão e à conformidade da proposta face à

alteração da incidência das servidões administrativas conexas. Contudo, até à presente data, não foi recepcionado o contributo dessa entidade.

Servidões Aeronáuticas e Medidas Preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa
Relativamente à servidão aeronáutica do Aeródromo da Ota e, na sequência da solicitação de parecer externo, o Ministério da Defesa Nacional através do Estado-Maior da Força Aérea, comunicou que apesar de a pretensão se encontrar abrangida pelas Servidões Aeronáuticas do CFTMFA (OTA) e do DGMFA em Alverca, não há qualquer inconveniente à sua implantação, não se prevendo interferência no funcionamento dos equipamentos de feixes hertezianos da Força Aérea.

Relativamente às Medidas Preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa, o EIA identifica-o, erradamente, como servidão administrativa no seu ponto *4.10.3.2. Condicionantes*, incluindo-o, acertadamente, na Zona 4B. A ocupação de espaço aéreo que fica condicionado nesta área compreende uma superfície prismática de 32 metros até 162 metros.

Gasoduto e redes de distribuição
No que concerne aos gasodutos e redes de distribuição, estabelece o ponto *4.10.3.2.* (incluindo aditamento) que existem dois traçados incidentes na área de intervenção da proposta de loteamento – o Gasoduto REN SA e o pipeline da Solvay – aos quais está conexa a devida servidão administrativa. No seu ponto *5.11.2.2. Condicionantes* estabelece que, uma vez que esse novo traçado irá coincidir com o traçado da estrutura viária projectada, segundo o EIA os impactes são nulos. Relativamente à classificação da significância dos impactes, e tendo em conta o parecer da REN Gasodutos, considera-se não ser correcto afirmar-se que não há impactes sobre a servidão do gasoduto, na medida em que deveria estar mencionado que a servidão actualmente registada será anulada, fazendo-se substituir por uma outra que irá corresponder aos terrenos a onerar pelo novo traçado da conduta

No ofício emitido pela Rede Eléctrica Nacional, em resposta à solicitação do proponente, esta conclui da necessidade de alteração do traçado, definindo que a proposta de loteamento terá de contemplar um espaço canal com a largura suficiente ao seu reposicionamento e, simultaneamente, permitir que o novo traçado da conduta de gás cumpra todas as condições técnicas e regulamentares impostas pela legislação em vigor.

Neste âmbito, a REN Gasodutos SA informou que o troço do gasoduto que será afectado pela implantação da futura plataforma logística, faz parte da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN), à qual é aplicável a faixa de servidão. Neste parecer, é ainda referido que a distância mínima a respeitar na proximidade de outras instalações é sempre de 0,80m e não depende do tipo de infra-estrutura (artigo 34 da referida Portaria 390/94 de 17 de Junho). Qualquer intervenção nas imediações do gasoduto, susceptível de o afectar, deverá ser sempre precedida de medidas de precaução consideradas suficientes pela concessionária (artigo 56º da Portaria 390/94 de 17 de Junho).

5.6 ACESSIBILIDADES E EQUIPAMENTOS

As soluções apresentadas para as acessibilidades em sede de EIA, designadas por Solução A e B, são consideradas adequadas para o desenvolvimento da 1ª fase da plataforma multimodal de Castanheira do Ribatejo.

A solução A, que utiliza vias rodoviária já existentes e que serão beneficiadas, será inicialmente utilizada por veículos pesados que farão o transporte de materiais para o aterro e que para aí convergem através da EN1, EN3, EN9 e EN10. Posteriormente servirá a distribuição logística residual e de carácter local.

Simultaneamente será executado o acesso B constituído por uma ligação directa e imediata à A1 através de um viaduto sobre a linha de caminho de ferro (a ser concretizado em articulação com a REFER com vista à salvaguarda da gestão da rede ferroviária). Esta ligação permitirá que o tráfego gerado pela plataforma aceda e saia da A1 sem necessitar de circular pela rotunda do nó de Vila Franca que tem funcionamento crítico. Complementarmente construir-se-á uma nova via de acesso, paralela ao canal ferroviário e com cerca de 2 Km, em aterro com uma cota que variará entre os 4 e os 5,5m, para se

atingir o acesso B a partir da estrada já existente e construída pela REFER para se aceder à estação de Castanheira do Ribatejo.

Os estudos de tráfego realizados em sede de EIA pela Brisa Engenharia e Gestão e pela Exacto resultaram em apreciação de impactes pouco significativos (não afectando os níveis de serviço) na rede, sendo de referir os acordos de obrigatoriedade da Brisa relativamente às capacidades da A1. Estes impactes são, como não podia deixar de acontecer, negativos e temporários devido ao aumento de circulação de veículos, sobretudo enquanto não estiver concluído o acesso B.

O desenho das acessibilidades ferroviárias à plataforma encontra-se condicionado, como já se referiu, pela conclusão do projecto da área multimodal rodo-ferro-fluvial.

Será de considerar, numa 2ª fase e quando os níveis de tráfego gerado e atraído pela plataforma o justificarem, um novo acesso a norte e designado pela solução C, sugerido pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (e que integra uma circular regional também defendida pela Câmara Municipal de Alenquer). No entanto, a concretização deste acesso deverá ser ponderada face aos seus custos, complexidade e tempo de execução e pelo atravessamento de solos classificados com REN e RAN.

Como já anteriormente foi frisado as questões da acessibilidades deverão ser reavaliadas quando a plataforma estiver em funcionamento de uma forma integrada englobando as novas acessibilidades que irão ser criadas e as que irão ser descomprimidas numa vasta área que compreende, como já se referiu, os eixos de Bobadela-Alverca e Carregado-Azambuja por deslocalização de operadores logísticos e de transporte para a plataforma.

Uma plataforma logística tem uma organização interna específica, exigente em termos viário e de edificado o que lhe confere um *layout* e dimensionamento de funcionalidades e de equipamentos que não estão conforme o espírito e a forma da Portaria 1136/2001. Forçar a adopção de regras deste diploma configura uma distorção administrativa em prejuízo da sua avaliação técnica e por ausência de um diploma regulamentar específico. Desde logo porque uma plataforma logística é um recinto fechado (entreposto aduaneiro) com acessos controlado (por motivos de segurança e fiscais) onde estão instalados operadores e empresas que exerçam actividades relacionadas com as cadeias de abastecimento, transporte e distribuição, dispondo de serviços comuns de apoio às empresas aí instaladas, pessoas e veículos. É portanto um projecto qualitativa e quantitativamente distinto dos parques empresariais e/ou industriais.

Sendo áreas que não estão acessíveis ao público em geral, mas condicionado aos utilizadores e residentes, os equipamentos, infra-estruturas, forma e dimensão dos estacionamentos obedecem a outras regras que não as da Portaria 1136/2001 ou outras decorrentes da sua interpretação administrativa. Assim foi solicitado ao projectista, dada a actual ausência de regulamentação nacional, a sua fundamentação em enquadramento internacional, o que foi feito, fundamentado nos estudos de tráfego e na estimativa da geração de emprego directo, bem como, na rotatividade dos estacionamentos (baixa no caso dos ligeiros e muito alta no caso dos pesados). Relativamente aos equipamentos e espaços de utilização colectiva, a própria Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, reconhecendo a especificidade e importância do projecto, informou em 3 de Dezembro de 2007 que "embora não se verifique o cumprimento dos parâmetros estabelecidos na Portaria 1136/2001 no que respeita a equipamentos e espaços de utilização colectiva, entende esta Câmara Municipal que não se justifica a localização de mais do que os espaços já previstos no respectivo projecto, para aquele fim". Recorde-se que a Abertis Logística já possui experiência nesta tipologia de projecto, dado que projectou, construiu e gere ou participa na gestão as plataformas do Parc Logística, CILSA e CIM de Vallés em Barcelona, ZAL de Sevilha, ARASUR em Vitoria, Abertis Park em Santiago do Chile e ZAL de Toulouse.

5.7 SÓCIO-ECONOMIA

A área de projecto encontra-se actualmente a ser utilizada para pastoreio de gado bravo para produção de touros de lide e para cultivo de forragens com recurso ao regadio. Nos espaços agrícolas da envolvente a ocupação cultural dominante refere-se às forragens e ao tomate.

Os aglomerados populacionais mais próximos da área de intervenção são Castanheira do Ribatejo (vila com cerca de 5,8 mil habitantes), situada a cerca de 500 m a poente, e o lugar da Vala do Carregado (384 habitantes), cerca de 400 m, a norte.

Junto ao limite Sul/SO da área de implantação, na zona do entroncamento entre a via a nascente do caminho-de-ferro e o CM1238, situam-se quatro edifícios património do Estado (GNR) relativos a 8 moradias geminadas. Os edifícios são utilizados como habitação por elementos das forças da GNR e apresentam um estado de conservação exterior algo degradado.

Considerando que a Plataforma tem como principal objectivo a reorganização, racionalização e concentração da actividade logística da região Norte da Área Metropolitana de Lisboa, é expectável a transferência para a PLLN de parte significativa das actividades logísticas que actualmente se encontram já na região (Alverca/Alhandra/V.Franca/Castanheira do Ribatejo, etc.). São também consideradas as relações e interligações entre a futura plataforma e o porto de Lisboa ou o novo aeroporto (NAL Ota), tendo em atenção que está prevista uma área logística importante no NAL, e que em relação ao porto de Lisboa, a PLLN funcionará em regime de complementaridade

Para o funcionamento da Plataforma, aquele Estudo admite que parte da mercadoria importada (via porto de Lisboa ou por rodovia) se deslocará para a PLLN, considerando para o efeito uma distribuição entre a zona de Alcântara e a de Sta. Apolónia, de acordo com as respectivas movimentações globais de carga. Relativamente à componente rodoviária, foi ponderada em função dos corredores viários abrangidos e dos respectivos valores do tráfego de pesados.

O tráfego de pesados gerado pela Plataforma leva em consideração sobretudo a distribuição da população e o tráfego médio diário de pesados nos mesmos corredores.

No que respeita ao tráfego de ligeiros, os pressupostos do Estudo de Tráfego consideram a distribuição da população activa de 24 concelhos que constituem a área de influência da Plataforma – os 16 concelhos do distrito de Lisboa, 1 do distrito de Leiria (Bombarral) e 7 do distrito de Santarém (R.Maior, Benavente, Salvaterra de Magos, Cartaxo, Santarém, Almeirim e Coruche).

Assim, a rede rodoviária estruturante na zona, incluída no Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 2000, é constituída pelos eixos:

- A1/IP1 – Auto-estrada 1 (ligação Lisboa-Porto)
- A10 – Auto-estrada 10 (ligação A9 (CREL)-Benavente-nó A10xA13)
- EN 1 – Estrada Nacional 1 (ligação Alenquer-carregado-Vila Franca de Xira)
- EN 3 – Estrada Nacional 3 (ligação Carregado-Santarém-Entroncamento)
- EN 9 – Estrada Nacional 9 (ligação Sintra-Torres Vedras-Vila Franca de Xira-Alverca)
- EN 10 – Estrada Nacional 10 (Ligação Fogueteiro-Alverca).

Os principais acessos actualmente existentes à zona de intervenção operam-se a partir da EN 1, na zona Sul de Castanheira do Ribatejo, e efectuam-se através de dois viadutos sucessivos sobre a A1 e sobre a Linha do Norte.

A recente construção de uma nova rodovia paralela ao caminho-de-ferro, a Nascente da Estação, permite ainda a ligação à EN1, mais a Norte, pela EN 1-3, na Vala do Carregado. O acesso à zona ribeirinha é feito a partir desta via, pelo CM1238 que se desenvolve a sul da área de implantação da PLLN.

O A1 e A10, eixos rodoviários da rede fundamental de estradas, apresentam um perfil transversal de 2x3 vias com separador central e um bom estado de conservação do pavimento betuminoso, são de elevada capacidade e foram dimensionadas para um **nível de serviço B**, assegurando correntes de tráfego estáveis e permitindo uma razoável circulação aos condutores.

As estradas nacionais (EN1, EN3, EN9 e EN 10), integram a rede complementar de estradas, apresentam um perfil transversal de 2x1 via e um bom estado de conservação do pavimento betuminoso. São eixos que devem assegurar um **nível de serviço C**, com condições de circulação relativamente estáveis, embora com restrições quanto à velocidade e a ultrapassagens.

Na área de influência directa da PLLN e para efeitos de afectação de tráfego considera-se: a A1 entre o nó de Vila Franca e o nó de Aveiras de Cima, a EN1 entre a zona de Vila Franca e o lanço a Norte de Alenquer, a EN3 entre o Carregado e Azambuja, a EN9 entre a EN1 e o lanço a Poente de Alenquer, a A10 entre o nó de Arruda e o lanço correspondente à travessia do Tejo, a Nascente do Carregado, a EN 10 entre Vila Franca de Xira e Porto Alto e finalmente o corredor da provável implantação do novo IC2 (a Norte da A10) e ligações ao NAL (no cenário em que o novo aeroporto se localizará na Ota). No que se refere ainda ao desenvolvimento futuro da rede viária, considerou-se a entrada ao serviço da nova ponte do Carregado (A10), o novo IC11, com ligação transversal da A10 à A8, e o novo IC2 (Carregado/Quebradas).

As vias/troços preferenciais de acesso à Plataforma são a EN10 Este, a EN3 Norte, a EN9 Oeste, a EN1 e a A1.

Para o funcionamento da Plataforma, aquele Estudo admite que parte da mercadoria importada (via porto de Lisboa ou por rodovia) se deslocará para a PLLN, considerando para o efeito uma distribuição entre a zona de Alcântara e a de Sta. Apolónia, de acordo com as respectivas movimentações globais de carga. No que se refere a Alcântara, admitiu-se que o tráfego sairia pelo Eixo Norte/Sul em direcção à CREL, distribuindo-se depois para a A10 em direcção ao Carregado e pela A1, sendo esta distribuição condicionada por razões de capacidade da A1. Quanto a Sta. Apolónia, o tráfego gerado sairia pela A1 e pela N10.

Os eixos mais congestionados são A1, com um tráfego médio diário anual em 2007 superior a 60.000 veículos, e a EN 1, com cerca de 21 000 veículos diários no troço Sul. Os valores referência de tráfego médio da A1 no troço abrangido situam-se na ordem dos 60 mil veículos/dia, (esta Auto-estrada/troço atingiu já os valores contratuais para o aumento para 4faixas de rodagem /sentido). À excepção do troço Nó 1 de Vila Franca de Xira – Carregado, que se apresenta no limiar do nível de serviço B, todos os outros troços da A1 apresentam um nível de serviço C, superior àquele para o qual foi dimensionada.

A A10 nos troços analisados (o troço Bucelas - Arruda dos Vinhos é o que verifica mais tráfego) apresenta nível de serviço A.

Na EN1 observa-se que o único troço que apresenta um volume de tráfego compatível com o nível de serviço para o qual foi dimensionada, é o troço Norte, uma vez que face aos actuais volumes de tráfego este encontra-se na classe C. Os troços central e Sul apresentam um nível de serviço D, ou seja, a corrente de tráfego ainda é estável, mas a velocidade e a liberdade de manobra são severamente restringidas. O troço Sul da EN 1 é o troço onde é visível o maior congestionamento.

Referindo-se ao contexto logístico, o EIA observa que a base quase exclusivamente rodoviária da operação logística se traduz num crescente congestionamento das vias rodoviárias, nomeadamente a EN10 e EN1. Ainda integrado na análise do contexto logístico e referindo ao Plano de Desenvolvimento da Logística do Concelho de Vila Franca de Xira (2006), o EIA destaca os seguintes aspectos:

- As freguesias que reúnem maior concentração de empresas da área da logística e transportes são Alverca, Castanheira do Ribatejo, Póvoa de Santa Iria e Vialonga

- O tráfego mais intenso no concelho é gerado pelos transportes rodoviários e verifica-se sobretudo na A1 e na EN 10

- A crescente utilização da rede viária por transportes de mercadorias de grande porte tem vindo a aumentar os engarrafamentos e congestionamentos. A segregação entre tráfego urbano e industrial é deficiente.

- Verifica-se uma progressiva absorção da EN 10 pela expansão urbana e industrial

- A EN - 3 e a EN - 9 apresentam um nível de serviço C, correspondendo este ao nível de serviço para o qual foram dimensionadas, registando a EN - 3 valores de tráfego superiores

- Relativamente à EN- 10, observa-se que esta se apresenta já congestionada, com um nível de serviço na classe D. O EIA considera o seu sub-dimensionamento directamente relacionado com o facto de atravessar uma faixa com uma ocupação industrial significativa.

- Em termos de transporte ferroviário, a área de estudo é servida pela Linha do Norte, através da Estação de Castanheira do Ribatejo (tráfego de passageiros).

Em termos de Potenciais Impactes do Projecto e no que se refere ao tráfego e circulação, durante a **fase de construção**, o tráfego total deverá atingir os 188 veículos pesados/dia no ano base, diminuindo para cerca de 80 veículos diários em 2010, 160 veículos/dia em 2012 e 2017 e 60 veículos/dia em 2022.

O aumento do tráfego rodoviário provocado pelo projecto será, numa fase inicial, sobretudo representado por veículos pesados que terão de transportar, desde os concelhos vizinhos, grandes quantidades de terras de empréstimo (areia e brita) para construir o aterro sobre o qual será construída a Plataforma. Esta situação será particularmente importante durante os primeiros dois a três anos da obra, período em que ocorrerá o aterro de cerca de 40% da área total da plataforma.

Esta fase inicial far-se-á com circulação de veículos através da EN1, EN3, EN9 e EN10, contribuindo para o incremento das incomodidades sobre as populações residentes ao longo destes troços. De acordo com o estudo de tráfego, 70% do volume de areia será canalizado pela EN10 Este, sendo referido que provirão de áreas de empréstimo localizadas sobretudo na margem Sul do Tejo, e 30% pela EN3 Norte. No caso da brita, 70% do seu transporte será efectuado através da EN9 e EN1, em igual proporção (35 % em cada, correspondentes às zonas de Alenquer e de Rio Maior). Na proximidade da Plataforma todo este volume de tráfego converge para a EN1.

Os materiais para construção do edificado, cujo tráfego acrescerá ao anterior, poderão vir conjuntamente através da A1Norte (40%), N10 Este e N10 Sul (25% cada) e N3 Norte (10%)

Particularmente, enquanto não estiver construído o acesso a nascente do caminho-de-ferro (Solução B), a circulação de pesados entre a A1 e a frente de obra efectuar-se-á pela EN1 e pelos viadutos sobre a A1 e linha de caminho-de-ferro, percurso que se efectua na zona sul de Castanheira do Ribatejo, provocando impactes ao nível do incómodo ambiental e da segurança.

As estradas utilizadas no ano de arranque da obra – EN1, EN3, EN9 e EN10 registarão um aumento nos valores da densidade, não se alterando o respectivo nível de serviço, o qual no caso da EN 1 e EN 10 já é deficiente.

Na **fase de operação**, a intensidade média diária de veículos associados ao pleno funcionamento da Plataforma, estimada para o ano de 2022, será de 6.299 veículos/sentido, dos quais 1.402 (22,3%) serão veículos pesados.

Com o início da exploração ocorrerá em simultâneo tráfego de camiões para transporte de terras para continuação da obra e, em acréscimo, de camiões de mercadorias e veículos ligeiros, utilizados pelos trabalhadores e visitantes. As duas últimas tipologias de veículos adquirirão contudo rápida predominância face ao crescimento da intensidade da actividade logística prevista, colocando dessa forma pressão sobre as vias nacionais de acesso à Plataforma.

Segundo o EIA, as zonas de Logística tipo 1 e 2 são aquelas às quais estará associado um maior volume de tráfego. Nestas zonas os movimentos de tráfego concentram-se durante 12 horas do dia, entre as 6h00 e as 18h00, sendo que 45% do total do tráfego de veículos pesados se realizará entre as 5h00 e as 9h00 e 80% do total do tráfego de veículos ligeiros da manhã se realizará entre as 7h00 e as 9h00.

Do aumento gerado sobre o tráfego de pesados e ligeiros na rede viária envolvente, o EIA destaca a A1, a A10, a EN10, a EN1 e a EN3. Segundo o EIA, a ligação prevista à A1 no Nó de Vila Franca (Solução B) permite canalizar o tráfego directamente da A1 para a nova via a nascente da linha de caminho-de-ferro, evitando a EN 1 e o tráfego de atravessamento de zonas habitadas. Ainda segundo o EIA, a EN 1 servirá o tráfego local, sobretudo com proveniência de Norte, com atravessamento de Castanheira do Ribatejo, com consequências negativas para a fluidez da circulação, segurança e qualidade ambiental.

O EIA refere que existem vias em que os níveis de serviço já ultrapassaram o nível para o qual foram dimensionadas, o qual, à excepção da A10 e da EN9, registam já níveis deficientes. Este facto é particularmente evidente no troço da EN 1 Sul o qual apresenta um nível de serviço E (sendo a circulação instável, um pequeno aumento de tráfego provocará a interrupção da circulação). Em 2022, independentemente da construção da PLLN, prevê-se que o nível de serviço atinja a classe F, caracterizando-se as condições de operação por ondas de pára e arranca. Na A1, os níveis de serviço excedem o nível de serviço para o qual foi dimensionada, apresentando em 2010 um nível C e no horizonte do projecto o nível D. Este nível poderá melhorar com o alargamento da A1 para um perfil transversal de 4x2 vias, mas não se situará além do nível C.

Segundo o EIA, tendo em conta os níveis de serviço que os vários eixos rodoviários apresentam, mesmo na ausência do projecto, antevê-se que as condições de operação venham a diminuir, nomeadamente, na A1, sobretudo nos troços em direcção a Lisboa, na EN 1 e na EN 10. No caso da EN1, o EIA especifica que a circulação de camiões é particularmente gravosa, levando em conta o elevado volume de tráfego que actualmente circula nesta via.

No que respeita às portagens de serviço à plataforma, o EIA considera que nos períodos de maior circulação de tráfego (hora de ponta), sobretudo no sentido de acesso à A1, a actual portagem poderá não ter capacidade suficiente para escoar o tráfego gerado, o que originará situações de congestionamento. Refere também que, segundo o promotor e acordos com a EP, esta portagem tem capacidade para ser ampliada estando já em fase de estudo a sua ampliação para suportar o acréscimo de tráfego. De salientar que esta informação não está, contudo, avaliada em sede de EIA, sendo apenas referida deste modo.

Considerando a movimentação de veículos pesados gerada pela Plataforma, o EIA/Estudo de Tráfego refere existir um equilíbrio no uso dos corredores em direcção a Norte (EN1/IC2, EN3 e A1), que totalizam cerca de 39 % desse tráfego, e o conjunto de corredores constituídos pela A10 Sul e A1 Sul, que totalizam cerca de 36 % do mesmo tráfego. Em termos globais de tráfego de pesados, este concentra-se na A1 e A10.

Considerando a movimentação de veículos ligeiros gerada pela Plataforma, o EIA/Estudo de Tráfego refere serem os corredores Sul constituídos pela A10 Sul, A1 Sul que apresentam uma forte predominância, captando cerca de 61% deste tipo de tráfego, correspondendo a 5.971 veículos ligeiros/dois sentidos, acrescendo a estas também como via privilegiada na distribuição a EN1 Sul. O corredor de VFXira (N10 Sul) absorve 16% (1.531 veículos), distribuindo-se o restante pelos outros corredores em percentagens menores (2 e 6 %).

Globalmente (tráfego total), refere-se uma distribuição acentuada para os corredores da A10 Sul e A1 Sul que absorvem mais de 50% de tráfego, seguidos do corredor de VFXira com 13%, distribuindo-se o restante tráfego pelos outros corredores com valores entre 1 e 7%.

No que se refere ao **tráfego gerado pelo Porto de Lisboa**, são consideradas duas zonas com idêntica percentagem e geração de tráfego – Alcântara e Stª Apolónia. No que se refere a Alcântara, admitiu-se que em 2010, 100% do tráfego sairia pelo Eixo Norte/Sul em direcção à CREL, distribuindo-se

posteriormente em 70% para a A10 em direcção ao Carregado e 30%% pela A1. Em 2022 admitiu-se que estas percentagens seriam respectivamente 80% e 20%, por razões de capacidade da A1. Quanto a Sta. Apolónia, em 2010, 90% do tráfego gerado sairá pela A1 e 10% pela N10, percentagens que se manteriam em 2022.

A análise de resultados do Estudo de Tráfego refere:

- A procura que se prevê venha a ocorrer na rede envolvente, sobretudo a que respeita ao tráfego previsível para a EN1 no troço Vila Franca de Xira – Carregado, é elevada, mesmo no cenário sem empreendimento; a capacidade de introduzir melhorias no traçado e nas condições operacionais encontra-se condicionada pelas características do mesmo, apresentando sérias condicionantes de ocupação marginal e de acessos laterais;
- Quando analisadas as afectações com empreendimento (Solução A e Solução A+B) constata-se que os volumes de tráfego atribuídos levam a ter de considerar a Solução A como provisória, e com vida útil reduzida, uma vez que o tráfego existente na EN1, cumulativamente com o tráfego gerado pela PLLN são suficientemente significativos para tornarem pouco adequadas as condições de acessibilidade à PLLN;
- Em termos de estrutura viária consolidada, a Solução A pode vir no futuro a perder peso face às condicionantes existentes, tornando-se cada vez mais importante a ligação através do nó da A1 em Vila Franca de Xira (Solução B). As análises efectuadas com afectações para os períodos horários de ponta, permitiram determinar a vida útil da Solução A, o ano óptimo de entrada ao serviço da Solução A+B, e a eventual necessidade de considerar ainda um acesso C, com ligação para Norte, à EN3 e à A1 (provavelmente no nó de acesso da A1 ao NAL, no caso do novo aeroporto se localizar na Ota), embora esta eventual ligação da PLLN a Norte (à EN3 e à A1) possa vir a ter como consequência uma utilização da rede de acesso à plataforma por tráfego de passagem (não gerado pela PLLN), o que trará um grau de incerteza muito elevado no que respeita à determinação das condições de circulação futuras;
- A consideração apenas da solução A de acesso à PLLN, com ligação em rotunda à EN1 (rotunda 2), funcionará num dos ramos já em nível C em 2010 passando a nível de serviço D em 2012 e E em 2017 (com o NAL Ota);
- Se se considerar a adopção da solução A+B, o nível de serviço D na rotunda de ligação à EN1 (que é o nível abaixo do qual não se deverá baixar) só será atingido em 2017 assim se mantendo até 2022;
- No caso da rotunda existente junto ao Nó da A1 de Vila franca de Xira, no cenário sem PLLN começa a funcionar com o nível C, em 2010, passando para nível D em 2012 e nível E em 2017; na solução A o problema agrava-se, com nível D em 2010, E em 2012 e F em 2017 sem NAL Ota; com as beneficiações previstas na solução A+B, consegue garantir o nível C até 2017 (sem NAL), mas a entrada em funcionamento do NAL Ota provocará um nível de serviço E;

O EIA refere que a perda de qualidade de fluidez se deve sobretudo ao crescimento populacional e consequente número de veículos a circular, considerando que com o projecto aquela não se alterará de modo significativo.

A análise ao tráfego médio diário é efectuada segundo os volumes de tráfego médio diário anual do Estudo de Tráfego, nomeadamente A1, A10, EN 1, EN3, EN9 e EN 10. A situação global é de congestionamento, sobretudo na A1 e na EN1, ou níveis de serviço praticamente no limite do dimensionado (um troço da EN1, EN 3 e EN9), destacando-se apenas a A10, ainda com baixos níveis de intensidade de tráfego.

O EIA refere a conclusão da A10 no troço entre Arruda dos Vinhos e Benavente como sendo um projecto com especial importância no contexto de funcionamento da Plataforma, implicando a construção de nova

travessia no rio Tejo, entretanto já construída. Segundo o EIA, a conclusão da A10 permitirá a ligação da A10 à A13 e destas à A1 através do nó do Carregado, cerca de 2,5 km a noroeste da Plataforma.

Relativamente aos tráfegos de pessoas, o EIA considera que a Estação de Castanheira do Ribatejo, recentemente modernizada, tem capacidade para suportar o acréscimo resultante dos empregos directos e postos de trabalho indirectos gerados pela futura Plataforma Logística.

Para além do transporte ferroviário, o funcionamento da plataforma logística, dos serviços a ela associados ou complementares, bem como das áreas comerciais e equipamentos públicos que nela vierem a ser instalados, irão exigir o desenvolvimento do transporte colectivo rodoviário de passageiros, entre a plataforma logística e os núcleos urbanos da envolvente.

Em termos de Potenciais Impactes do Projecto e no que se refere ao Emprego, o projecto prevê a criação de 5.656 empregos directos e 11.312 a 14.140 empregos indirectos. Relativamente ao nível de formação dos trabalhadores prevê-se a distribuição: 60 a 70% de nível médio baixo (operários, condutores de empilhadores e manipuladores de mercadorias), 25 a 35% de nível médio alto (encarregados, responsáveis de manutenção e trabalhadores de oficina) e 5 a 15% de nível alto (cargos directivos e técnicos qualificados com qualificação superior).

Segundo o EIA, os principais segmentos susceptíveis de se instalarem numa Plataforma Logística são:

- Operador logístico: armazenamento, preparação dos pedidos, gestão de *stocks*, empacotamento, *merchandising*, etc.;
- Transitário: contratação de transporte integral, serviços de comércio exterior, despacho aduaneiro, armazenamento num curto período de tempo, armazenamento fiscal aduaneiro, etc.;
- Armador: serviços de operador logístico e de transitário;
- Empresa de transporte: Transporte de carga completa, grupagem e consolidação, transporte de carga fraccionada (serviço express/urgente);
- Fabricante: empresas com linha de montagem particulares para um cliente final, sistema JIT para clientes finais com as mesmas afinidades industriais;
- Distribuidor/importador: distribuição e comercialização, empresas com marca própria.

O EIA refere não dispor de elementos que permitam avaliar a proporção do emprego efectivamente criado de novo face ao resultante da deslocação de empresas existentes para a nova plataforma.

Outros impactes

A construção do acesso à A1/Solução B irá seccionar longitudinalmente uma parcela ocupada com culturas forrageiras, a nascente da zona do Nó de Vila Franca da A1. O EIA considera que, embora criando uma parcela sobrante, a ocupação efectua-se numa área reduzida e marginal, junto ao caminho de ferro.

Associado ao transporte dos materiais de empréstimo, prevê-se também o atravessamento de povoações.

Os solos da área de intervenção são essencialmente *fluvissolos do tipo êutrico*, em geral férteis, embora apresentando limitações para a agricultura uma vez que são frequentemente sujeitos a inundações, o que origina problemas de drenagem e um aumento da salinidade. Contudo, através de um controle das inundações e respectiva drenagem poderão ser utilizados para uma grande variedade de culturas. Na área de implantação da Plataforma verifica-se que o uso dos fluvissolos se caracteriza pela presença de culturas anuais de regadio, sendo que no local de implantação predominam as pastagens utilizadas por gado bravo.

Os aglomerados populacionais mais próximos da obra, Castanheira do Ribatejo e Vala do Carregado, a cerca de 500m e 400m, respectivamente, bem como os espaços de utilização pública e habitacional mais

próximos – a Estação de Castanheira do Ribatejo e os quatro edifícios de habitação localizados junto ao CM1238, adjacentes à frente de obra –, serão os mais afectados do ponto de vista de degradação da qualidade ambiental, nomeadamente a emissão de poeiras durante a construção dos aterros. Em particular, no conjunto de habitações localizadas no extremo Sul/Sudoeste da área de implantação da PLLN, os efeitos resultantes da circulação de camiões e acções de aterro e movimentação de terras serão sentidos com maior acuidade.

O caminho principal de acesso à Herdade de Emaús será inviabilizado pela construção da plataforma logística. No futuro o acesso à Herdade será efectuado pelo CM1238 e depois por um caminho rural actualmente já existente que liga a CM1238 à Herdade, pelo que o EOA considera que a acessibilidade a esta Herdade não será colocada em causa.

As actividades construtivas poderão causar impactes importantes, embora temporários, nas áreas agrícolas. Estes impactes ocorrerão, quer na envolvente da área de implantação da Plataforma quer no processo de construção do acesso da Solução B. A ocupação de solos agrícolas reflecte-se assim num impacte negativo, permanente, local e significativo. As actividades de limpeza de terreno e terraplenagem bem como a deslocação de maquinaria pesada provocarão a emissão de grandes quantidades de poeiras, que irão depositar-se sobre as culturas, reduzindo a sua produtividade.

Alteração definitiva do uso do solo, eliminando 100ha de pastagens, e demolição de um armazém e de uma habitação.

A construção do acesso à A1/Solução B irá seccionar longitudinalmente uma parcela ocupada com culturas forrageiras, a nascente da zona do Nó de Vila Franca da A1. Embora criando uma parcela sobrante, o EIA considera que a ocupação se efectua numa área reduzida e marginal, junto ao caminho de ferro, não considerando significativo o seu impacte.

- **Impactes Cumulativos**

A implantação da PLLN está programada para um território sujeito a uma forte dinâmica evolutiva. De entre os vários projectos a ter em conta na análise dos efeitos cumulativos identificaram-se projectos e acções já existentes como por exemplo a industrialização e ocupação urbana do eixo Lisboa-Azambuja, e projectos que se prevêem que venham a ser construídos no futuro, como por exemplo a possibilidade do aeroporto da Ota, a criação de uma nova área de 50/80 ha para actividade logística entre a A1 e a linha de caminho de ferro, ou a expansão da Antral-Cipan (farmacêutica). Tendo em conta o Programa Portugal Logístico, o EIA considera poder antecipar que virão a ser construídas neste local infra-estruturas que permitirão a trasfega inter-modal de mercadorias, nomeadamente rodo-ferroviária e com eventual apoio do transporte fluvial.

Segundo o EIA, o desenvolvimento urbano/suburbano e industrial rápido e desordenado e a sobrecarga dos eixos rodoviários tradicionais que ocorreram neste espaço territorial condicionam significativamente a qualidade de vida urbana local. A ocupação da faixa ribeirinha reflectiu-se numa progressiva ocupação de solos agrícolas. A lezíria do rio Tejo entre Vila Franca de Xira e a Azambuja, incluindo as baixas dos rios de Alenquer e da Ota, têm sido sujeitos a uma ocupação progressiva, sobretudo a poente da Linha do Norte, constituindo o principal espaço disponível para o crescimento urbano/industrial, sendo previsível uma crescente pressão sobre estes solos.

O EIA considera que a concretização dos novos projectos previstos irá levar ao aparecimento de novas acessibilidades, constituindo um nó estratégico na zona da Ota/Carregado, levando previsivelmente a novos processos de desenvolvimento.

Relativamente à nova zona logística, o facto da intervenção ocorrer posteriormente à Plataforma sugere que para a sua construção e operação se possam utilizar os acessos construídos especificamente para a Plataforma. No entanto, o EIA refere não existir qualquer detalhe técnico sobre como será atravessada a linha de caminho-de-ferro de modo a garantir a integração entre estas duas áreas logísticas. O EIA acrescenta que se deve assumir que a obrigatoriedade destas duas zonas logísticas "funcionarem como um todo" representa uma mais-valia para a gestão dos problemas ambientais que daí possam resultar.

O EIA considera que, em abstracto, a criação de um nó inter-modal rodo-fluvio-ferroviário permitirá uma agilização da ligação entre a Plataforma e o Porto de Lisboa, resultando em impactes positivos significativos importantes sobretudo ao nível do tráfego, do ruído e da qualidade do ar. No entanto, estes projectos implicarão a construção de novas infra-estruturas, com potenciais impactes negativos, a avaliar devidamente noutro enquadramento formal que não este procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.

É ainda referido que no caso de o novo aeroporto de Lisboa se vier a localizar na Ota as circulações e acessos à plataforma deverão ser repensados.

A ocupação da faixa ribeirinha tem-se vindo a reflectir numa progressiva ocupação de solos agrícolas. A lezíria do rio Tejo entre Vila Franca e de Xira e a Azambuja, incluindo as baixas dos rios de Alenquer e da Ota, têm sido sujeitos a uma ocupação progressiva, sobretudo a poente da Linha do Norte, e constituem o principal espaço disponível para o crescimento urbano/industrial, sendo previsível uma crescente pressão sobre estes solos. Os efeitos cumulativos dos processos de industrialização e urbanização, e dos principais projectos estruturantes existentes e previstos ao nível das actividades económicas (em que se inclui a Plataforma) e ao nível das acessibilidades, continuam a reflectir-se negativamente em recursos como a qualidade de vida urbana e os solos agrícolas da lezíria.

A expansão da actividade logística para a área localizada a Poente da linha de caminho-de-ferro levará necessariamente a uma expansão dos vários impactes identificados pelo EIA, negativos e positivos. Como particularmente críticos surgem os impactes sobre a qualidade do ar, o ambiente sonoro e sobre o tráfego. O facto desta expansão ocorrer posteriormente à Plataforma sugere, segundo o EIA, que se possam utilizar os acessos construídos especificamente para a PLLN, para a construção e operação desta nova zona logística. No entanto, o EIA refere não existir qualquer detalhe técnico que indique como será atravessada a linha do Norte, de modo a garantir a integração entre estas duas áreas logísticas. Segundo o EIA, deverá assumir-se a obrigatoriedade destas duas zonas logísticas "funcionarem como um todo" no sentido de uma mais-valia para a gestão dos problemas ambientais que daí possam resultar.

Face ao exposto, considerando determinantes as seguintes conclusões:

- O projecto não cumpre os objectivos a que reporta, de plataforma logística intermodal, não existindo nenhum aspecto técnico que possa inferir desta característica, colocando o EIA esta situação num carácter de abstracção;
- Não cumprindo aqueles objectivos inviabiliza os efeitos positivos associados aos objectivos de ordenamento e valorização territorial que constituem objectivos de desenvolvimento local e regional;
- A área afectada verifica um congestionamento do tráfego rodoviário significativo (exceptuando essencialmente a A10);

5.9 PAISAGEM

De acordo com a caracterização da paisagem, foram identificadas as unidades de paisagem presentes na envolvente da área de implantação do projecto, localizando-se o mesmo na unidade de paisagem (UP2 – leitos e margens dos rios Alenquer e Ota. Segundo os atributos estéticos e a síntese da análise visual da paisagem, a unidade de paisagem onde será construída a Plataforma Logística de Lisboa Norte apresenta qualidade visual reduzida/média e uma capacidade de absorção média a elevada.

Na sequência da análise dos impactes ambientais e de um modo geral, a implementação do projecto vai alterar significativamente a paisagem local que actualmente apresenta características muito particulares da lezíria do Tejo, pelo que se considera de grande importância a execução do Projecto de Integração Paisagística (PIP) apresentado, de modo a minimizar o impacte visual e integrar o projecto na sua envolvente.

Segundo o EIA, durante a fase de construção e aquando da preparação do terreno ocorrerão impactes negativos, de âmbito local, pouco significativos que se prolongarão ao longo das diferentes fases de construção diminuindo à medida que decorre a obra. Relativamente a estes impactes, e tendo em conta o parecer da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, considera-se que o valor atribuído à sua significância deveria ser de "Significativos", "atendendo a que se encontram previstos elevados volumes de aterro na ordem dos 1900000 m^3 de inertes".

Para além do referido anteriormente, a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira salienta a importância dos impactes visuais associados à construção dos aterros necessários para viabilizar a execução da solução B.

Em termos de construção das infra-estruturas e dos edifícios, os impactes são negativos, permanentes, significativos de carácter local.

Face ao exposto, tratando-se um projecto de grande dimensão, o mesmo irá alterar significativamente a paisagem local, pelo que os impactes na fase de funcionamento são negativos e permanentes, mas que ao longo do tempo, através da consolidação dos espaços verdes previstos no PIP e após um processo de adaptação, serão minimizados passando a fazer parte da paisagem local.

Tendo em conta que a construção das infra-estruturas será faseado e concluído ao fim de 11 anos, e uma vez que o cronograma do faseamento da obra não contempla a construção e manutenção do PIP, considera-se que o mesmo deverá ser adaptado de forma a integrar os trabalhos relativos ao PIP para que este seja faseado e articulado o faseamento proposto.

Relativamente às Medidas de Minimização, segundo o parecer da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, para além das medidas consideradas no EIA, deverão ser implementadas também as seguintes na fase de construção:

- Vedação com tapumes de todas as áreas onde se desenvolvam trabalhos incluindo as zonas de estaleiros e parqueamento de máquinas, de modo a proteger as populações das poeiras e da desorganização espacial;
- Promover a recuperação paisagística de todas as áreas degradadas devido à execução da PLLN e acessos rodoviários, através da estabilização biológica de taludes de aterro e escavação, recorrendo-se a vegetação autóctone, de forma a contribuir para a diminuição dos processos erosivos. A recuperação paisagística nos taludes deverá ser faseada de modo a encontrarem-se terminados quando os trabalhos de modelação de terras estiverem concluídos.
- No caso da barreira acústica a implantar deverá ser feito o seu enquadramento paisagístico na área envolvente podendo recorrer a painéis especialmente consebidos para o efeito e/ou através de plantações (arbórea, de trepadeiras), ou módulos arbustivos colocados a tardoz da mesma.

- **Factores Ambientais Não Fundamentais**

5.8 ÁGUAS RESIDUAIS

No que concerne os potenciais impactes induzidos pela implementação do projecto, considera-se a produção de águas residuais nas instalações sanitárias e restauração. De acordo com dados do projecto, em pleno funcionamento o caudal de ponta será de 128,24 m3/h. Este volume de água residual é bastante significativo, contudo, tendo em conta que a ETAR de Vila Franca de Xira ainda tem capacidade para recepção de águas residuais, o EIA prevê a ligação à mesma, sendo os potenciais impactes minimizáveis.

De forma a garantir o transporte dos efluentes líquidos à rede de drenagem existente, na zona poente da área em estudo, e tendo em conta as cotas e a "tipologia plana" da plataforma, o projecto em avaliação inclui a instalação de duas estações elevatórias.

A ETAR de Vila Franca de Xira apresenta um tratamento secundário (remoção sólidos suspensos e carga orgânica) com possibilidade, de futuro, efectuar tratamento terciário (remoção de nutrientes e desinfecção) e o meio receptor é o rio Tejo. Prevê-se, assim, um impacte negativo, permanente, mas pouco significativo, sem afectação no uso actual e futuro deste recurso.

Assim, no que se refere às Águas Residuais, tendo em conta que os efluentes produzidos serão conduzidos e tratados pela empresa SIMTEJO, S.A., considera-se o projecto viável.

5.10 SISTEMAS BIOLÓGICOS E BIODIVERSIDADE

A área em estudo é ocupada essencialmente por pastagens utilizadas por gado bravo, contudo, nesta área é possível diferenciar duas tipologias de biótopos: biótopo aquático e biótopo agrícola.

Relativamente ao biótopo agrícola, correspondente à área ocupada por pastagens e, no que diz respeito à flora existente, a área de implantação da "Plataforma Logística de Lisboa Norte" caracteriza-se pela presença de comunidades ruderais, constituídas por vegetação herbácea, fortemente condicionadas pela acção humana e pelo pastoreio.

No que concerne o biótopo aquático, correspondente às valas que atravessam a área em estudo e, relativamente à flora presente, verifica-se em algumas das valas a presença de uma vegetação composta por caniço, bem como algumas espécies acessórias.

A comunidade faunística, na área de implantação da PLLN, é caracterizada pela presença, entre outras espécies, de seis com especial interesse para a conservação, ou seja, de cinco espécies constantes do Anexo I da Directiva Aves e uma espécie de mamífero do Anexo II da Directiva Habitats. Das espécies com interesse conservacionita destaca-se o Peneireiro-cinzento, por apresentar o estatuto de quase ameaçado.

Assim, relativamente à flora, a área de implantação da PLLN, não apresenta espécies com interesse conservacionista, contudo, no que concerne à fauna existente, verifica-se a presença, nesta área, de algumas espécies com interesse conservacionista.

Não se verifica a presença de habitats classificados na área em estudo.

Relativamente aos potenciais impactes do projecto na fauna e flora, considera-se que estes ocorrerão essencialmente durante a fase de construção. Para esta fase, no que diz respeito à flora e, como consequência da desmatação, movimentação de terras e circulação de camiões e máquinas, prevê-se a destruição permanente da flora presente, bem como, a deposição de poeiras sobre a vegetação na área envolvente. Estes impactes são avaliados no EIA como negativos e pouco significativos, por não existirem valores florísticos importantes para a conservação, classificação com a qual se concorda. Ainda para esta fase e relativamente à fauna, prevê-se a destruição de habitats, a morte de espécimes e perturbação por aumento do ruído, como consequência da desmatação, movimentação de terras, circulação de camiões e máquinas, e instalação/funcionamento do estaleiro. Face ao exposto, considera-se, que os impactes previsíveis, para a fase de construção, serão negativos, permanentes e significativos.

Para a fase de funcionamento, relativamente à flora concorda-se com o descrito no EIA, isto é, não se espera a ocorrência de impactes, por "as acções associadas ao funcionamento da PLLN se restringirem à área da PLLN e respectivos acessos".

Relativamente às medidas de minimização, concorda-se com a maioria das medidas de minimização propostas, contudo, considera-se que a medida M1 deveria apresentar a seguinte redacção: Os trabalhos de construção devem decorrer apenas no período diurno, das 7 às 18h em dias úteis, conforme o

estipulado no artigo 9º Actividades Ruidosas Temporárias do Regulamento Geral do Ruído, evitando-se desta forma a perturbação das populações vizinhas.

5.11 PATRIMÓNIO

A metodologia utilizada na elaboração do descritor apresenta-se adequada ao tipo de projecto e à fase em que este foi apresentado em sede de AIA. Com efeito, a caracterização da situação de referência do descritor património consistiu numa pesquisa bibliográfica e documental da área de estudo e na prospecção sistemática da área de afectação do projecto e dos acessos previstos à plataforma logística. Salienta-se que, de acordo com o EIA, as áreas efectivamente prospectadas apresentavam boas condições de visibilidade do solo, no entanto, 15% da área não foi prospectada devido à presença de gado bravo no local. Note-se ainda, que não foram prospectadas as áreas de estaleiros, áreas de empréstimo de terras, ou outras áreas funcionais da obra, dado não estarem ainda definidas.

A aplicação da metodologia supra não permitiu a identificação de qualquer ocorrência patrimonial na área de incidência do projecto, não se prevendo por isso, que dele decorra, qualquer impacte negativo.

Face à caracterização da situação de referência apresentada, concorda-se com as medidas de minimização preconizadas no EIA, no entanto as mesmas deverão ser complementadas com a seguinte:

- Em fase prévia à obra, deverá realizar-se a prospecção arqueológica dos 15% da área do projecto que não foi prospectada no âmbito do EIA.

5.12 RESÍDUOS

Relativamente aos Resíduos considera-se de referir os seguintes pontos:

- Na fase de construção haverá produção de resíduos perigosos, os quais deverão ser geridos em conformidade com a legislação em vigor;
- A legislação em vigor no âmbito da gestão de resíduos é o Decreto-lei nº 178/2006, de 5 de Setembro;
- Deverá ser considerado que as empresas de gestão de resíduos, a seleccionar, deverão estar devidamente licenciadas (tendo documento de Autorização Prévia (não caducado) emitido pela CCDR da área onde se localiza a instalação, ou do Instituto dos Resíduos (de acordo com o DL nº 239/1997, já revogado), ou ainda Alvará de Licenciamento de Gestão de Resíduos emitido pela CCDR da área onde se localiza a instalação (de acordo com o DL nº 178/2006, em vigor).
  As listagens publicadas pela APA (ex. INR) pretendem apenas facilitar a divulgação das empresas licenciadas, não sendo obrigatório que inclua todas as existentes.
  O(s) documento(s) identificador(es) dum gestor de resíduos autorizado são os acima referidos.

6. PARECERES EXTERNOS

Das entidades externas com competência no processo foram recepcionados pareceres da Rede Ferroviária Nacional (REFER EP), da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC), do Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, IP (INETI), da Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM), da Comissão Regional da Reserva Agrícola do Ribatejo e Oeste (CRRARO), do Estado-Maior da Força Aérea (EMFA), da Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAPLVT), do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), da Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF), da Direcção Geral de Energia e Geologia, da Rede Eléctrica Nacional, S.A. (REN), da

REN – Gasodutos, S.A., da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (CMVFX), do Instituto de Turismo de Portugal (ITP) e a Administração do Porto de Lisboa (APL).

O quadro abaixo sintetiza os pareceres remetidos à Autoridade de AIA.

ENTIDADES CONSULTADAS	PARECER
REFER EP	A REFER no seu parecer informou que do "acompanhamento que se está a fazer aos estudos que o promotor da PLLN está a realizar, verifica-se que ainda não está consolidada a solução para o ramal de acesso ferroviário (…)". "Assim, desde que no desenvolvimento do EIA seja considerada a reserva de espaço canal para a inserção e desenvolvimento do ramal, bem como, avaliados os impactes com o acesso ao aeroporto da OTA, (…) do ponto de vista da REFER, estão assegurados os interesses do modo ferroviário". Para além do anteriormente referido, comunicou que se se optar pela Solução B, com construção de uma passagem rodoviária superior sobre o Caminho de Ferro, tal deverá ser merecedor de uma articulação prévia entre o Proponente desta obra e a REFER, com vista à salvaguarda da gestão da rede ferroviária. No referido parecer é ainda salientado que a construção de uma nova conduta de abastecimento de água potável, cujo traçado passa sob a via-férrea, deverá cumprir com as determinações impostas no documento intitulado "Condicionalismos Genéricos para o Atravessamento ao Caminho-de-ferro". A REFER refere ainda que tendo em conta o enquadramento estratégico do projecto e "(…) salvaguardado que está o espaço canal que viabiliza a ligação à rede ferroviária convencional, cujo estudo está a ser desenvolvido em estreita articulação entre a REFER e o promotor, o parecer da REFER sobre o estudo em causa – sem prejuízo de uma contínua concertação entre as duas partes, por força da natureza da obra preconizada – é positivo, face à sua importância estratégica para o sistema ferroviário."
ANPC	A Autoridade Nacional de Protecção Civil, no seu parecer tece as seguintes considerações: - "As Estruturas de Protecção Civil referidas como passíveis de localização na Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN) não devem ser localizadas em áreas de inundação (…)"; - A área de localização da futura PLLN é considerada uma zona de inundação com um período de retorno de 100 anos, pelo que é susceptível de ser classificada como zona adjacente, segundo a Lei 54/2005 de 15 de Novembro. A mesma Lei na alínea 9 do seu artigo 25º, refere que a aprovação e licenciamento de edificações nestas áreas, (…)" que não estejam ainda classificadas como zonas adjacentes, " (…) carecem de parecer favorável da Autoridade Competente para o licenciamento de utilização de recursos hídricos." - Os efeitos, decorrentes da implementação do projecto, a nível de circulação rodoviário serão elevados, tanto na fase de execução como após a finalização do projecto, sem que o EIA proceda a uma avaliação dos meios de socorro disponíveis nesta zona para fazer face ao previsível incremento no número de acidentes rodoviários". - "Deverá ser tida em conta a segurança geomorfológica das pedreiras que irão fornecer os materiais para os aterros da PLLN". - "Deve ser clarificada a solução preconizada para a vala de Santo António, no que diz respeito ao volume de água que transborda do seu leito regularizado para caudais superiores a 7 m^3/s". - "O regulamento de exploração deve contemplar um plano de emergência interno articulado com o Plano de Emergência de Protecção Civil de Vila Franca de Xira". - "O plano de emergência interno deve prever mecanismos de ligação com a monitorização dos caudais e dos níveis hidrométricos actualmente existentes na bacia do Tejo, de modo a antecipar a necessidade de activação do plano de emergência". - Tendo em linha de conta que este projecto se irá desenvolver numa área que se caracteriza por um grau de elevado risco sísmico e de cheias frequentes, aconselha-se a promoção de formação sobre a adopção dos procedimentos adequados face a estas ocorrências junto de todos os trabalhadores empregues tanto na fase de construção, como de exploração.

	- "Considera-se essencial a apresentação do projecto de segurança e posterior visita às instalações do corpo de bombeiros local, sobretudo no que se refere aos riscos internos e actuação mais adequada em face de um acidentes nas instalações".
INETI	Relativamente ao factor ambiental Geologia o INETI refere, relativamente aos impactes do projecto, que "os critérios de avaliação das significâncias dos impactes no meio geológico são vagos e subjectivos, como seja o caso de considerarem as escavações como "pouco profundas", "profundas" ou "muito profundas", critério puramente qualitativo e impossível de aplicar na análise de impactes, tal como está descrito. Outros critérios também se apresentam nestas condições. Apesar desta questão, parece-nos que a significância dos impactes na geologia propriamente dita não seria diferente da que foi considerada". No que se refere aos impactes sobre a geomorfologia "na fase de construção, verifica-se que, segundo os critérios apontados no quadro 5.2, em que se classifica a construção de um aterro até 5 m de altura como tendo um impacte significativo, a construção prevista de um aterro até a uma cota na ordem dos 4,2 m, terá um impacte significativo e não pouco significativo, como é referido". No que concerne os Recursos Minerais, no âmbito EIA não foi encontrada "qualquer referência a recursos minerais. Refere ainda que, embora este tipo de ocorrências, com interesse económico, sejam actualmente desconhecidas na área em apreço, considera-se que dentro do capítulo Geologia deveria existir um descritor recursos minerais que claramente confirmasse a sua inexistência, o que neste estudo se encontrava facilitado pela existência de sondagens realizadas".
ANACOM	A ANACOM comunicou que a "zona assinalada não está presentemente sujeita a qualquer condicionamento decorrente da existências de ligações hertzianas ou centros radioeléctricos com servidão radioeléctrica associada já constituída ou em processo de constituição. Assim, o ICP-ANACOM não coloca objecção à implementação do projecto em causa no local assinalado.
CRRARO	Informa que já tinha sido emitido parecer favorável ao projecto em 29 de Maio de 2007 condicionado à obtenção de DIA favorável ou condicionalmente favorável. Salienta que os materiais de empréstimo a utilizar no aterro não poderão provir de áreas que integrem RAN. Emite parecer Desfavorável à alternativa B.
EMFA	A instalação pretendida encontra-se abrangida pelas Servidões Aeronáuticas do CFTMFA (OTA) e do DGMFA em Alverca, não havendo, no entanto, quaisquer inconvenientes na sua implementação, e não se prevendo interferência no funcionamento dos equipamentos de feixes hertezianos da Força Aérea.
DRAPLVT	A Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo no seu contributo referiu alguns impactes do projecto da PLLN, e salientou o seguinte: "tendo o projecto merecido já parecer favorável por parte da CRRALVT, reconhecemos-lhe os seus méritos em termos de desenvolvimento regional, constatando também a falta de localizações alternativas, razões base para esta decisão, que não poderá ser invocado para outros e quaisquer usos, devendo os impactes que referimos, ser entendidos como alertas para a procura da sua minimização."
APL	" (…) cumpre informar que o projecto em análise se localiza fora da área sob jurisdição da APL, S.A.. No entanto, pelas suas características e localização poderá vir a integrar a cadeia logística da qual o Porto de Lisboa faz parte, o que aliás é identificado como um dos objectivos do mesmo: complementar a oferta logística da Grande Lisboa, constituindo-se como complemento adicional de suporte ao Porto de Lisboa"
ICNB	O ICNB informou que só seria emitido parecer externo ao projecto "Plataforma Logística de Lisboa Norte" mediante o pagamento de 1000 euros.
IPTM	O IPTM informou que, "não se localizando o projecto acima mencionado em área de jurisdição deste Instituto, nem estando previstas operações de dragagens com imersão de dragados no mar, o IPTM nada tem a referir sobre o mesmo."
INAC	Não respondeu.

EP	A EP informou que não estão em curso, nem previstos, quaisquer estudos ou projectos rodoviários, do âmbito deste organismo, que possam colidir com o projecto da Plataforma Logística de Lisboa Norte. "Relativamente às acessibilidades ao futuro empreendimento, tecem-se as seguintes considerações: ▪ Na área de estudo da plataforma logística, há a referir o Estudo Prévio do IC2 – Carregado/Venda das Raparigas, cujo desenvolvimento das suas soluções estará dependente da localização ou não do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na Ota. Embora não sendo possível fornecer quaisquer elementos sobre a proposta de ligações à rede viária local que irá resultar do Estudo, uma vez que este se encontra em fase final de concurso, considera-se essencial que, no início da fase de exploração da PLLN e em conjunto com a EP - Estradas de Portugal, seja equacionada, a norte da Plataforma, uma ligação da mesma à EN3, articulada com o Nó do Carregado, de forma a permitir níveis de serviço adequados ao acesso a este grande pólo gerador de tráfego; ▪ a Solução B deverá ser executada o mais rapidamente possível, de forma a minorar os inconvenientes resultantes da fase inicial de construção (medidas 12 e 28 do Relatório Síntese), devendo estar totalmente concluída antes da entrada em funcionamento da PLLN (tal como se refere no RNT, p. 20), prevista para o ano de 2010. Efectivamente, esta condição afigura-se como essencial sob pena da EN1 não possuir capacidade para o adequado escoamento do tráfego, e de se agravarem desnecessariamente os impactes ambientais e sociais na envolvente desta estrada (ruído, qualidade do ar e danos em edificações, designadamente) e das restantes EN que servirão para o transporte de materiais para construção do aterro da PLLN, cujas medidas de minimização da incomodidade dos residentes deverão ser da responsabilidade do promotor durante a fase de obra; ▪ Face aos condicionamentos que hoje já se verificam na travessia do Carregado e da Castanheira do Ribatejo, recomenda-se que o transporte de inertes proveniente de Norte utilize, preferencialmente, o IP1/A1, entre o Nó do Carregado e o Nó de Vila Franca de Xira; ▪ A eventual constituição de um espaço de logística e actividades complementares entre o IP1/A1 e a linha de caminho de ferro deverá respeitar a zona de servidão *non aedificandi* fixada no art.º 3º, nº 1, alínea b) ii) do Decreto-Lei nº 294/97, de 24 de Outubro, que revê e republica o contrato de concessão da BRISA (70m para cada lado do limite da plataforma, dos ramos dos nós, dos ramais de acesso, das praças de portagem e das zonas de serviço, e nunca a menos de 50 m da zona da estrada); ▪ Na página 13 do Aditamento refere-se *"(…) A solução B – que se considera a ligação primordial da plataforma à A1, irá ser executada com a participação e intervenção das entidades competentes: CMVFX e EP".* Convém explicitar que as competências da EP-Estradas de Portugal circunscrevem-se à supervisão e aprovação dos estudos e projectos que interferem e/ou exercem pressão sobre a rede rodoviária nacional existente e prevista."
DGRF	"Deverá ser cumprido o Decreto-Lei n.º 124/2006 de 28 de Junho – medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta Contra Incêndios". "Ao longo dos caminhos deverá ser cumprido o determinado na alínea a) do n.º 1 do artigo 15º, pelo que é obrigatória a gestão do combustível numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 metros". No seu parecer, a Direcção-Geral dos Recursos Florestais refere ainda algumas medidas de minimização que deverão ser consideradas.
DGEG	Não há sobreposição da área do projecto com áreas afectas à exploração de recursos geológicos com direitos concedidos ou requeridos pelo que, sob este ponto de vista, não existe inconveniente à implementação do projecto.
NAER	A NAER, no seu parecer, salienta a "(…) necessidade de compatibilizar o tráfego gerado nas fases de construção e funcionamento da PLLN com os que serão gerados nas fases de construção e operação do NAL, uma vez que será utilizada a mesma rede rodoviária. Esta circunstância poderá eventualmente conduzir ao redimensionamento da rede, pelo que não

	deverá ser omitida".
REN	Face aos potenciais impactes sobre a RNT (interferência com a linha de Muito Alta Tensão localizada na proximidade da Linha Carregado-Seixal a 220 kV) "entende a REN, SA que o promotor deverá estar ciente de que: - Com o processo de licenciamento solicitado à DGEG (Direcção Geral de Energia e Geologia) são igualmente requeridas e constituídas servidões de utilidade pública (de acordo com os n.º2 e n.º3 do artigo 12º do Decreto-Lei 29/2006), necessárias ao estabelecimento das infra-estruturas da RNT – Rede Nacional de Transporte. No âmbito da servidão e de acordo com os termos definidos no RSLEAT – Regulamento de Segurança de Linhas Eléctricas de Alta Tensão (Decreto Regulamentar n.º 1/92, de 18 de Fevereiro) estão também definidas: a) Uma faixa de serviço com uma largura de 5m, dividida ao meio pelo eixo da linha; b) Uma zona de protecção da linha com uma largura máxima de 45m, centrada no eixo da linha, na qual algumas actividades ficam condicionadas ou sujeitas a prévia autorização. - É sempre desejável que a compatibilização – em relação aos critérios anteriores – seja conseguida, no sentido de não causar modificações nas infra-estruturas da RNT – Rede Nacional de Transporte. Esta recomendação é particularmente importante para qualquer das Linhas de Muito Alta Tensão da REN, SA, pois a interrupção do seu normal funcionamento para permitir a realização de trabalhos é extremamente difícil, por razões de segurança e estabilidade da RNT, bem como muito onerosa para o promotor. - A análise de eventuais interferências deverá ser feita pelos serviços técnicos da REN – Rede Eléctrica Nacional, SA, sobre o projecto de execução de quaisquer obras/acções a realizar no âmbito do projecto da "Plataforma Logística de Lisboa Norte". Quando as soluções do projecto das obras a realizar no âmbito da "Plataforma Logística de Lisboa Norte" impliquem modificações de linhas da RNT, com alteração da servidão, envolvendo a sobre passagem ou colocação de apoios em novos proprietários, a sua viabilização (face à presença das infra-estruturas da RNT) estará condicionada à obtenção das necessárias autorizações dos novos proprietários afectados. Informamos ainda que o estabelecimento das linhas da RNT – Rede Nacional de Transporte esteve sujeita a condicionamentos estabelecidos em DIA."
REN – Gasodutos	A Rede Eléctrica Nacional informou o seguinte: - O " (…) troço do gasoduto que será afectado pela implantação da futura plataforma logística, faz parte da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) e não deve ser confundida com a Rede de Distribuição". - "A faixa de servidão referida apenas é aplicável à RNTGN (…)" - "A distância mínima a respeitar na proximidade de outras instalações é sempre de 0,80 m e não depende do tipo de infra-estrutura (art.º 34º da referida portaria 390/94 de 17 de Junho)". - "Qualquer intervenção nas imediações do gasoduto, susceptíveis de o afectar, deverá ser sempre precedida de medidas de precaução consideradas suficientes pela concessionária (artigo 56º da Portaria 390/94 de 17 de Junho)". Informaram ainda que não é correcto afirmar-se que não há impactes sobre a servidão do gasoduto (...)", pelo que deveria ser mencionado "que a servidão actualmente registada será anulada, fazendo-se substituir por outra que irá corresponder aos terrenos a onorar pelo novo traçado da conduta". - A REN Gasodutos referiu ainda que "(…) está actualmente em desenvolvimento um estudo de alteração do troço RNTGN, denominado por Gasoduto Setúbal/Leiria (lote 1) – Linha 1000, a afectar pelo empreendimento em questão. Não obstante, a fase actual deste processo, recolha e estudo dos dados geológicos e do desenho do empreendimento fornecidos pelo Proponente, não permite ainda o desenvolvimento de qualquer actividade de obra nas imediações da infra-estrutura de gás".
CMVFX	Relativamente à análise de impactes efectuada no EIA a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira considera que: - No que respeita ao Ambiente Sonoro e à Qualidade do Ar, "é sobrevalorizada a Solução B (variante alternativa à EN1), enquanto minimizadora dos impactes destes descritores. Enquanto esta solução não se encontra concluída, verificar-se-ia um aumento substancial dos referidos impactes nas zonas urbanas atravessadas pela EN1. Por essa razão, a C.M. entende que haverá que criar nova alternativa (…) que se designará por Solução C"."

	"Quanto aos impactes na Paisagem, o valor atribuído de "Pouco Significativos", à significância dos impactes na fase de construção da PLLN deverá ser considerado de "Significativos" atendendo a que se encontram previstos elevados volumes de aterro na ordem de 1 900 000 m^3de inertes. No que concerne à Solução B e também à Solução C, como acessos rodoviários à PLLN, devem também ser considerados os impactes visuais resultantes da construção dos aterros necessários para viabilizar a execução desta via". "No que se refere às Acessibilidades à PLLN, o promotor prevê que nos 5 primeiros anos seja utilizada apenas a Solução A, ou seja, uma via já existente. A Solução B, principal via de ligação da PLLN com a A1, através da criação de uma via dedicada à praça das portagens em Vila Franca de Xira, deverá estar concluída aquando da entrada em funcionamento da PLLN, como aliás referido no EIA." Tendo em conta o actual congestionamento significativo da EN1 a determinadas horas do dia e que os materiais para aterro virão da zona Norte, a CMVFX considera "que deveria ser acautelada a construção da Solução C, entre o viaduto existente sobre a linha de caminho de ferro, junto às instalações da Antral-Cipan e a EN1, que evitaria tráfego dos veículos pesados, de significativo impacte negativo, de atravessamento da zona da Castanheira." Relativamente ao ordenamento do Território, a solução preconizada encontra-se bem organizada em função da dimensão e características específicas deste tipo de infra-estruturas.
ITP	Parecer Favorável ao EIA
EDP	Não respondeu.

7. CONSULTA PUBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 25 dias úteis, tendo o seu início no dia 26 de Outubro de 2007 e o seu termo no dia 30 de Novembro de 2007. No âmbito da Consulta Pública foram recepcionados sete pareceres provenientes de:

- Câmara Municipal de Vila Franca de Xira;
- Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo;
- Grupo CDU na Assembleia de Freguesia da Castanheira do Ribatejo;
- Comissão de Moradores da Vale do Carregado;
- Associação de Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira;
- Xiradania – Movimento de Cidadania Vilafranquense e Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza;
- Câmara Municipal de Alenquer – parecer recepcionado fora do prazo, analizado e aceite para ser integrado no âmbito da Consulta Pública.

A **Câmara Municipal de Vila Franca de Xira** da análise genérica do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) conclui que este referencia adequadamente os impactes gerados pelo empreendimento. Salienta ainda alguns aspectos que devem merecer melhor ponderação.

A **Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo** expressa a sua preocupação por determinados factores que julga não terem sido devidamente estudados, refere ainda que não é desfavorável à construção da Plataforma Logística no Concelho, tem contudo sérias reservas sobre o Estudo de Impacte Ambiental apresentado por não ter mencionado questões importantes e considera duvidosa a relação benefício/custo ou inconveniente para o futuro da Freguesia.

O **Grupo CDU na Assembleia de Freguesia do Ribatejo** considera que a instalação da Plataforma Logística em terrenos que até há bem pouco tempo eram considerados de Reserva Agrícola Nacional (RAN) e de Reserva Ecológica Nacional (REN), irá a curto prazo trazer alguns impactos negativos para a freguesia. Deste modo, o Grupo da CDU na Assembleia de Freguesia de Castanheira do Ribatejo, não é

de opinião desfavorável à construção da Plataforma Logística mas sim à sua instalação na freguesia da Castanheira do Ribatejo, admite que a construção da Plataforma poderá no futuro trazer vantagens para o Concelho de Vila Franca de Xira, tem no entanto sérias reservas relativamente ao local de implantação escolhido por considerar não terem sido equacionadas todas as situações que julga serem objecto de um estudo com maior objectividade.

A **Comissão dos Moradores da Vala do Carregado** considera importante o desenvolvimento sócio-económico na freguesia, mas chama à atenção para o que pensa serem as desvantagens. Salienta ainda, que todas as desvantagens já mencionadas poderão ser acentuadas se, se confirmar a expansão industrial de mais 50 hectares em terrenos situados entre a A1 e a Linha Norte. Em conclusão a Comissão de Moradores considera que o desenvolvimento sócio económico referido no estudo pouco ou nada irá contribuir para a evolução da Vala do Carregado. Em primeiro lugar porque a Vala do Carregado não possui nem irá possuir habitações para que as pessoas venham a ser empregados na Plataforma Logística possam habitar, em segundo lugar porque apenas alguns comerciantes poderão beneficiar com a implantação do projecto e não a maior parte da população.

A **Associação de Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira** salienta que este projecto, por estar localizado na margem direita do Rio Tejo terá um impacte cumulativo que poderá colocar em risco a infra-estrutura do dique existente na margem esquerda. Refere ainda, que não estão só em causa os cerca de 14.000 hectares de terrenos agrícolas abrangidos pelo dique, como todos os investimentos, ao nível de infra-estruturas, efectuados pela Associação bem como todos os seus proprietários.

Informa que, situando-se o projecto numa área de cotas muitos baixas, constitui por isso uma zona de abrigo de cheias do Rio Tejo preferencial de inundações em situações de cheia provenientes dos cursos de água efluentes, funcionando assim como bacia de retenção e de amortecimento. A sua impermeabilização originará a subida da cota no Rio Tejo com maior frequência do que a registada actualmente, por esse motivo é de prever que a estabilidade do dique de protecção contra cheias na margem esquerda seja afectada e até mesmo colocada em causa.

Alerta para que, para além do estudo que foi efectuado do possível galgamento do dique, é também necessário proceder ao estudo de afectação da estabilidade do mesmo de forma a salvaguardar a sua estrutura, visto que as características registadas actualmente no Rio Tejo sofrerão alterações significativas com a construção da Plataforma Logística, torna-se necessário que fique garantia a segurança em ambas as margens do Rio Tejo e suas zonas envolventes.

A Associação refere que está a realizar alguns levantamentos topográficos no dique de forma a reunir elementos que permitam aferir alguns dados existentes no Projecto em causa.

A **Xiradania – Movimento de Cidadania Vilafranquense e Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza** tece algumas considerações quanto à justificação e localização do projecto, e considera que o Estudo de Impacte Ambiental não se encontra totalmente em conformidade com a legislação vigente, por não considerar questões fundamentais, designadamente a contribuição do empreendimento para as alterações climáticas, não considera impactes cumulativos em áreas críticas, pelo que se deveria recusar o Estudo de Impacte Ambiental apresentado e mandar-se realizar estudos complementares, bem como nova versão do Resumo não Técnicos, contendo os dados adicionais e corrigir as informações incorrectas aí contidas sobre a natureza, significância e duração dos impactes ambientais.

A **Câmara Municipal de Alenquer**, reconhece a relevância fundamental da implementação do plano Portugal Logístico, contudo, manifesta-se preocupada com eventuais impactes da instalação da plataforma da Castanheira sobre o Concelho de Alenquer.

Em sede de Comissão foram analisadas as questões colocadas no âmbito da Consulta Pública, apresentando-se em seguida os seguintes esclarecimentos que completam o já referido no âmbito da Comissão:

- **Comissão de Moradores da Vala do Carregado**

Relativamente à vala do Carregado, tendo em conta a sua localização e a da PLLN e o facto de ser efluente do Tejo, numa zona que sofre influência de marés, existentes diversos factores em jogo que condicionam as cheias nesta vala.

Na situação actual o leito de cheia da vala do Carregado é confinado pela Linha do caminho-de-ferro do Norte e pelo dique que constitui a margem esquerda da vala do Carril, face a esta situação a presença da plataforma não irá ter influência no regime de cheias, pelo que o escoamento nesta zona irá processar-se nas mesmas condições, contudo, no âmbito do parecer final da CA, foi solicitado um estudo complementar ao "Estudo Hidráulico da Influência da PLLN na Envolvente em Situação de Cheias do Rio Tejo", considerando a série de dados disponíveis, nomeadamente a série de dados limnimetricos em Vila Franca de Xira, recolhida pelo e Instituto Hidrográfico, bem como o efeito da vala do Carregado.

- **Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo**

Em Castanheira do Ribatejo as situações em que ocorriam inundações irão permanecer, sem que a plataforma contribua para incrementar o risco. A resolução do problema das cheias em Castanheira do Ribatejo está relacionada com medidas estruturais e com questões de ordenamento/planeamento.

- **Grupo CDU na Assembleia de Freguesia da Castanheira do Ribatejo**

Ainda em relação ao problema do aumento do risco de inundações nesta zona, convém ter presente que este troço do rio Tejo está sujeito à influência do regime de marés e de ventos. A estas condições naturais acresce a ocupação humana que se tem verificado em toda a Lezíria nomeadamente os vários confinamentos e obstáculos frontais aos escoamentos que tem vindo a incrementar a vulnerabilidade da zona à ocorrência de cheias.

Relativamente à sua localização na freguesia de Castanheira do Ribatejo resultou da estratégia definida pelo Governo tal como é referido no Plano Portugal Logístico.

- **Câmara Municipal de Vila Franca de Xira**

As questões levantadas encontram-se contempladas no parecer da CA onde é referido que deverá ser elaborado um plano de contenção de riscos.

- **Associação dos Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira**

Relativamente ao dique da margem esquerda e de acordo com os estudos desenvolvidos verifica-se, nesta zona, um ligeiro aumento da velocidade da corrente. De forma a avaliar o seu efeito na estabilidade do dique a CA propõe um estudo da estabilidade do dique que identifique os locais de potencial risco de fragilidade de forma a poderem ser equacionadas as respectivas medidas minimizadoras para salvaguardar a sua estrutura e de forma serem garantidas condições de segurança em ambas as margens do rio Tejo e áreas envolventes.

- **XIRADANIA**

Relativamente à questão da hidrologia o projecto não refere que tipo de fundações estão previstas contudo considera-se que as soluções construtivas a adoptar não podem induzir o risco de contaminação do aquífero devendo as camadas de lodo serem salvaguardadas.

No que se refere à localização numa primeira apresentação do "Portugal Logístico" a plataforma de Castanheira do Ribatejo não integrava a Rede Nacional. Figurava o complexo constituído pelo terminal ferroviário da Bobadela e uma plataforma no Sobralinho. Avaliada mais detalhadamente esta última localização verificou-se a dificuldade de ser servida por transporte fluvial e, construídas as acessibilidades terrestres (rodo e ferroviárias) restavam somente 12 ha. Foi por este conjunto de razões que levou o Governo a considerar uma nova localização em Castanheira do Ribatejo que apresentava vantagens relativamente às acessibilidades rodo-ferro-fluviais, maior centralidades e disponibilidade imediata de 100 ha com possibilidade de expansão.

- **Câmara Municipal de Alenquer**

Relativamente aos locais de estaleiro, o projecto refere que este ficará localizado na área do estaleiro.

No que concerne aos eventuais efeitos da constituição de um aterro no leito de cheia progressiva do rio Tejo, e consequente promoção de regolfo sobre as áreas marginais à vala do Carregado, no âmbito da CA, apesar de se considerar que a vala do Carregado não será afectada pelo projecto, foi solicitado um estudo complementar que integre o efeito nesta vala.

8. CONCLUSÃO

Visando a concretização do projecto da Plataforma Logística Lisboa Norte (PLLN), localizado no concelho de Vila Franca de Xira, a Assembleia Municipal aprovou a suspensão parcial do PDM e o estabelecimento de Medidas Preventivas para uma parcela com 100 ha a nascente do caminho de ferro, acrescida de uma outra área com 80 ha, designada por parcela B, situada entre o caminho de ferro e a Auto-estrada do Norte (A1) com o objectivo de virem a constituírem-se como espaços de logística e de actividades complementares, na freguesia de Castanheira do Ribatejo.

A Resolução de Conselho de Ministros Nº 13/2007 de 24 de Janeiro, ratificou a suspensão parcial do Plano Director Municipal de Vila Franca de Xira (PDM-VFX), suspendeu as disposições do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) e determinou a sujeição a procedimentos autónomos de Avaliação de Impacte Ambiental, as parcelas A e B.

O projecto da PLLN foi também reconhecido de Potencial Interesse Nacional (PIN), pela entidade competente para o efeito.

Tendo em conta que o projecto sujeito a AIA corresponde a uma 1ª fase da implantação da PLLN, em que apenas é contemplada a acessibilidade da rede rodoviária com a introdução de melhoramentos da rede viária existente, apresentando duas soluções (A e B) às vias existentes considera-se de citar que o projecto não cumpre, nesta data, o objectivo de criação de intermodalidade (rodoviário – fluvial - ferroviário) que fora preconizado na decisão governamental.

A empresa justificou o facto, pela indefinição dos projectos referentes aos estudos de integração dos modos rodoviário, ferroviário e fluvial, e que estão a ser desenvolvidos em conjunto com o Porto de Lisboa, a REFER e a Abertis Logística, não se encontrando à data concluídos.

Também não é apresentada a ocupação prevista para a parcela B situada entre a linha de caminho-de-ferro e a Auto-estrada do Norte, entendida como zona de expansão da plataforma, julga-se pelo facto de a expansão só ser viável quando estiver esgotada a capacidade prevista para a PLLN, podendo ainda vir a ser parcialmente ocupada pelas áreas do centro intermodal (infra-estruturas e armazenamento), também esse projecto estará sujeito a AIA.

Considerando que da avaliação de impacte ambiental resulta que o presente projecto produz um conjunto de impactes negativos significativos que decorrem das características e dimensões da intervenção, associados à particularidade do território e à sua envolvente próxima, nomeadamente a interferência do projecto com espaços classificados como REN, RAN e leito de máxima cheia do rio Tejo, e confinantes com espaços naturais de grande sensibilidade, e à existência de sobrecarga nas redes de infra-estruturas rodoviárias de transportes (que será maior, na fase de construção do aterro do que posteriormente na fase de funcionamento).

Considerando que o projecto prevê a criação de 6 000 postos de trabalho directo e multi-estratificado, e 14 000 de emprego indirecto, com maior concentração de obra nos primeiros três anos.

Considerando, por outro lado que o complexo logístico integra a Rede Nacional, definido no Projecto Portugal Logístico e, será uma mais valia, em termos de desenvolvimento sócio-económico, gestão

ambiental e de ordenamento do território, permitindo ao país a sua integração em regiões económicas mais vastas.

Considerando que a área tem potencialidades para garantir a intermodalidade dos modos de transporte rodoviário, ferroviário e fluvial, que virá a constituir um efectivo factor competitivo deste projecto no mercado nacional e internacional, promovendo o desenvolvimento da actividade de transportes com ganhos ambientais através da redução das emissões atmosféricas e da concentração territorial de actividades que se encontram actualmente dispersas e mal localizadas.

Considerando, todavia que não se encontra definido e aceite o traçado ferroviário e os espaços de ligação com o cais de acostagem que virão a complementar o objectivo multimodal pretendido para a plataforma logística e, que toda a área envolvente ao complexo releva-se como zona de grande sensibilidade ecológica, justifica-se uma avaliação cautelosa do projecto, em termos de afectação da área de intervenção e consequente ocupação do solo, por forma a não comprometer o território com acções desnecessárias e prejudiciais de que pode ser exemplo a ocupação de áreas destinadas a lotes, que venham a ser necessários para viabilizar a instalação das infra-estruturas necessárias à intermodalidade com primazia par o desenvolvimento do ramal e conexão ferroviário.

Tendo em conta que o complexo logístico envolve um conjunto muito vasto de intervenções e operações no território e que a criação da plataforma, por motivos técnicos será operacionalizado por etapas, sendo nesse caso possível programar o faseamento das infra-estruturas ferroviária e fluvial em articulação com a construção da área de serviços, comércio e logística propriamente dita, julga-se de todo o interesse acautelar, a não ocupação da Área 5 do projecto (lotes 1 a 10 , bem como dos lotes 49, 50 e 51), até que estejam viabilizados e aceites os canais e áreas que servirão a área intermodal.

Dadas as características excepcionais do projecto, que conduziram a uma situação, ainda com algumas indefinições e que poderão vir a ser superadas na fase de Acompanhamento de Obra, deverá ser nomeada uma Comissão de Acompanhamento de Obra. Se possível, deverá ser nomeada a mesma Comissão de Avaliação que agora cessa as suas funções.

Assim e tendo em conta a avaliação global, donde ressaltam os impactes mais significativos que se passam a elencar:

- **Impactes Positivos**
  - Aumento da competitividade do país.
  - Reordenamento do sistema logístico existente, em termos de ordenamento do território.
  - A regularização e limpeza periódica das linhas de água, em particular da vala de Emaús e vala de Santo António, contribuirão para uma melhoria gradual da qualidade da água e do nível da função hidráulica. Este impacte positivo e permanente é de abrangência local e pouco significativo, uma vez que, se continua a verificar a descarga de águas residuais provenientes das indústrias localizadas a montante, não será, por si só, potenciador de uma melhoria considerável na qualidade da água.
  - A implantação do plano de gestão ambiental durante o funcionamento da PLLN, irá ter um efeito regularizador da qualidade das linhas de água, pressionando as entidades responsáveis pela recolha e tratamento dos efluentes produzidos a montante da área de implantação da PLLN a garantirem os limites para a descarga de águas residuais.
  - A criação de uma área intermodal rodo-ferro-fluvial que induzirá impactes positivos significativos importantes no ambiente, com destaque para o aumento da eficiência energética e na qualidade do ar. No entanto e dado que, esta 1º Fase assenta somente no modo rodoviário.
  - O projecto prevê a criação de 6.000 empregos directos e 14.000 empregos indirectos.

- **Impactes Negativos**

  - A alteração induzida pela presença da PLLN no funcionamento geral desta zona de expansão de cheias, considera-se pouco expressiva face à situação actual, sendo comportável pelo sistema, mesmo em situações extremas (cheia centenária), sendo o impacte induzido negativo permanente, de abrangência local, e pouco significativo. No entanto, o funcionamento do sistema hidráulico fica "fragilizado" e tenderá a ter uma resposta menos eficiente a eventuais intervenções futuras que se venham a realizar, particularmente nesta zona preferencial de inundação.
  - As acções inerentes à fase de construção da PLLN serão indutoras de emissão de partículas com metais pesados, (o cádmio, o cobre e o zinco e os hidrocarbonetos) que poderão ser arrastadas para a rede hidrográfica, aquando da ocorrência de precipitação intensa, indo provocar o aumento da turbidez, em resultado dos elevados teores de matéria em suspensão, a redução da penetração da luz e, consequentemente, a produtividade primária. Para a fase de exploração, relativamente às actividades de circulação, parqueamento e abastecimento dos veículos ligeiros e pesados, considera-se que o impacte expectável resultante do arrastamento dos poluentes (metais pesados (zinco, cobre, cádmio e crómio), os hidrocarbonetos aromáticos policíclicos (HAP), os óleos e gorduras e os sólidos suspensos totais) acumulados no pavimento pelas águas de escorrência serão negativos significativos.
  - Na fase de construção e funcionamento da PLLN as emissões de poluentes atmosféricos estarão essencialmente associadas à circulação de veículos, ligeiros e pesados, o que se poderá traduzir numa degradação da qualidade do ar, a qual estará essencialmente dependente das condições meteorológicas e assumirá especial importância nos períodos mais secos.
  - Verificar-se-ão acréscimos dos níveis sonoros resultantes da fase de construção, bem como do funcionamento da PLLN, designadamente ao longo das soluções A e B;
  - A instalação da plataforma logística no local em apreço, face à sua dimensão constitui uma clara intrusão na unidade fundamental quer da REN, quer da RAN, desvirtuando por si só a sua integridade territorial e, inerentemente, introduzindo novos factores de pressão urbanística sobre a mesma.
  - O aumento de tráfego rodoviário provocado pelo projecto na fase de construção, que irá ocorrer com circulação de veículos através da EN1, EN3, EN9 e EN10, contribuirá para o incremento das incomodidades sobre as populações residentes ao longo destes troços, provocando impactes ao nível ambiental e de segurança.
  - Na fase de exploração, segundo o EIA, na ligação prevista à A1 no Nó de Vila Franca (Solução B) permite canalizar o tráfego directamente da A1 para a nova via a nascente da linha de caminho-de-ferro, evitando a EN1 e o tráfego de atravessamento de zonas habitadas.
  - A construção do acesso à A1/Solução B irá seccionar longitudinalmente uma parcela ocupada com culturas forrageiras, a nascente da zona do Nó de Vila Franca da A1.
  - As actividades construtivas poderão causar impactes importantes, embora temporários, nas áreas agrícolas, que ocorrerão, quer na envolvente da área de implantação da Plataforma quer no processo de construção do acesso da Solução B, através de actividades de limpeza de terreno e terraplenagem bem como a deslocação de maquinaria pesada, que provocarão a emissão de grandes quantidades de poeiras, que irão depositar-se sobre as culturas, reduzindo a sua produtividade.
  - Alteração definitiva do uso do solo, eliminando 100 ha de pastagens, e demolição de um armazém e de uma habitação.
  - A impermeabilização da área prevista para a implantação da PLLN traduzir-se-á num incremento das escorrências para as valas drenantes (ribeira de Castanheira, vala do Carril, vala de Emaús e vala de Santo António).

- A implementação do projecto constitui uma clara intrusão na paisagem local desvirtuando as características muito particulares da lezíria do Tejo e a sua ligação ao rio Tejo.
- A intervenção do projecto, em termos de fauna e flora, induzirá impactes negativos de pequena significância que se encontram minimizados pela implementação das medidas de minimização propostas.

Face ao exposto e tendo por base o parecer elaborado pela Comissão de Avaliação relativamente ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto *"Plataforma Logística de Lisboa Norte"*da Sociedade Agra imobiliária Cais da Bracieira, S.A., em fase de Projecto de Execução, emito proposta de Declaração de Impacte Ambiental **favorável condicionada** à:

1. Definição e viabilização da área e da conexão intermodal ferroviária/fluvial, e respectiva contractualização com a Abertis Logística, a REFER e o Porto de Lisboa, bem como a construção da componente ferroviária, no prazo de três anos. Sendo que o cumprimento deste requisito, condiciona o desenvolvimento das restantes fases (2ª e seguintes).
2. Apresentação à Autoridade de AIA, no prazo de um mês, de um estudo de avaliação ambiental comparativa do acesso rodoviário Sul da plataforma (Solução B apresentada no estudo) e de um acesso a Norte de ligação ao Nó do Carregado, bem como os respectivos custos/benefícios e prazos de execução, para efeitos de deliberação final. Este estudo deverá considerar os factores ambientais ruído, qualidade do ar, ordenamento do território e mobilidade.
3. Reconhecimento de Interesse Público dos solos classificados como Reserva Ecológica Nacional, conforme definido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2007, de 11 de Janeiro, e nos termos da alínea c) do n.º 3 do art. 4 do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na sua actual redacção.
4. Autorização da Comissão Regional da Reserva Agrícola Nacional de ocupação dos solos classificados como Reserva Agrícola Nacional.
5. Respeitar a faixa de servidão constante do parecer da REN - Gasodutos, tendo em conta que um dos pressupostos da concepção da plataforma passa pelo desvio do actual traçado do gasoduto, o qual faz parte da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN).
6. Revisão do projecto de regularização da rede hidrográfica local, a apresentar na fase de licenciamento, de forma a:
    - Eliminar as variações bruscas de largura de rasto, (a montante, na zona dos atravessamentos viários, na zona da plataforma e a jusante desta);
    - Tendo em conta o sistema de drenagem previsto e os valores de escoamento referidos que são bastante elevados quando comparados com as estimativas de caudais médios no semestre seco e húmido nas linhas de água, devem ser introduzidos no troço final de rejeição órgãos dissipadores de energia cujo objectivo é atenuar os efeitos erosivos nos leitos das linhas de água.
    - Assegurar que os atravessamentos previstos para as linhas de água, apresentem secção única, devendo ser assegurado que a acção prevista não será indutora do aumento dos riscos de erosão e de cheias;
    - No caso dos pontões em viés, os muros de ala devem ser implantados de modo a definirem uma linha ortogonal ao eixo da linha de água, a montante e a jusante ao atravessamento;
    - O rasto das quatro linhas de água deverá ser o mais rebaixado possível de forma a permitir não agravar, bem como, melhorar as condições de escoamento da vala paralela à linha do Norte localizada no lado oposto que actualmente já apresenta situações criticas de escoamento.

- Revisão do projecto de drenagem de águas pluviais de forma que os efluentes gerados nestas áreas sejam tratados e só depois lançados no meio receptor, devendo ser implementado um sistema de recolha e tratamento das águas pluviais drenadas na área da PLLN e acessos (fase de exploração), na fase de licenciamento.

7. Deverão ser apresentados ao INAG, os seguintes estudos complementares:

    - Levantamento do estado de conservação do dique na margem esquerda do rio Tejo, de forma a serem equacionadas as respectivas acções que garantam a sua estabilidade face às futuras condições de escoamento. Para o levantamento e análise do estado do dique deverá ser constituída uma comissão da qual deverá fazer parte a Associação de Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira, no prazo de 3 meses.
    - Elaboração de um estudo complementar ao "Estudo Hidráulico da Influência da PLLN na Envolvente em Situação de Cheias do Rio Tejo", considerando a série de dados disponíveis, nomeadamente a série de dados limnimetricos em Vila Franca de Xira, recolhida pelo e Instituto Hidrográfico, bem como o efeito da vala do Carregado, no prazo de 3 meses.
    - Avaliação de riscos de inundação e delimitação de áreas inundáveis, na área de influência da PLLN, no prazo de 3 meses.

8. Antes dos trabalhos de movimentação de terras, proceder à decapagem da terra viva e ao seu armazenamento em pargas, para posterior reutilização em áreas afectadas pela obra.
9. Cumprimento, aquando da entrega da proposta de loteamento, do disposto no artigo 43.º articulado com o n.º 3 do artigo 128.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 177/2001, de 4 de Junho e com o n.º 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto no que respeita à previsão e ao dimensionamento do passeios pedonais do arruamentos públicos propostos, bem como do disposto no nº 5 do artigo 3º do referido diploma legal.
10. Alteração do uso identificado para o lote 49, como de "infra-estrutura e equipamento" para "comércio e serviço", dado ter sido transmitido a intenção de vir a instalar uma bomba de gasolina e uma cantina no lote.
11. Ao redesenho dos lugares de estacionamento previstos no lado Noroeste na Rua H de modo a que, estes se restrinjam à ocupação do solo sobre o qual incide a área delimitada na proposta de loteamento.
12. À supressão dos lotes 45 e 50, uma vez que as suas áreas se sobrepõem a arruamentos a ceder para o domínio público.
13. Cumprimento integral do Medidas de Minimização e dos Planos de Monitorização preconizados no Estudo de Impacte Ambiental e às propostas pela CA, constantes do presente relatório.
14. Elaboração e aplicação do Plano de Gestão da Plataforma Logística de Lisboa Norte que integre o documento apresentado pela Abertis Logística (standard da Abertis Logística para uma plataforma logística) e seja complementado com um plano de emergência interno que englobe, situações de cheias em função da população prevista na PLLN, de incêndios e de ocorrência de sismos, articulado com o Plano Municipal de Emergência da Protecção Civil de Vila Franca de Xira.

    Deverá ainda incluir situações de risco/acidente com substâncias poluentes, na fase de obra e na fase de exploração, para as águas superficiais e subterrâneas.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO (CA)

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DE TEJO (CCDR–LVT)

Arq. Antonieta Castaño

Dr.ª Helena Silva

INSTITUTO DA ÁGUA

Eng.ª Teresa Ferreira

INSTITUTO DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO E ARQUEOLÓGICO

Dr.ª Ana Martins

TÉCNICO ESPECIALIZADO – GABINETE DA SR.ª SECRETÁRIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES, DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES/GABLOGIS

Eng. João Lemos

ANEXO I

PARECERES EXTERNOS

NUI: NUI-2007-057590-E Numero do Registo: DSA-000646-fax-2007 Data do Registo: 17-12-2007 Tipo do Documento: Fax Data do Documento: 17

EP
Estradas de Portugal, S.A.

8c

FAX

14804

DE / FROM: Gabinete de Ambiente

Endereço: Praça da Portagem, 2809 - 013 Almada

N / ref.: /2007/GAMB PROC.: DATA/DATE: 14 DEZ. 2007 SAÍDA: 2081

PARA / TO: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa (CCDRLVT) - Exmo. Sr. Presidente António Fonseca Ferreira

CC:

FAX Nº: 210101302 Nº DE PAGs. (incluindo esta):

S / ref.: 035689 - S (ofício) DATA / DATE: 2007-10-25

Assunto: **Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental - AIA 630/2007**

Projecto: Plataforma Logística de Lisboa Norte

Proponente: Abertis Logística, SA

Entidade Licenciadora: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Em resposta ao Vosso ofício com a Ref. 035689 de 25OUT2007 (DAS/DAMA-001485-2007), a EP - Estradas de Portugal, SA tem a informar que não estão em curso, nem previstos, quaisquer estudos ou projectos rodoviários, do âmbito deste organismo, que possam colidir com o projecto da Plataforma Logística de Lisboa Norte, na freguesia de Castanheira do Ribatejo, no concelho de Vila Franca de Xira.

Relativamente às acessibilidades ao futuro empreendimento, tecem-se as seguintes considerações:

- Na área de estudo da plataforma logística, há a referir o Estudo Prévio do IC2 – Carregado/Venda das Raparigas, cujo desenvolvimento das suas soluções estará dependente da localização ou não do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na Ota. Embora não sendo possível fornecer quaisquer elementos sobre a proposta de ligações à rede viária local que irá resultar do Estudo, uma vez que este se encontra em fase final de concurso, considera-se essencial que, no início da fase de exploração da PLLN e em conjunto com a EP - Estradas de Portugal, seja equacionada, a norte da Plataforma, uma ligação da mesma à EN3, articulada com o Nó do Carregado, de forma a permitir níveis de serviço adequados ao acesso a este grande pólo gerador de tráfego;
- a Solução B deverá ser executada o mais rapidamente possível, de forma a minorar os inconvenientes resultantes da fase inicial de construção (medidas 12 e 28 do Relatório Síntese), devendo estar totalmente concluída antes da entrada em funcionamento da PLLN (tal como se refere no RNT, p. 20), prevista para o ano de 2010. Efectivamente, esta condição afigura-se como essencial sob pena da EN1 não possuir capacidade para o adequado escoamento do tráfego, e de se agravarem desnecessariamente os impactes ambientais e sociais na envolvente desta estrada (ruído, qualidade do ar e danos em edificações, designadamente) e das restantes EN que servirão para o transporte de

MadQ.16.12.06; 27-11-2007

NUI: NUI-2007-057590-E Número do Registo: DSA-000646-fax-2007 Data do Registo: 17-12-2007 Tipo do Documento: Fax Data do Documento: 17

EP
Estradas de Portugal, S.A.

&

materiais para construção do aterro da PLLN, cujas medidas de minimização da incomodidade dos residentes deverão ser da responsabilidade do promotor durante a fase de obra;

- Face aos condicionamentos que hoje já se verificam na travessia do Carregado e da Castanheira do Ribatejo, recomenda-se que o transporte de inertes proveniente de Norte utilize, preferencialmente, o IP1/A1, entre o Nó do Carregado e o Nó de Vila Franca de Xira;
- A eventual constituição de um espaço de logística e actividades complementares entre o IP1/A1 e a linha de caminho de ferro deverá respeitar a zona de servidão *non aedificandi* fixada no art.º 3º, nº 1, alínea b) ii) do Decreto-Lei nº 294/97, de 24 de Outubro, que revê e republica o contrato de concessão da BRISA (70m para cada lado do limite da plataforma, dos ramos dos nós, dos ramais de acesso, das praças de portagem e das zonas de serviço, e nunca a menos de 50 m da zona da estrada);
- Na p. 13 do Aditamento refere-se *"(...) A solução B – que se considera a ligação primordial da plataforma à A1, irá ser executada com a participação e intervenção das entidades competentes: CMVFX e EP"*. Convém explicitar que as competências da EP- Estradas de Portugal circunscrevem-se à supervisão e aprovação dos estudos e projectos que interferem e/ou exercem pressão sobre a rede rodoviária nacional existente e prevista.

Com os melhores cumprimentos,

O Conselho de Administração,

Almerindo da Silva Marques

Eduardo Andrade Gomes

MadQ 18.12.04; 18-11-2007

NUI: NUI-2007-057574-E Número do Registo: DSA-002176-2007 Data do Registo: 17-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 17-12-2007

DSA /DAMF

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

ANPC
AUTORIDADE NACIONAL DE PROTECÇÃO CIVIL

Exmo Senhor Presidente
da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braamcamp, 7
1250 – 048 Lisboa

Vossa ref./Your ref.	Vossa data/Your date	Nossa ref./Our ref.	Data/Date
DAS/DAMA-001495-2007		261/UPRA/NRA/07	10 DEZ 2007

Assunto/Subject: Procedimento de AIA – Plataforma Logística de Lisboa Norte

Senhor Presidente:

Em resposta ao ofício de V. Ex.ª supra referenciado, sobre o assunto mencionado em epígrafe, informamos do seguinte:

1. Nos termos da Lei 27/2006, de 3 de Julho (Lei de Bases da Protecção Civil), são objectivos fundamentais da Protecção Civil: *a)* prevenir os riscos colectivos e a ocorrência de acidente grave ou de catástrofe deles resultante; *b)* atenuar os riscos colectivos e limitar os seus efeitos; *c)* socorrer e assistir as pessoas e outros seres vivos em perigo, bem como proteger bens e valores culturais, ambientais e de elevado interesse público; *d)* apoiar a reposição da normalidade da vida das pessoas em áreas afectadas por acidente grave ou catástrofe.
2. Após análise aos documentos enviados[1], constata-se que existem questões relativas à implantação do projecto que suscitam preocupações ao nível da Protecção Civil.
3. As Estruturas de Protecção Civil referidas como passíveis de localização na Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN) não devem ser localizadas em áreas de inundação, mesmo que para períodos de retorno até 100 anos.
4. Embora de probabilidade reduzida deverão ser equacionados cenários de rotura de barragem ou barragens situadas a montante do PLLN e a influência das respectivas ondas de inundação na segurança da plataforma logística.

[1] - Elementos fornecidos: Relatório Síntese, Relatório Não Técnico e Aditamentos

Av. do Forte em Carnaxide | 2794-112 Carnaxide - Portugal
Tel.: + 351 21 424 71 00 Fax: + 351 21 424 71 80
www.protecçãocivil.pt
geral@prociv.pt

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

ANPC AUTORIDADE NACIONAL DE PROTECÇÃO CIVIL

5. A área da localização da futura PLLN é considerada uma zona de inundação com um período de retorno de 100 anos, pelo é susceptível de ser classificada como zona adjacente, segundo a Lei 54/2005 de 15 de Novembro. A mesma Lei na alínea 9 do seu artigo 25º, refere que a aprovação e licenciamento de edificações nestas áreas, que não estão classificadas como zonas adjacentes, carecem de parecer favorável da Autoridade Competente para o licenciamento de utilização de recursos hídricos.
6. A localização proposta da PLLN terá como base a construção de um aterro nessa área, pelo que é necessário equacionar a sua resistência a fenómenos de erosão face a cenários mais gravosos de cheias.
7. É importante ponderar a estabilidade e resistência da PLLN face a eventos sísmicos com a magnitude máxima credível para a região e com efeitos de sítio.
8. É necessário ponderar a segurança das populações e bens situados a jusante da PLLN face a cenários mais gravosos de cheias, equacionando nomeadamente a possibilidade de arrastamento de materiais provenientes da PLLN.
9. É previsível o aumento do número de acidentes devido ao incremento do tráfego e deficientes condições das vias envolventes à PLLN, pelo que deverão ser apresentadas medidas mitigadoras.
10. Os efeitos, decorrentes da implementação do projecto, a nível de circulação rodoviária serão elevados, tanto na fase de execução como após a finalização do projecto, sem que o EIA proceda a uma avaliação dos meios de socorro disponíveis nesta zona para fazer face ao previsível incremento no número de acidentes rodoviários.
11. Durante a construção do aterro deverão ser tomadas as necessárias precauções de modo a impedir a erosão e arrastamento dos seus materiais para as linhas de água, principalmente durante os períodos de pluviosidade mais intensa.
12. Deve ser apresentada a estimativa do assentamento total previsto para a zona da PLLN até que seja alcançada a estabilização geotécnica dos terrenos interessados.
13. Deverá ser tida em consideração a segurança geomorfológica das pedreiras que irão fornecer os materiais para os aterros da PLLN.

Av. do Forte em Carnaxide | 2794-112 Carnaxide - Portugal
Tel.: + 351 21 424 71 00 Fax: + 351 21 424 71 80
www.prociv.pt
geral@prociv.pt

14. Deve ser clarificada a solução preconizada para a vala de Santo António, no que diz respeito ao volume de água que transborda do seu leito regularizado para caudais superiores a $7m^3/s$.

15. Deverá ser interdita a construção de caves nos lotes destinados a comércio e serviços de modo a evitar situações de risco acrescido face a cheias mais gravosas.

16. O regulamento de exploração deve contemplar um plano de emergência interno articulado com o Plano Municipal de Emergência de Protecção Civil de Vila Franca de Xira.

17. O plano de emergência interno deve prever mecanismos de ligação com a monitorização dos caudais e dos níveis hidrométricos actualmente existentes na bacia do Tejo, de modo a antecipar a necessidade de activação do plano de emergência.

18. A intervenção nas valas de drenagem e na Ribeira da Castanheira e a construção da plataforma não devem agravar as situações de cheias nas zonas a Oeste da PLLN.

19. Para cenários de cheias que o justifiquem seja possível a evacuação para zonas seguras e em tempo útil, do máximo espectável de população presente na PLLN (cerca de 14.000 a 20.000 pessoas).

20. Para cenários de cheias que o justifiquem e no caso de existir produção ou armazenamento de matérias perigosas na PLLN, deverão ser estabelecidos mecanismos que possibilitem a sua retirada para locais seguros.

21. Nas proximidades do local proposto para a implantação do projecto existe um empreendimento industrial (Ferro Indústrias Químicas, Lda.) que é considerado ao abrigo do Decreto-Lei 254/2007 de 12 de Julho (Seveso II), como sendo um "*Estabelecimento de Nível Superior de Perigosidade*" e para o qual estão previstas medidas especiais a nível de Planeamento de Emergência em caso de acidente industrial grave. O EIA em análise não faz nenhuma menção à existência de tal estabelecimento.

22. Tendo em linha de conta que este projecto se irá desenvolver numa área que se caracteriza por um grau de elevado risco sísmico e de cheias frequentes,

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

ANPC
AUTORIDADE NACIONAL DE PROTECÇÃO CIVIL

aconselha-se a promoção da formação sobre a adopção dos procedimentos adequados face a estas ocorrências junto de todos os trabalhadores empregues tanto na fase de construção, como de exploração.

23. No decurso da AIA foram ouvidas um conjunto de entidades, solicitando dados concretos e ou preocupações sobre condicionantes susceptíveis de serem afectadas pela implantação do projecto. Infelizmente não foram incluídas nessa consulta os Corpos de Bombeiros de Alenquer, Castanheira do Ribatejo e Vila Franca de Xira, entidades também responsáveis pela prestação do socorro e segurança das populações durante a execução da obra e após a sua conclusão.

24. Considera-se essencial a apresentação do projecto de segurança e posterior visita às instalações do corpo de bombeiros local, sobretudo no que se refere aos riscos internos e actuação mais adequada em face de um acidente nas instalações.

25. Por fim, na fase de projecto de execução considera-se importante que sejam devidamente equacionadas as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos de socorro a envolver em situações de acidente grave.

Com os melhores cumprimentos, e elevada consideração.

O Presidente

Arnaldo Cruz

HV/LS

Av. do Forte em Carnaxide | 2794-112 Carnaxide - Portugal
Tel.: + 351 21 424 71 00 Fax: + 351 21 424 71 80
www.protecçãocivil.pt
geral@prociv.pt

Rua da Junqueira, 94
1349-026 LISBOA
PORTUGAL
www.portodelisboa.pt

Tel +(351) 21 361 1000
Fax. +(351) 21 361 1005
admin.junqueira@portodelisboa.pt

A Administração
Porto de Lisboa

Á
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT)
Rua Braamcamp, nº7
1250-048 Lisboa

Lisboa, 12 de Dezembro de 2007

N/Ref.: **596-PO/HA-EA-2007**
V/Ref.: **DAS/DAMA-001492-2007** Ofº NUI-2007-035715-S de 25-10-2007

/ Assunto: Plataforma Logística de Lisboa Norte.
Parecer no âmbito do Procedimento de AIA 530/2007

Na sequência do pedido de parecer solicitado por V. Exas. no âmbito do procedimento referido supra, e analisados os documentos por V. remetidos, cumpre informar que o projecto em análise se localiza fora da área sob jurisdição da APL, S.A. No entanto, pelas suas características e localização poderá vir a integrar a cadeia logística da qual o Porto de Lisboa faz parte, o que aliás é identificado como um dos objectivos do mesmo: complementar a oferta logística da Grande Lisboa, constituindo-se como complemento adicional de suporte ao Porto de Lisboa.

De acordo com a Descrição do Projecto, nesta primeira fase, a PLLN funcionará exclusivamente no modo rodoviário. No entanto, não está excluída a integração futura de outros modos de transporte, incluindo o fluvial, ficando a mesma dependente da determinação da sua viabilidade económica e ambiental e da construção das respectivas infra-estruturas, cuja responsabilidade de promoção não se encontra definida.

Neste contexto, e porque a APL, S.A. não detém jurisdição a montante da Ponte Marechal Carmona, entende-se que, muito embora o presente projecto contribua potencialmente para uma melhoria da eficiência logística na Grande Lisboa, não permite garantir desde já o cumprimento integral do disposto nas Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário (MOPTC-SET, 2006; versão para consulta), que prevê como orientação para o Porto de Lisboa: "*Reforçar a capacidade logística através da ligação à plataforma portuária*

Cons. Reg. Comercial de Lisboa nº 7913 NIPC 501 202 821 Capital Social €50.000.000

polinucleada de Castanheira do Ribatejo/Bobadela, potenciada, nomeadamente, pela utilização da via fluvial (...).

Com os melhores cumprimentos,

José Luís Rocha, Eng.º

Director Coordenador de Património e Obras

NUI: NUI-2007-056436-E Número do Registo: DSA-002112-2007 Data do Registo: 11-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 11-12-2007

DSA - 412

NAER
Novo Aeroporto, SA

Exmo. Senhor
Engº António Fonseca Ferreira
Presidente da CCDR-LVT
Rua Artilharia Um, 33
1269 – 145 LISBOA

Vossa Referência	Vossa Comunicação	Nossa Referência	Data
		1407	07 DEZ. 2007

Assunto: Projecto Plataforma Logística de Lisboa Norte
Processo AIA 530/2007

Analisada a informação recebida em anexo ao ofício DAMA1486-2007, relativa ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projecto da Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN) referido em epígrafe, informamos:

Embora as referências ao projecto do NAL efectuadas no EIA do projecto da PLLN sejam praticamente inexistentes, foram contudo detectados alguns aspectos a seguir indicados, que importa clarificar :

1. No **ponto 4.10.3.2 – Outras condicionantes** deverá referir-se que posteriormente à publicação do Decreto nº 31-A/99, de 20 de Agosto o prazo de vigência das medidas preventivas de ocupação do solo na área prevista de localização do novo aeroporto de Lisboa tem vindo a ser prorrogado, estando actualmente em vigor ao abrigo da Lei nº 38/2006 de 17 de Agosto da Assembleia da República.

Rua Sousa Martins, n.º 1 – 5º 1050-217 Lisboa Portugal Tel: +351 21 357 21 49 Fax: +351 21 357 21 61 E-mail: geral@naer.pt
Capital Social € 17.750.000,00 Pessoal Colectiva n.º 504 152 491 CRC Lisboa N.º 0327

NUI: NUI2007-056436-E Número do Registo: DSA-002112-2007 Data do Registo: 11-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 11-12-2007

Na figura 4.6.2 não são as servidões do aeródromo da Ota que estão representadas, são as áreas de medidas preventivas do novo aeroporto de Lisboa. O conteúdo do último parágrafo da página 283 deverá ser rectificado de acordo com o presente esclarecimento.

2. No **capítulo 5.12 – Tráfego e Acessibilidades** deveria referir-se a necessidade de compatibilizar o tráfego gerado nas fases de construção e de funcionamento da PLLN com os que serão gerados nas fases de construção e operação do NAL , uma vez que será utilizada a mesma rede rodoviária. Esta circunstância poderá eventualmente conduzir ao redimensionamento da rede, pelo que não deverá ser omitida.

Com os melhores cumprimentos

Paula Alves
Administradora Executiva

NUI: NUI-2007-055458-E Número do Registo: DSA-000590-fax-2007 Data do Registo: 05-12-2007 Tipo do Documento: Fax Data do Documento: 04

Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas | DGRF Direcção-Geral dos Recursos Florestais

TELECÓPIA (TELECOPY)

Para: (To) Ex.mo Senhor Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa Vale do Tejo — **Fax n.º:** 21 01 01 302

De: (From) *Direcção de Serviços de Gestão do Património Florestal* — **Fax n.º:** *21 312 49 89*

N.º de páginas: (No. of pages) 2 — **Mensagem n.º: (Message n.º)** 283 — **Data: (Date)** 4 DEZ 2007

Assunto: (Subject) " Procedimento de AIA nº 530 - *Plataforma Logística de Lisboa Norte* "

Após análise do Resumo Não Técnico do EIA relativo ao projecto da *Plataforma Logística de Lisboa Norte*, ao qual diz respeito o vosso ofício nº 35692, de 25.10.2007, informamos do seguinte:

1 - Caso existam Sobreiros e Azinheiras nas áreas a intervencionar recordamos que o corte e /ou abate destas duas espécies deve previa e obrigatoriamente cumprir com o determinado no Decreto-Lei nº 169/2001, de 25 de Maio com as alterações introduzidas pela Decreto-Lei nº 155/2004, de 30 de Junho - medidas de protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira - que determinam que:

- o corte ou arranque de exemplares de Sobreiros e de Azinheiras está sujeito a autorização da Direcção-Geral dos Recursos Florestais;
- a Direcção-Geral dos Recursos Florestais só pode autorizar os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização;
- nos termos do artigo 8º do Decreto-Lei nº 169/2001, pode ainda ser exigida pelo Senhor Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas a constituição de novas áreas de povoamentos nunca inferiores às afectadas pelo corte ou arranque de sobreiros e de azinheiras, multiplicadas por um factor de 1,25;
- nos termos do artigo 16º, do Decreto-Lei nº 169/2001, são proibidas sob coberto dos povoamentos de sobreiro e de azinheira mobilizações profundas do solo, que afectem o sistema radicular das árvores, ou aquelas que destruam a regeneração natural destas espécies, bem como intervenções que desloquem ou removam a camada superficial do solo;
- nos termos do nº4, do artigo 17º, do Decreto-Lei nº 169/2001, é proibida qualquer operação ou acção que mutile ou danifique exemplares de sobreiro ou de azinheira (em povoamento ou não), ou conduza ao seu perecimento ou evidente depreciação.

2 - Deverá ser cumprido com o Decreto-Lei nº 124/2006, de 28 de Junho - medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios - nomeadamente no que respeita à defesa de pessoas e bens e da defesa da floresta contra incêndios, ou seja, no que regula a existência de redes secundárias de faixas de gestão de combustível (conjunto de parcelas lineares de território, estrategicamente localizadas, onde se garante a remo-

DIRECÇÃO-GERAL DOS RECURSOS FLORESTAIS
SEDE
Av. João Crisóstomo, 26-28, 1069-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ⓕ +351.21 312 4900
info@dgrf.min-agricultura.pt
www.dgrf.min-agricultura.pt
DIRECÇÃO DE SERVIÇOS DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO FLORESTAL
Avenida João Crisóstomo, 28, 1069-040 Lisboa
☎ +351.213 124 949 ⓕ +351. 213 12 4 909
info@dgrf.min-agricultura.pt
NIPC 600077853

Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas | DGRF Direcção-Geral dos Recursos Florestais

ção total ou parcial de biomassa florestal, através da afectação a usos não florestais e do recurso a determinadas actividades ou a técnicas silvícolas com o objectivo principal de reduzir o perigo de incêndio). O nº 2, do artigo 15º, determina que é obrigatória a gestão de combustível (através da criação e manutenção da descontinuidade horizontal e vertical da carga combustível através da modificação ou da remoção parcial ou total da biomassa vegetal, por corte ou remoção) numa faixa de 50 metros à volta das edificações.
A área de implantação da plataforma deve ser de dimensão suficiente para que dentro do próprio prédio (sem criar qualquer ónus para terceiros) e em todo o seu perímetro, seja implantada uma faixa gestão de combustíveis de largura não inferior a 50 metros.

3 - Ao longo dos caminhos deverá ser cumprido com o determinado na alínea a), nº 1, do artigo 15º, pelo que é obrigatória a gestão do combustível numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 metros.

4 - Como medidas de minimização referimos as seguintes:

- a escolha dos locais de implantação dos estaleiros, dos parques de material, locais de empréstimo e depósitos de terras e todas as outras infraestruturas de apoio à obra deverão ser feitos por forma a preservar integralmente as áreas ocupadas com Sobreiro e Azinheira;
- nas áreas florestais envolventes dever-se-á regularmente fazer limpeza da vegetação do sub-coberto, por forma a reduzir o risco de incêndio;
- todas as áreas florestais afectadas com este projecto deverão ser recuperadas, recorrendo à reflorestação com espécies adequadas à região;
- durante os trabalhos de construção deverão ser adoptadas medidas de prevenção contra os incêndios florestais;
- a recuperação paisagística de todas as áreas afectadas com este projecto deve ser feita dando particular atenção ao uso de espécies autóctones ecologicamente adequadas à estação, contemplando projectos de compensação (arborização ou beneficiação do existente) quando as áreas afectadas sejam os montados de sobro e de azinho;
- a desmatação e a desflorestação deverão ser efectuadas de modo gradual e progressivo, por talhões, consoante o avanço das várias vertentes da obra. Deste modo, serão identificadas as árvores a retirar em cada momento, evitando-se o sacrificar de exemplares que não sejam de todo impeditivas da realização da obra.

Com os melhores cumprimentos,

O Director-Geral

MF DO LORETO MONTEIRO
Subdirector Geral

AS/AS

NUI: NUI-2007-055389-E Número do Registo: DSA-002019-2007 Data do Registo: 04-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 29-11-2007

S. R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA
Gabinete do Chefe do Estado Maior

412

Em resposta
refira: P.º: 1856

Para: Exmo. Senhor
Presidente da CCDRLVT
Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braamcamp, 7
1250-048 LISBOA

Assunto: **AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL – AIA 530/2007 "PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LISBOA NORTE"**

Ref.ª: V/Ofício n.º 35712, P.º AIA 530/2007, Ref. DAS/DAMA-001491-2007, de 25OUT07.

Relativamente ao assunto em título, e face aos elementos que nos foram submetidos a apreciação a coberto do v/ofício em referência, em que é solicitado parecer sobre a AIA 530/2007 – Plataforma Logística de Lisboa Norte em epígrafe, respeitante ao pedido da empresa Abertis Logística, S.A., sito em Castanheira do Ribatejo, freguesia de Castanheira do Ribatejo, no concelho de Vila Franca de Xira, encarrega-me Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea de informar V. Ex.ª que a instalação pretendida se encontra abrangida pelas Servidões Aeronáuticas do CFTMFA (OTA) e do DGMFA em Alverca, não havendo no entanto quaisquer inconvenientes na sua implantação, e que não se prevê interferência no funcionamento dos equipamentos de feixes hertzianos da Força Aérea.

Remete-se, em anexo, plantas de localização certificadas, do processo que nos foi submetido a apreciação.

Com os melhores cumprimentos

O CHEFE DO GABINETE, INT.º

Carlos Manuel Maurício Ribeiro Macário
Cor/Pil

Em Anexo:
- Documento mencionado.

Av. Leite Vasconcelos • Alfragide • 2614-506 AMADORA • PORTUGAL • Tel. 21 471 20 95 • Fax 21 471 32 37 • Telefax 12110 SEAFAP

REN - Gasodutos, SA
Vila de Rei
2674-505 BUCELAS

Telefone (351) 219688200 Fax (351) 219687360
webmaster@ren.pt www.ren.pt

À
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braacamp, 7
1250-048 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
DAS/DAMA-081549-2007	2007-10-29	DOR/EC/RP/1719/07 (Proc. 6317)	05/11/2007

Assunto Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental - AIA 530/2007.
Projecto: Plataforma Logística de Lisboa Norte
Proponente: Abertis Logística, S.A.
Entidade Licenciadora: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Exmos. Senhores,

Em resposta ao pedido de parecer formulado por V. Exas., no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto identificado em assunto, cumpre-nos emitir os seguintes comentários aos elementos que nos foram fornecidos:

I - Documento "ADITAMENTO"

1. Página 55 de 70 - O troço do gasoduto que será afectado pela implantação da futura plataforma logística, faz parte da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) e não deve ser confundida com a Rede de Distribuição;
2. Página 55 de 70 - A faixa de servidão referida apenas é aplicável à RNTGN (gasoduto de 1º escalão) e não a redes de distribuição de gás ou a outras condutas;
3. As várias referências à empresa "Transgás" devem ser alteradas para "REN Gasodutos", de acordo com a reestruturação do sector energético ocorrida no ano transacto;
4. Página 56 de 70 - A representação gráfica da RNTGN deve ser feita de forma distinta à das restantes redes de gás;

NIPC PT507 725 689 Capital Social: 404 911 149 euros

5. Páginas 56 e 57 de 70 - A legislação invocada está revogada. Deverá ser mencionada a Portaria n.º 390/94 de 17 de Junho;
6. Página 57 de 70 - A distância mínima a respeitar na proximidade de outras instalações é sempre de 0,80m e não depende do tipo de infra-estrutura (art.º 34º da referida Portaria 390/94 de 17 de Junho);
7. Qualquer intervenção nas imediações do gasoduto, susceptível de o afectar, deverá ser sempre precedida de medidas de precaução consideradas suficientes pela concessionária (art.º 56º da Portaria 390/94 de 17 de Junho).

II - Documento "**RELATÓRIO SÍNTESE**"

1. Tomar em consideração os reparos mencionados para o documento "ADITAMENTO";
2. Página 283 de 340 - Não é correcto afirmar-se que não há impactes sobre a servidão do gasoduto. Lembramos que a mesma existe e foi constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 11/94 de 13 de Janeiro. A referência deverá ser corrigida de modo a mencionar que a servidão actualmente registada será anulada, fazendo-se substituir por uma outra que irá corresponder aos terrenos a onerar pelo novo traçado da conduta.

III - Documento "**RESUMO NÃO TÉCNICO**"

1. Não é feita qualquer referência à afectação da RNTGN.

Por último, confirmamos que está actualmente em desenvolvimento um estudo de alteração do traçado do troço da RNTGN, denominado por Gasoduto Setúbal / Leiria (Lote 1) - Linha 1000, a afectar pelo empreendimento em avaliação. Não obstante, a fase actual deste processo, recolha e estudo dos dados geológicos e do desenho do empreendimento fornecidos pelo Proponente, não permite ainda o desenvolvimento de qualquer actividade de obra nas imediações da infra-estrutura de gás.

Com os melhores cumprimentos,

Luís Ferreira
REN Gasodutos
Divisão de Operação de Rede

NUI: NUI-2007-053515-E Número do Registo: DSA-001919-2007 Data do Registo: 22-11-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 21-11-2007

Ministério da Economia e da Inovação

Direcção-Geral de Energia e Geologia

21.NOV 2007 013723

Exm.º Senhor Presidente
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braamcamp, n.º 7 .
1250-048 Lisboa

Sua referência:	Sua comunicação:	Nossa referência:
DSA/DAMA-001487-2007		

ASSUNTO: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental-AIA 530/2007
Projecto: Plataforma Logística de Lisboa Norte
Proponente: Abertis Logística,S.A.
Entidade Licenciadora: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Sobre o assunto em referência informa-se V.Ex.ª que, após a análise dos elementos do processo, verificou-se não haver sobreposição da área do estudo com áreas afectas à exploração de recursos geológicos com direitos concedidos ou requeridos pelo que, sob este ponto de vista, não se vê inconveniente na implementação do projecto "Plataforma Logística de Lisboa Norte", localizado no concelho da Vila Franca de Xira, distrito de Lisboa.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdirector-Geral

Carlos A.A.Caxaria

SPVSP
Av. 5 de Outubro, 87
1069-039 Lisboa
Tel.:21 793 27 00/000
Fax: 21 793 95 40
Linha Azul: 21 793 28 61
www.dgge.pt

REN

REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.
Divisão Exploração
Rua Casal dos Mogos - 4470-259 MAIA
Apartado 1003 4471-909 MAIA
Telefone: (351) 229448132 Fax: (351) 229486758
webmaster@ren.pt www.ren.pt

À
CCDRLVT-Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Rua Braancamp, 7

1250-048 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
DSA/DAMA-001484/2007	2007-10-25	Carta EXCS 504/2007	14 - 11 - 07

Assunto Proc. AIA 530/2007
Projecto: Plataforma Logística de Lisboa Norte
Proponente: Abertis Logística, SA
Interferências com as Linhas de Muito Alta Tensão da RNT - Rede Nacional de Transporte

Ex.mo Senhor,

Recebemos ofício de V. Exas. sobre o assunto em título com solicitação de emissão de parecer.

A *REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.* é, nos termos da legislação em vigor, a concessionária da *RNT - Rede Nacional de Transporte*, constituída pelas infra-estruturas da Rede de Muito Alta Tensão (subestações e linhas eléctricas de Muito Alta Tensão, com tensão nominal superior a 110kV). A referida concessão é exercida em regime de serviço público, pelo que as infra-estruturas da *RNT* têm associada, para todos os efeitos, uma servidão de utilidade pública (conforme o n.º 1 do artigo 12.º do DL 29/2006, de 15 de Fevereiro).

Por análise da documentação enviada verifica-se que a área de desenvolvimento do projecto da **"Plataforma Logística de Lisboa Norte"** se situa na proximidade da Linha Carregado-Seixal a 220kV.

Em face dos potenciais impactes sobre a *RNT* (interferência com a linha de Muito Alta Tensão acima referida), entende a ***REN, SA*** que o promotor deverá estar ciente de que:

- Com o processo de licenciamento solicitado à ***DGEG*** (Direcção Geral de Energia e Geologia) são igualmente requeridas e constituídas servidões de utilidade pública (de acordo com os ***n.º 2*** e ***n.º 3*** do artigo 12º do ***Decreto-Lei 29/2006***), necessárias ao estabelecimento das infra-estruturas da *RNT - Rede Nacional de Transporte*. No âmbito da servidão e de acordo com os termos definidos no *RSLEAT - Regulamento de Segurança de Linhas Eléctricas de Alta Tensão* (***Decreto Regulamentar n.º 1/92***, 18 de Fevereiro) estão também definidas:
  - *a*) Uma faixa de serviço com uma largura de 5m, dividida ao meio pelo eixo da linha;
  - *b*) Uma zona de protecção da linha com uma largura máxima de 45m, centrada no eixo da linha, na qual algumas actividades ficam condicionadas ou sujeitas a prévia autorização.
- É sempre desejável que a compatibilização - em relação aos critérios anteriores - seja conseguida, no sentido de não causar modificações nas infra-estruturas da *RNT - Rede Nacional de Transporte*. *Esta recomendação é particularmente importante para qualquer das Linhas de Muito Alta Tensão da* REN, SA, *pois a interrupção do seu normal funcionamento para permitir a realização de*

NIPC 507 866 673 Capital Social: 586 758 993 euros

trabalhos é extremamente difícil, por razões de segurança e estabilidade da RNT, *bem como muito onerosa para o promotor.*

- A análise de eventuais interferências deverá ser feita pelos serviços técnicos da ***REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.***, sobre o projecto de execução de quaisquer obras/acções a realizar no âmbito do projecto da **"Plataforma Logística de Lisboa Norte"**. Quando as soluções de projecto das obras a realizar no âmbito da **"Plataforma Logística de Lisboa Norte"** impliquem modificações de linhas da *RNT*, com alteração da servidão, envolvendo a sobrepassagem ou colocação de apoios em novos proprietários, a sua viabilização (face à presença das infra-estruturas da *RNT*) estará condicionada à obtenção das necessárias autorizações dos novos proprietários afectados. Informamos ainda que o estabelecimento das linhas da *RNT* - Rede Nacional de Transporte esteve sujeita a condicionamentos estabelecidos em DIA.

Por outro lado, alerta-se que, quanto às infra-estruturas da Rede de Distribuição (subestações e linhas eléctricas de Média e Alta Tensão, com tensão nominal não superior a 110kV) que existam na área em análise e às possíveis interferências com as mesmas, deve ser consultada, de modo a garantir a Segurança de Pessoas e Bens, a empresa *EDP - Energias de Portugal* (à Rua Camilo Castelo Branco, 43 - 1050-044 LISBOA).

Com os melhores cumprimentos,

Divisão Exploração
Depart. Conservação
O Responsável

A. Costa Martins

NUI: NUI-2007-051722-E Número do Registo: DSA-001784-2007 Data do Registo: 13-11-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 12-11-2007

IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.

EU2007.PT

Exmº Senhor
Presidente da Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de Lisboa e
Vale do Tejo (CCDR-LVT)
Rua Braamcamp, 7
1250-048 Lisboa

S/ referência	S/ comunicação	N/ referência	Data
Ofício DAS/DAMA 001499-200	24.Out.2007	Proc° :	
		Of° nº:	

Assunto: PROCEDIMENTO DE AIA - 530/2007, NO ÂMBITO DO PROJECTO "PLATAFORMA LOGISTICA DE LISBOA NORTE".

Em resposta ao solicitado no vosso ofício em referência, informa-se V.Ex.ª que, não se localizando o projecto acima mencionado em área de jurisdição deste Instituto, nem estando previstas operações de dragagens com imersão de dragados no mar, o IPTM nada tem a referir sobre o mesmo.

Com os melhores cumprimentos,

A Presidente do Conselho Directivo

Natércia Magalhães Cabral

DSIA/DAOP-ED (124)

Edifício Vasco da Gama, Rua General Gomes Araújo, 1399-086 Lisboa
Telef. 21 391 45 00 • Fax: 21 391 46 00 • http://www.imarpor.pt • Email: imarpor@mail.telepac.pt

Informações sobre envio: Reg | A R | E M | Azul | Cob

M-IPTM-02(0)

NUI: NUI-2007-050597-E Número do Registo: DSA-001697-2007 Data do Registo: 07-11-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 06-11-2007

ANACOM
AUTORIDADE NACIONAL DE COMUNICAÇÕES

CCDRLVT - COM. DE COORD. E DES. REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO
R. BRAAMCAMP, 7
1250-048 LISBOA

S/ referência	S/ comunicação	N/ referência	Data
DSA/DAMA-001493		ANACOM-S53457/2007 30.40.30 - 651065	2007-11-06

Assunto: AIA 530/2007 - PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LISBOA NORTE

Em resposta ao ofício de V. Exas. acima referenciado, foi analisada a zona de projecto constante do CD-ROM anexo ao ofício, na perspectiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre essa zona, decorrentes da existência de servidões radioeléctricas constituídas ou em vias de constituição ao abrigo do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de Novembro.

Em resultado da análise verificou-se que a zona assinalada não está presentemente sujeita a qualquer condicionamento decorrente da existência de ligações hertzianas ou centros radioeléctricos com servidão radioeléctrica associada já constituída ou em processo de constituição. Assim, o ICP-ANACOM não coloca objecção à implementação do projecto em causa no local assinalado.

Contudo, o Relatório Síntese constante do CD-ROM refere a possível concretização de uma futura urbanização numa zona designada por UD4. Em relação a esta zona chama-se a atenção de V. Exas. para a existência das ligações hertzianas *Monte Gordo* <> *Cruz de Leão* (licenciada em nome do Instituto de Meteorologia) e *Vila Franca de Xira* <> *Benavente* (licenciada em nome da PTC) as quais têm em curso os respectivos processos de constituição de servidões radioeléctricas que irão impor condicionantes à construção na zona UD4.

Com os melhores cumprimentos

LUÍSA MENDES
Directora de Gestão do Espectro

ICP – Autoridade Nacional de Comunicações
Av. José Malhoa, 12
1099-017 LISBOA
Tel +351 217211000 • Fax +351 217211001

CM/CM-DGE

NUI: NUI-2007-053856-E Número do Registo: DSA-001837-2007 Data do Registo: 26-11-2007 Tipo de Documento: Ofício Data do Documento: 21-11-2007

U12

TURISMO DE PORTUGAL

Exmª Senhora
Arqª Ana Rita Pereira
Directora de Serviços
CCDR Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braamcamp, 7
1250-048 LISBOA

Sua referência:	Sua comunicação:	Nossa referência:
35727	24.10.07	OF. - DSOED/DOT/Nº. 2007/316 PROC. - Nº. 15.9/212

ASSUNTO: **EIA do Projecto de Execução da Plataforma Logística de Lisboa Norte**

Reportando-nos ao assunto mencionado em epígrafe, junto se envia cópia do parecer deste Instituto, com o nº DSOED/DOT/2007/150, bem como dos despachos que sobre o mesmo recaíram.

Com os melhores cumprimentos

A Directora do Departamento do
Ordenamento do Território

Fernanda Praça

Anexo: o mencionado

ip

Contribuinte Nº 600 000 362

Turismo de Portugal, IP
Rua Ivone Silva, Lote 6 1050-124 Lisboa - Portugal T. 21 781 00 00 F. 21 793 75 37 geral@turismodeportugal.pt www.turismodeportugal.pt www.visitportugal.com

NUI: NUI-2007-053856-E Número do Registo: DSA-001937-2007 Data do Registo: 26-11-2007 Tipo de Documento: Ofício Data do Documento: 21-11-2007

TURISMO DE PORTUGAL

Processo: **15.9/212**
Documento: **DSOED/DOT/PARECERES-2007/150**
Assunto: **Estudo de Impacte Ambiental do projecto de execução da Plataforma Logística de Lisboa Norte**
Requerente: **Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (Abertis Logística, S.A.)**

O presente parecer analisa o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projecto referido em epígrafe (entrada n.º 23389 de 2007.10.26), tendo por base o Resumo Não Técnico, o Relatório Síntese, anexos e um aditamento, enviados pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo ao abrigo do disposto no número 9 do Artigo 13º do DL nº 69/2000 de 3 de Maio, alterado pelo DL nº 197/2005, de 8 de Novembro.

Trata-se do Estudo de Impacte Ambiental relativo a uma plataforma logística que se desenvolve numa área de 150 hectares em Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira, com naves para operadores de diversas áreas da economia e transportes, com serviços de limpeza, segurança e manutenção. O projecto não prevê qualquer empreendimento turístico. O mesmo foi considerado Projecto de Interesse Nacional (PIN 044/2006 – processo DSOED/DAPTIN 17.4.2/11).

1. Para a área metropolitana de Lisboa estão previstas duas plataformas logísticas de apoio às actividades económicas, uma a sul, no concelho de Palmela e uma a norte, no concelho de Vila Franca de Xira. A pretensão é assim referente à plataforma de Lisboa Norte em sede de Estudo de Impacte Ambiental. O projecto consiste numa operação de loteamento compreendendo duas macro – zonas, uma corresponderá à área de logística propriamente dita e a segunda ao apoio de comércio e à prestação de serviços. De um total de 52 lotes, 37 serão destinados à logística, 5 a usos mistos de logística/comércio e serviços, 2 concretamente a comércio e serviços, e 8 a equipamentos e infra – estruturas urbanísticas. Prevê-se a criação de 20.000 postos de trabalho, 6.000 directos e 14.000 indirectos.

A faixa de terreno situa-se ao longo da linha férrea do norte, junto à Estação de Castanheira do Ribatejo, sendo marginada a norte pela Vala do Carregado, a sul por uma via pública, a poente pela linha férrea e a nascente por terrenos agrícolas que são já marginais ao Rio Tejo. Toda a área da plataforma se situa em área inundável pelo Rio Tejo.

O terreno apresenta assim muito boa acessibilidade rodo e ferroviária, com acesso directo à referida estação de caminhos de ferro, à A1 – auto - estrada do norte e à A10 – presentemente a mais importante ligação trans - tejo entre o norte e o sul da pais.

Embora não seja referido um factor essencial para o âmbito do EIA: o valor de investimento, o Turismo de Portugal, I.P., tem conhecimento por via do processo PIN, que aquele valor atinge 380 milhões de euros.

TURISMO DE PORTUGAL

2. O terreno em causa possui diversas e marcantes condicionantes territoriais, dado que é totalmente abrangido pela RAN e pela REN, por "*áreas de máxima infiltração* *" e por "*zonas ameaçadas pelas cheias* *", sendo classificado no âmbito do PDM de Vila Franca de Xira em vigor como ''Área Agrícola da Lezíria Sul, Mouchões e Margem Direita do Tejo". Além de se encontrar no leito de cheia do Rio Tejo, o terreno é atravessado por 4 linhas de água – Vale do Carril, Vala de Emáus, Vala de Santo António e Ribeira da Castanheira.

* - termos constantes dos estudos de revisão do PDM de VFX.

De acordo com a Resolução de Conselho de Ministros nº 13/2007, de 24 de Janeiro, encontra-se suspenso o PDM e o PROTML, pelo facto de se tratar de um projecto de reconhecido Potencial Interesse Nacional. Nestes termos e de acordo com informações constantes do processo, a Comissão Regional da RAN, deliberou por unanimidade emitir parecer favorável à iniciativa, na condição da DIA vir a ser favorável ou condicionalmente favorável.

3. O Estudo de Impacte Ambiental

Dos descritores que integram o Resumo Não Técnico, salientam-se os que mais estão relacionados com o sector do turismo:

4.1. Componente sócio/económica

O novo empreendimento será gerador de desenvolvimento económico e criador de emprego directo, pelas suas valências próprias e por possuir uma componente de comércio e serviços. Apesar de faseado em face da significativa dimensão do empreendimento, o valor de investimento é bastante significativo, assim como o número de postos de trabalho.

Prevê-se que durante a fase de exploração deste empreendimento sejam criados 6.000 postos de trabalho directos, sendo a estimativa de investimento também substancial - 380 milhões de Euros.

4.2. Paisagem

É assumido o impacte que as obras de urbanização e as construções irão gerar no local, dada a dimensão do empreendimento. A este facto acresce um dado de vital importância que se refere à necessidade de se formalizar um significativo aterro de toda a área, que atingirá a cota de 4,50m (ou seja o aterro atingirá um volume com cerca de 2,00m a 2,50m de altura – o valor modal do terreno situa-se à cota 2,00). Este aterro visa altear toda a área que em qualquer outra solução se tornaria inundável. Por estes motivos se julga que a paisagem do local será significativamente alterada.

Sublinha-se neste capítulo que também as valas ou linhas de água terão necessariamente de se reperfiladas, não só na área do empreendimento como também na restante área que se situa entre o mesmo e o rio.

NUI NUI-2007-053856-E Número do Registo: DSA-001837-2007 Data do Registo: 26-11-2007 Tipo de Documento: Ofício Data do Documento: 21-11-2007

TURISMO DE PORTUGAL

Processo 15/9 – Estudos de Impacte Ambiental

Documento: DSOED/DOT/Pareceres/2007/150

Assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental – AIA 530/2007

Atento o exposto nos pareceres dos serviços, com os quais concordo e aqui dou por reproduzidos, proponho se emita parecer favorável ao Estudo de Impacte Ambiental do projecto de execução da Plataforma Logística de Lisboa Norte, a instalar em Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila franca de Xira.

À consideração superior

Maria Fernanda Vara

Directora Coordenadora da
Qualificação da Oferta

Lisboa, 19 de Outubro de 2007

Contribuinte Nº 600 000 362

Turismo de Portugal, IP
Rua Ivone Silva, Lote 6 1050-124 Lisboa - Portugal T. 21 781 00 00 F. 21 793 75 37 geral@turismodeportugal.pt www.turismodeportugal.pt www.visitportugal.com

NUI: NUI-2007-063856-E Número do Registo: DSA-001937-2007 Data do Registo: 26-11-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 21-11-2007

Conselho Directivo

TURISMO DE PORTUGAL

Processo: 15/9 - ESTUDOS DE IMPACTE AMBIENTAL - -
Documento: DSOED/DOT/Pareceres/2007/150
Assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental - AIA 530/2007

Atentos os pareceres dos Serviços, que antecedem e aqui dou por reproduzidos para todos os efeitos legais, atribuo parecer favorável a este Estudo de Impacte Ambiental.

Informe-se a CCDR-LVT

Jorge Umbelino

Turismo de Portugal, I.P.
Vogal do Conselho Directivo

(no uso de competência delegada em 2007.09.13)

20-11-2007 14:14

Contribuinte Nº 600 000 362

NUI: NUI-2007-058656-E Número do Registo: DSA-002279-2007 Data do Registo: 26-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 19-12-2007

Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas

DRAP LVT
Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo

Direcção de Serviços de Agricultura e Pescas

022935 '07 DEC 19

Exmº Senhor
Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braamcamp, 7
1250-048 Lisboa

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
DSA/DAMA-001528-2007	24/10/2007	6100	

ASSUNTO: AIA Nº 530/2007 – Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN)
Proponente: Abertis Logística, S.A.
Localização: castanheira do Ribatejo – Vila Franca de Xira

Em resposta ao vosso ofício nº. NUI – 2007-035931-S, de 2007/10/24, sobre o projecto em epígrafe informa-se o seguinte:

- A área em questão, é constituída por solos da RAN integrados numa vasta mancha (500 a 600 ha), livres de construção, com uma barreira física constituída pela linha do Norte, o que permite que se vá mantendo com uso agrícola.

- Esta mancha, face à sua localização e às necessidades de alargamento da zona industrial de Vila Franca de Xira, tem sido alvo de várias iniciativas para outro uso não agrícola, o que não tem sido considerado.

- A obra em estudo, pode abrir um precedente para outros usos associados à edificação, numa parcela de território com importantes funções nos sistemas agrícola, ambiental e paisagístico, com os respectivos impactos no ordenamento do território.

- Os impactes do projecto no sistema hidráulico e no quadro das cheias do Tejo, nas áreas a jusante, apesar do estudo referir a não afectação, são relevantes, face às mudanças cada vez mais notórias no regímen hidrológico do Vale do Tejo.

- A solução B, de acesso à PLLN, ocupará também manchas de solos de RAN, facto que é também de referir.

- Tendo o projecto em análise merecido já decisão favorável por parte da CRRALVT, reconhecemos-lhe os seus méritos em termos de desenvolvimento regional, constatando também a falta de localizações alternativas, razões base para esta decisão, que não poderá ser invocado para outros quaisquer usos, devendo os impactos que referimos, ser entendidos como alertas para a procura da sua minimização.

Com os melhores cumprimentos.

O Director Regional

José António Canha
(Engº Agrónomo)

MJS/

NUI: NUI-2007-055479-E Número do Registo: DSA-002049-2007 Data do Registo: 05-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 05-12-2007

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
Presidência

Exma. Senhora
Dr.ª Fernanda do Carmo
Vice-Presidente da Comissão de
Coordenação e Desenvolvimento Regional
L.V.T.
Rua Brancaamp. n.º 7
1250- 048 L I S B O A

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Of.º
		GAP	001439 30 NOV '07

Assunto: Plataforma Logística Norte - Estudo de Impacte Ambiental

Exma. Senhora,

Junto envio o parecer da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, relativo ao estudo acima indicado, no âmbito da consulta pública e do pedido de pareceres a entidades externas.

Com os melhores cumprimentos, a Vereadora (Pessoal),

A Presidente da Câmara Municipal

Maria da Luz Rosinha

Anexos: Informação técnica n.º 38 de 07/11/30 e Planta de Acessibilidades

/SM

Praça Afonso de Albuquerque, nº 2 2600-093 VILA FRANCA DE XIRA Telef. 263 280 480 - Fax 263 276 002
e-mail: presidencia@cm-vfxira.pt

NUI: NUI-2007-055479-E Número do Registo: DSA-002049-2007 Data do Registo: 05-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 05-12-2007

MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA – CÂMARA MUNICIPAL	**INFORMAÇÃO TÉCNICA**	**DPGQU Direcção**	
	Requerente: ABERTIS, PORTUGAL SGPS, SA	**n.º saída** 38	**Data:** 07/11/30
	Local: CASTANHEIRA DO RIBATEJO - CASTANHEIRA DO RIBATEJO	**Proc.º** 153/07 GENERI	
	Assunto: PLATAFORMA LOGÍSTICA LISBOA NORTE - ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL	**Req.º:** 11146/07 **Data:** 2007/10/12	

Relativamente ao assunto em epígrafe, e após a análise do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN), verifica-se que este é constituído por 2 Volumes do Resumo Não Técnico, e um Aditamento, sendo abordadas diversas matérias, designadamente, questões relacionadas com o Ordenamento do Território, a Hidrogeologia, os Recursos Hídricos, o Ruído, e a Qualidade do Ar.

Considerando que se trata da instalação de um Complexo Logístico com uma dimensão bastante relevante (100 ha), verifica-se que foi estabelecida uma classificação para se avaliar os impactes gerados com a construção desta infra-estrutura, e que poderá variar entre o pouco significativo, significativo, e muito significativo.

Da análise genérica do EIA, pode concluir-se que referencia adequadamente os impactes gerados pelo empreendimento, sendo, no entanto, de salientar alguns aspectos que devem merecer melhor ponderação:

1. No que se refere à **Caracterização Ambiental**, designadamente aos atributos estéticos da paisagem, no parâmetro "*enquadramento*", o valor atribuído à UP 3 – Alto da Chameca poderá ser considerado "*Fechado*", dado tratar-se de uma zona de ocupação maioritariamente florestal.

2. Quanto á **Análise de Impactes**, são feitos os seguintes considerandos:

   2.1. No que se refere à hidrogeologia, as características geológicas da área em estudo revelam que se trata de terrenos com pouca permeabilidade e por conseguinte com reduzido potencial de contaminação.

   2.2. Relativamente aos Recursos Hídricos Superficiais, as intervenções previstas para as linhas de água que atravessam a área de intervenção da PLLN, favorecem a introdução de sedimentos a jusante, e consequentemente, fenómenos de assoreamento do leito. Porém, atendendo a que também se encontram previstas acções de regularização, limpeza e melhoria do escoamento das valas a jusante da PLLN, estas acções representam no geral um efeito compensatório dos efeitos atrás referidos.

   2.3. No que respeita ao Ambiente Sonoro e à Qualidade do Ar, considera-se que é sobrevalorizada a Solução B (variante alternativa à EN1), enquanto minimizadora dos impactes destes descritores. Enquanto esta solução não se encontrasse concluída, verificar-se-ia um aumento substancial dos referidos impactes nas zonas urbanas atravessadas pela EN1. Por esta razão, a C.M. entende que haverá que criar nova

alternativa, à frente indicada no ponto de Acessibilidades, que se designará de Solução C.

2.4. Quanto aos impactes na Paisagem, o valor atribuído de "Pouco Significativos", à significância dos impactes na fase de construção da PLLN deverá considerado de "Significativos" atendendo a que se encontram previstos elevados volumes de aterro na ordem de 1.900.000 m^3 de inertes.
No que concerne à Solução B e também à Solução C, como acessos rodoviários á PLNN, devem também ser considerados os impactes visuais resultantes da construção dos aterros necessários para viabilizar a execução desta via.

3. No que respeita às acções de **Minimização de Impactes e Plano de Monitorização**, são feitos os seguintes considerandos:

3.1. Relativamente à Hidrogeologia, as medidas de monitorização deverão ser complementadas com medidas de prevenção de eventuais contaminações hidrogeológicas.

3.2. Quanto aos Recursos Hídricos Superficiais, de um modo geral as medidas preconizadas poderão minimizar os impactes negativos da construção da PLLN. Porém, sem prejuízo do exposto, deverá ser estudada uma medida adicional para não aumentar significativamente o risco de ocorrência de cheias na povoação da Vala do Carregado que se encontra muito próxima do limite norte da PLLN, e se encontra implantada a uma cota inferior à cota da PLLN.

3.3. No que se refere à Qualidade do Ar, sugere-se, para além de outras medidas de implementação mais rápida, o reforço das cortinas arbóreas, ao longo dos acessos à plataforma e junto às áreas urbanizadas, afectadas pela construção e o funcionamento da PLLN.

3.4. Relativamente às medidas de minimização na paisagem, na fase de construção da PLLN, para além das medidas enunciadas no EIA, será de:

3.4.1. Serem vedadas com tapumes, de modo a proteger as populações das poeiras e desorganização espacial, todas as áreas onde se desenvolvam trabalhos, incluindo as zonas de estaleiro e parqueamento de máquinas.

3.4.2. Efectuar a recuperação paisagística de todas as áreas degradadas devido à execução da PLLN e acessos rodoviários, através da estabilização biológica de taludes de aterro e escavação, recorrendo-se a vegetação autócnone, contribuindo deste modo para a diminuição dos processos erosivos.

3.4.3. Efectuar a execução da primeira sementeira dos taludes à medida que os movimentos de terra vão sendo terminados, de forma a permitir um revestimento vegetal gradual e reduzir ao mínimo a existência de grandes superfícies sem revestimento.

3.4.4. Considerar o enquadramento paisagístico da barreira acústica prevista, eventualmente, com recurso a materiais de agradável design e através da plantação arbórea, de trepadeiras, ou módulos arbustivos colocados a tardoz da mesma.

4. No que se refere às **Acessibilidades** à PLLN, o promotor prevê que nos 5 primeiros anos seja utilizada apenas a Solução A, ou seja, uma via já existente.

   A Solução B, principal via de ligação da PLLN com a A1, através da criação de uma via dedicada à praça das portagens em Vila Franca de Xira, deverá estar concluída aquando da entrada em funcionamento da PLLN, como aliás é referido no EIA.

   A EN 1, na Castanheira apresenta já um congestionamento significativo em determinadas horas do dia. A Solução A implica que durante a fase de construção do aterro da PLLN e do início da construção de edificações, todo o tráfego de e para a PLLN terá que proceder ao atravessamento da Castanheira, com todos inconvenientes que daí decorrem e que serão de difícil minimização. Atendendo a que, de acordo com o estudo de tráfego, os materiais para aterro virão da zona Norte, considera-se que deveria ser acautelada a construção da Solução C, entre o viaduto existente sobre a linha de caminho de ferro, junto às instalações da Atral-Cipan e a EN1, que evitaria tráfego dos veículos pesados, de significativo impacte negativo, de atravessamento na zona da Castanheira. Esta via está prevista no Estudo de Acessibilidades do concelho – junta-se planta.

5. No que respeita à **Rede Viária Interna**, atendendo ao facto do terminal de autocarros, e a zona comercial e de serviços por excelência, se situarem junto à Estação Ferroviária localizada no topo sul da área de intervenção, e considerando que a PLLN se estende ao longo de 2 Km, dever-se-á prever a construção de um parque de estacionamento para autocarros no topo norte da PLLN, devidamente equipado com abrigos para passageiros, de modo a facilitar o transporte dos trabalhadores, quer no interior da PLLN, quer nos movimentos pendulares com o exterior.
   Ainda relacionado com a rede viária e a circulação no interior da PLLN, sugere-se que seja prevista nas curvas horizontais dos arruamentos a sobre largura do perfil transversal, de modo a permitir a inscrição da curva, em simultâneo, por dois veículos pesados de maior comprimento.
   Quanto ao dimensionamento das vias propostas, verifica-se que o mesmo se encontra adequado ao tipo de actividades a desenvolver nesta zona, e naturalmente ao tipo de veículos que ali irão transitar, tratando-se maioritariamente de veículos pesados.

6. Relativamente ao Ordenamento do Território, a solução preconizada encontra-se bem organizada em função da dimensão e características específicas deste tipo de infraestrutura.

O Director do Departamento

António Pereira da Silva

NUI: NUI-2007-055485-E Número do Registo: DSA-002052-2007 Data do Registo: 05-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 05-12-2007

4/2
Fugas

Direcção-Geral de Planeamento e Controlo Estratégico
Rua Stª Apolónia, nº 51A
1100-468 Lisboa

Exm.º Senhor
Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT)
Rua Artilharia Um, 33
1269-145 Lisboa

Sua referência:	Sua comunicação de:	Nossa referência:	Data:
		DGPC/DG - 012	2007/11/29

Assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) 530/2007 do Projecto da Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN). Parecer da REFER.

O presente ofício tem como propósito responder ao pedido efectuado por esse organismo público, o qual, na qualidade de Autoridade de AIA, solicitou o parecer da REFER, tendo em vista identificar eventuais interferências do projecto referido em epígrafe com a infra-estrutura ferroviária.

Refira-se que, do acompanhamento que se está a fazer aos estudos que o promotor da PLLN está a realizar, verifica-se que ainda não está consolidada a solução para o ramal de acesso ferroviário, tendo sido dada indicação ao projectista que a solução deveria ser do tipo desnivelada e inserir-se na Linha mãe de ramais a Norte do PK 39 da linha do Norte, de forma a ser compatível com o acesso previsto para o Aeroporto da OTA.

Assim, desde que no desenvolvimento do EIA seja considerada a reserva de espaço canal para a inserção e desenvolvimento do ramal, bem como, avaliados os impactes com o acesso ao aeroporto da OTA, julgamos que, do ponto de vista da REFER, estão assegurados os interesses do modo ferroviário.

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL **REFER** *EP*
Estação de Stª Apolónia
1149-093 LISBOA
Telef. 211 022 000 Fax: 211 022 430
Sede: Estação de Stª Apolónia, LISBOA • Contribuinte N.º 508 906 815 • Registada na CRCL com o n.º 646

Não obstante o acompanhamento em curso deste projecto, foi analisada a informação presente no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) que nos foi remetido, tendo conduzido às seguintes considerações:

- O local da implantação da PLLN confina com o subtroço 1.2 (Alhandra – Setil) da Linha do Norte, já modernizado, não se prevendo que aí se venham a realizar novas intervenções de índole ferroviária, que com este empreendimento possam interferir;
- O presente EIA não contempla a avaliação de impactes ambientais da ligação da PLLN à Linha do Norte, cujo projecto se inscreverá numa fase posterior e será objecto de um EIA independente;
- No âmbito dos acessos rodoviários à PLLN, verifica-se que uma das soluções apontadas (solução B) implicará a construção de uma passagem superior rodoviária sobre o caminho-de-ferro. Assim, se recair a opção nesta alternativa, tal deverá ser merecedor de uma articulação prévia entre o proponente desta obra e a REFER, com vista à salvaguarda da gestão da rede ferroviária;
- Para abastecer de água potável a PLLN, irá ser construída uma nova conduta cujo traçado passará sob a via-férrea. Deste modo, o proponente, na fase de projecto de execução, deverá cumprir com as determinações impostas no documento (que se anexa) intitulado: "Condicionalismos Genéricos para o Atravessamento ao Caminho-de-ferro";
- Na página 283 do Relatório Síntese é avaliada a condicionante constituída pela servidão da Linha do Norte, sendo referido que a distância inerente a essa servidão é de 1,5 metros. Sublinhe-se que essa distância deverá ser corrigida, devendo a avaliação sobre a afectação ao Domínio Público Ferroviário (DPF) ter como suporte legal o Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de Novembro, nomeadamente os seus artigos nºs 15 e 16.

Sem prejuízo de todas as considerações acima discriminadas, entende-se que a a análise deverá ainda ter presente os seguintes aspectos:

1. Reconhecimento da Importância da Plataforma Logística

A Plataforma Logística Multimodal de Lisboa Norte (PLLN) (Castanheira do Ribatejo), integrada no "Portugal Logístico", é considerada de importância fundamental, quer pela sua localização, quer pelo impacto que a mesma terá no desenvolvimento de novas actividades e no emprego na região de Vila Franca de Xira.

O documento de EIA prevê que venha a ser uma infra-estrutura multifuncional e multimodal (rodo – ferro- fluvial) com uma densa rede viária local e regional de acessos, uma estação de caminho de ferro e com possibilidade de ligação fluvial ao Porto de Lisboa.

A plataforma tem como principal objectivo a reorganização, racionalização e concentração da actividade logística da região Norte da Área Metropolitana de Lisboa, sendo expectável a transferência para a PLLN de parte significativa das actividades logísticas que actualmente se encontram já na região -Alverca / Alhandra /V.Franca / Castanheira do Ribatejo e das relações e interligações entre a futura plataforma e o Porto de Lisboa e que a PLLN funcionará em regime de complementaridade.

2. Reconhecimento da Importância Ferroviária na PLLN

O Relatório Síntese integrado no EIA considera que a localização proposta para a PLLN se deve sobretudo à natureza estratégica do local: a fácil integração nos eixos de distribuição Norte-Sul e Este-Oeste; a localização na Área Metropolitana de Lisboa; a pré-existência de acessos privilegiados rodoviários, ferroviários e fluviais permitindo uma ligação rápida e eficaz às principais estruturas de transportes nacionais; a existência das condições geográficas e estruturais necessárias para conferir um carácter multimodal à PLLN após a construção, numa fase posterior, de infra-estruturas adequadas; e a existência da estação de caminho-de-ferro de Castanheira do Ribatejo em área contígua à da PLLN, permitindo o transporte de passageiros o que, aliado à ligação ferroviária da plataforma à linha do Norte, possibilitará a diminuição do tráfego de veículos rodoviários ligeiros e pesados.

Tendo em conta o Programa do Portugal Logístico, pode antecipar-se que virão a ser construídas, neste local, infra-estruturas que permitirão a transferência inter-modal de

mercadorias, nomeadamente rodo-ferroviária e com o apoio do transporte fluvial.

Está contemplado o espírito do Portugal Logístico que tem como objectivo, entre outros, *"Fomentar a intermodalidade - valorizar as estruturas e redes existentes, potenciar o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada."*

No entanto, segundo o documento, o carácter de intermodalidade da PLLN apenas será garantido numa segunda fase do projecto, quando está previsto implementar as vertentes ferroviária e fluvial (o presente projecto contempla desde já um espaço canal para o Ramal de ligação entre a Linha do Norte e a futura área de expansão).

Deste modo, o presente EIA não avalia os eventuais impactes associados a esta possibilidade pois essa expansão, em função de um novo projecto, será sujeita a um novo procedimento EIA.

3. Acessibilidades

No que diz respeito à vertente ferroviária, o presente projecto contempla um espaço canal para o Ramal de ligação entre a Linha do Norte e a futura área de expansão e contempla também uma rotunda a partir da qual sairá uma futura ligação rodoviária para complementar essa ligação.

Não existe no EIA detalhe técnico que indique como será atravessada a linha de caminho-de-ferro, de modo a garantir a integração entre as diferentes áreas logísticas pois estão em curso os estudos conjuntos, entre a REFER com o Promotor da plataforma, para a ligação ferroviária à Linha do Norte que deverão passar por uma solução desnivelada.

A criação de um nó inter-modal rodo-ferro-fluvial permitirá uma agilização da ligação entre a PLLN e o Porto de Lisboa, resultando em significativos impactes positivos, importantes sobretudo ao nível de tráfego, do ruído e da qualidade do ar.

No entanto, e como já foi referido anteriormente, o projecto de articulação intermodal implicará a construção de novas infra-estruturas que o estudo informa que deverão ser avaliados noutro enquadramento formal que não o presente procedimento de AIA.

A implantação do projecto da Plataforma Logística será localizada em terrenos situados entre a nova Estação de Castanheira do Ribatejo e o rio Tejo, admitindo-se também que possam existir novos tráfegos resultantes de empregos directos e postos de trabalho indirectos, gerados pela Plataforma que o lay-out da estação de Castanheira do Ribatejo tem capacidade para acolher.

4. Mobilidade

A localização da PLLN junto à Estação de caminho de ferro de Castanheira do Ribatejo constitui um factor facilitador da mobilidade dos trabalhadores da plataforma que poderão utilizar o transporte ferroviário nas deslocações casa-trabalho, o que constitui um aspecto positivo, embora neste momento não quantificável.

Como já foi referido, a "actual Estação de Castanheira do Ribatejo", modernizada recentemente, tem a capacidade necessária e suficiente para suportar o acréscimo de novos tráfegos resultantes de empregos directos e postos de trabalho indirectos gerados pela futura Plataforma Logística, que se estimam de acordo com o Estudo de Tráfego da "BEG/EXACTO", de cerca de 7000 empregos directos e 18 000 indirectos.

Assim, perante todo este quadro, e salvaguardado que está o espaço canal que viabiliza a ligação à rede ferroviária convencional, cujo estudo está a ser desenvolvido em estreita articulação entre a REFER e o Promotor, o parecer desta empresa sobre o estudo em causa – sem prejuízo de uma contínua concertação entre as duas partes, por força da natureza da obra preconizada – é positivo, face à sua importância estratégica para o sistema ferroviário.

Com os melhores cumprimentos,

O Director-Geral

José Alves Monteiro

Anexo: O mencionado.

NOI: NOI-2007-055485-E Número do Registo: DSA-002052-2007 Data do Registo: 05-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 05-12-2007

Direcção Geral de Exploração da Infraestrutura
Direcção da Gestão de Operações
Direcção de Coordenação Central da Manutenção
Estação de Santa Apolónia
1100-105 LISBOA
Tel: 211 022 104 Fax: 211 022 730

CONDICIONALISMOS GENÉRICOS
PARA
ATRAVESSAMENTOS
AO CAMINHO DE FERRO

1. Deverá ser apresentado projecto (em duplicado) com Memória Descritiva, planta de localização e de pormenores de execução, para cada atravessamento.

   PEÇAS DE PROJECTO:
   Peças escritas:
   - Memória descritiva e justificativa, evidenciando os seguintes aspectos:
     - Definição e descrição geral da obra;
     - Indicação da natureza e condições do terreno;
     - Justificação da implantação da obra e da sua integração nos condicionamentos locais existentes ou planeados;
     - Descrição das soluções adoptadas;
     - Descrição do método construtivo a aplicar.

   Peças desenhadas:
   - Planta do esquema geral de implantação, traçada sobre carta à escala 1:500, com indicação do ponto quilométrico exacto do atravessamento, na via-férrea;
   - Planta e perfil longitudinal da conduta com localização dos acessórios, representados de forma clara e inequívoca nas escalas 1/100 (V) e 1/1000 (H);
   - Corte transversal à via-férrea, na zona de atravessamento da conduta, com pelo menos, a seguinte informação:
     - Cota do carril;
     - Cotas da soleira da conduta;
     - Cotas da geratriz superior da conduta algaliada;
     - Diâmetro da conduta;
     - Localização dos acessórios;

   Devem ser indicados os elementos do sistema projectado, numa zona cuja abrangência inclua, pelo menos, os limites do CF e áreas "non aedificandi" definidas na legislação em vigor.

2. Deve ser indicada a identificação completa e cargo do ou dos representantes da entidade responsável pela manutenção e conservação da instalação objecto do atravessamento, assim como o envio de declaração com a delegação de competências, com vista à subscrição de Licença Precária de Mutuo Acordo.

3. Deve ser indicado o nome da Linha bem como o ponto quilométrico exacto do atravessamento/assentamento.

4. As condutas devem ser sempre algaliadas, em toda a sua extensão sob a via-férrea.

NOI: NOI-2007-055485-E Número do Registo: DSA-002052-2007 Data do Registo: 05-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 05-12-2007

5. Devem ser assentes à profundidade mínima de 1,30 metros medidos entre a base da travessa e o extradorso do algaliamento (2,00 m. para as condutas de alta pressão, ou na proximidade de maciços de postes de catenária);

6. As condutas devem, sempre que possível, ficar dispostas perpendicularmente à via.

7. Não é permitida a colocação de caixas de visita ou de inspecção, nem quaisquer acessórios dentro dos limites do C.F. nem nas áreas "non aedificandi".

8. Não é permitido assentar canalizações, condutas, cabos eléctricos ou de telecomunicações ou qualquer outro tipo de instalações, paralelamente à linha-férrea, dentro dos terrenos do domínio público ferroviário ou em áreas "non aedificandi", de acordo com o artigo 15 do decreto lei n.º 276/2003 de 4 de Novembro.

9. Os atravessamentos devem ser realizados, sempre que tal não se revele tecnicamente inviável, por perfuração mecânica horizontal.

10. Poderão ser aproveitados para passagem das condutas, se não houver qualquer contra indicação, aquedutos, pontões ou passagens inferiores ao caminho-de-ferro já existentes, desde que autorizados pela REFER.

11. Na Memória Descritiva do Projecto deve ser indicada a duração prevista para a execução dos trabalhos do atravessamento/assentamento.

12. As entidades responsáveis pelos atravessamentos devem requerê-los previamente à REFER, *EP*, – Direcção de Coordenação Central da Manutenção, Sta Apolónia 1100-105 Lisboa, (ou aos seus Órgãos locais) só os podendo realizar depois do seu Licenciamento por esta Empresa Pública.

13. Nos casos de condutas de alta pressão e cabos de alta tensão, os pedidos devem ser dirigidos à Direcção-Geral de Energia.

14. Os requerentes ficam obrigados a conservar os atravessamentos de forma a não prejudicar a linha-férrea ou ocasionar qualquer despesa futura ao C.F., sejam quais forem a causa e natureza das avarias que se dêem e a executar todas e quaisquer modificações que a REFER determine sem que, por este facto, tenham direito a pedir indemnização.

15. Os requerentes ficam responsáveis por todos os acidentes ou desastres que possam resultar do trabalho feito pelo seu pessoal dentro dos limites do domínio ferroviário.

16. Os requerentes pagarão antecipadamente à REFER, através do seu Órgão Central – Direcção de Conservação e Manutenção, as despesas estimadas relativas ao

desenvolvimento técnico-administrativo do processo e acompanhamento, fiscalização e protecção dos trabalhos dentro dos limites do terreno do C.F. e a eventuais afrouxamentos à velocidade das circulações no local. Estas importâncias estimadas ficam sujeitas a actualização à data da realização dos trabalhos, em conformidade com o índice de aumento dos salários e dos materiais que eventualmente venham a ser fornecidos pela REFER.

17. Os requerentes fornecerão o pessoal e materiais necessários à execução dos atravessamentos.

JM

Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas

COMISSÃO REGIONAL DA RESERVA AGRÍCOLA DE LISBOA E VALE DO TEJO

REGISTADO C/AR

019976 '07 NOV 22

Exmº Senhor
Presidente
da CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Rua Braamcamp, 7
1250 – 048 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência
		6400

ASSUNTO: **PROCESSO Nº 294 A/CRRALVT/07 -** Plataforma Logística de Lisboa Norte

A Comissão Regional da Reserva Agrícola do Ribatejo e Oeste reuniu no passado dia 20/11/2007 e, ao abrigo da alínea e), nº 1, art. 17º, do Decreto-Lei 196/89 de 14 de Junho, apreciou a possibilidade de utilização não exclusivamente agrícola do solo referenciado no processo em epígrafe.

O Presidente da Comissão apresentou os elementos relativos ao processo supra identificado e analisada a situação, a Comissão delibera informar que já emitiu parecer favorável ao projecto em 29 de Maio de 2007, no âmbito da alínea d) do art. 9º do Decreto-Lei 196/89 de 14 de Junho, condicionado à obtenção de Declaração de Impacte Ambiental favorável ou condicionalmente favorável.

A Comissão salienta no entanto, que os materiais de empréstimo a utilizar no aterro não poderão provir de áreas que integrem a RAN.

Relativamente ao acesso à Plataforma Logística, a Comissão emite parecer **DESFAVORÁVEL** à alternativa B, por considerar ser esta a mais prejudicial para os interesses tutelados pelo Decreto-Lei 196/89, de 14 de Junho.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente da Comissão

Luís Fialho de Almeida
Eng. Agrónomo

/JO

DRARO -R. Joaquim Pedro Monteiro, nº 8, 2600-164 Vila Franca de Xira, T. 263 286 600, Fax 263 286 646, L.Azul 808 202 132 Contribuinte Nº 500 005 405
Gabinete do Director Regional – T. 243 377 500, Fax. 243 377 545, Quinta das Oliveiras – EN. 3 - Apartado 477, 2001-906 SANTAREM

NUI: MUI-2007-056960-E Número do Registo: DSA-002295-2007 Data do Registo: 26-12-2007 Tipo do Documento: Ofício Data do Documento: 21-12-2007

412

INETI
Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, I.P.
Gabinete da Vice-Presidente

Exma. Senhora
Dr. António Fonseca Ferreira
Digmo. Presidente da Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Rua Braamcamp, 7
1250 – 048 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
Ofício 035718 – S - DSA/DAMA – 001494 – 2007 Prc.º AIA 530/2007-CP	2007 10 25		

ASSUNTO: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental – AIA 530/2007
Projecto: *"Plataforma Logística de Lisboa Norte"*
Proponente: Albertis Logística, S.A.
Entidade Licenciadora: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Na sequência do ofício de V. Exa. supra mencionado, relativo ao Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental – AIA 530/2007 no âmbito do Projecto: *"Plataforma Logística de Lisboa Norte"*, junto se envia o respectivo parecer desta instituição.

Com os melhores cumprimentos,

Teresa Ponce de Leão
Vice-Presidente

Anexo: o mencionado.

INETI

INSTITUTO NACIONAL DE ENGENHARIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO, IP

CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Ofício 035718-S Refa. DSA/DAMA-001494-2007 de 2007.10.25

Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental AIA 530/2007

Projecto: **"Plataforma Logística de Lisboa Norte"**

Proponente: Abertis Logística, SA

Entidade Licenciadora: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Descritor Geologia

Responsável: Dra. Susana Machado

Descritor Hidrogeologia

Responsável: Dra. Carla Lourenço

Descritor Recursos Minerais

Responsáveis: Dr. Acúrcio Parra, Eng. Augusto Filipe e Dr. Vitor Lisboa

Novembro/2007

Tel: +351 210 924 600
Fax: +351 217 163 688

PARECER

Descritor Geologia

Relativamente ao conteúdo do descritor geologia do estudo de impacte ambiental do processo referido em epígrafe, consideramos que a caracterização da situação de referência, no que toca ao descritor em apreço, se encontra suficientemente detalhada e com a informação necessária para uma completa caracterização geológica da área em estudo.

Da análise dos impactes relativos à geologia, consideramos que os critérios de avaliação das significâncias dos impactes no meio geológico são vagos e subjectivos, como seja o caso de considerarem as escavações como "pouco profundas", "profundas" ou "muito profundas", critério puramente qualitativo e impossível de aplicar na análise de impactes, tal como está descrito. Outros critérios também se apresentam nestas condições. Apesar desta questão, parece-nos que a significância dos impactes na geologia propriamente dita não seria diferente da que foi considerada.

No que se refere aos impactes sobre a geomorfologia na fase de construção, verifica-se que, segundo os critérios apontados no quadro 5.2, em que se classifica a construção de um aterro até 5m de altura como tendo um impacte significativo, a construção prevista de um aterro até a uma cota na ordem dos 4,2m, terá um impacte significativo e não pouco significativo, como é referido.

Descritor Hidrogeologia

Após análise do Estudo de Impacte Ambiental referente à Plataforma Logística de Lisboa Norte informa-se que, no que concerne ao descritor Hidrogeologia, os principais impactes nos recursos hídricos subterrâneos estão identificados bem como as respectivas medidas de minimização.

Descritor Recursos Minerais

No âmbito do Estudo de Impacte Ambiental referenciado em epígrafe e no seguimento da solicitação de pronunciamento por parte da CCDRLVT, informa-se que nos elementos disponibilizados para consulta não encontrámos qualquer referência a recursos minerais.

Embora este tipo de ocorrências, com interesse económico, sejam actualmente desconhecidas na área em apreço, considera-se que dentro do capítulo Geologia deveria existir um descritor recursos minerais que claramente confirmasse a sua inexistência, o que neste estudo se encontrava facilitado pela existência de sondagens realizadas

Tel: +351 210 924 600
Fax: +351 217 163 688

ANEXO II
MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO, PLANOS DE MONITORIZAÇÃO E PLANO DE GESTÃO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA LISBOA E NORTE

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

▪ FASE ANTERIOR À CONSTRUÇÃO

M1 – Divulgar o programa de execução da obra às populações interessadas, na área envolvente do projecto. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações nas acessibilidades.

M2 – Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações das populações.

M3 – Realizar acções de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na obra, relativas às normas e cuidados a ter no decorrer dos trabalhos, às acções susceptíveis de causarem impactes ambientais e as medidas de minimização a implementar.

M4 – Sempre que possível, afectar à construção do projecto pessoal residente na zona de influência do mesmo (nas freguesias e concelhos envolventes).

M5 – Assegurar que a calendarização da execução da obra atenda à redução dos níveis de perturbação das espécies existentes na área, nos períodos mais críticos, designadamente a época de reprodução, que decorre genericamente entre o início de Abril e o fim de Junho.

▪ FASE DE CONSTRUÇÃO

M6 – Elaborar um Plano de Gestão Ambiental (PGA) da Obra, onde conste o planeamento da execução de todos os elementos da obra e onde sejam discriminadas as medidas de minimização a implementar, aquando da sua realização. Este PGA deverá incluir um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) da Obra. O PGA deve ser elaborado pelo dono da obra e integrado no processo de concurso da construção da empreitada ou deve ser elaborado pelo empreiteiro antes do início da execução da obra, desde que previamente sujeito à aprovação do Dono da Obra. As cláusulas técnicas ambientais constantes do PGA comprometem o empreiteiro e o Dono da Obra a executar em obra todas as medidas de minimização identificadas.

M7 – Todas as áreas onde se desenvolvam trabalhos incluindo as zonas de estaleiros e parqueamento de máquinas e de materiais devem ser vedadas com tapumes, de acordo com a legislação aplicável, de forma a evitar os impactes resultantes do seu normal funcionamento, nomeadamente no que diz respeito à protecção das populações das poeiras e da desorganização espacial;

M8 – Os trabalhos de construção devem decorrer apenas no período diurno, das 7 às 18 horas em dias úteis, conforme estipulado no artigo 9º Actividades Ruidosas Temporárias do Regulamento Geral do Ruído, evitando-se desta forma a perturbação das populações vizinhas;

M9 – Apresentação do faseamento previsto para o Plano de Integração Paisagística (PIP), tendo em conta a articulação deste, com o faseamento da construção da Plataforma Logística de Lisboa Norte, de forma a efectuar a recuperação paisagística de todas as áreas degradadas devido à execução da PLLN e acessos rodoviários, através da estabilização biológica de taludes de aterro e escavação, recorrendo-se a vegetação autóctone, de forma a contribuir para a diminuição dos processos erosivos.

M10 – Caso, no decurso das obras, ocorram danos em edificações e infra-estruturas, devido às actividades associadas à obra, estes deverão ser imediatamente reparados;

M11 – Todas as actividades complementares à implementação do projecto, como estaleiros e áreas de empréstimo, não contemplados no actual projecto, devem ser alvo de trabalhos de prospecção arqueológica prévia.

M12 - Em fase prévia à obra, deverá realizar-se a prospecção arqueológica dos 15% da área do projecto que não foi prospectada no âmbito do EIA.

M13 – Tendo em consideração os impactes identificados sobre as habitações localizadas a Sul/Sudoeste (património do Estado), nomeadamente no que respeita à afectação por poeiras oriundas da realização dos aterros, ruído e incomodidade geral provocada pelo tráfego, os quais serão de muito difícil minimização, deve-se proceder à integração da área em que as casas se encontram na própria área da Plataforma. Para o efeito deverão ser dadas as devidas compensações ao Estado procedendo de seguida à demolição dos edifícios. Esta área deverá então ser ocupada por um espaço verde de utilização colectiva que poderá ser cedido ao município.

M14 – Instalação de separadores de hidrocarbonetos nas grandes áreas pavimentadas de estacionamento de veículos pesados para tratamento das águas pluviais, bem como nos acessos as áreas de estaleiro, devendo ser representado cartograficamente os locais previstos para a implantação dos referidos separadores.

M15 - A estabilização dos taludes deverá privilegiar a utilização de medidas biofísicas ou mistas, no sentido de minimizar a artificialização do sistema fluvial promovendo uma maior valorização da componente ecológica;

M16 - O projecto das infra-estruturas não deverá contemplar técnicas construtivas que sejam indutoras do aumento de risco de contaminação do aquífero. A camada de lodos deverá ser salvaguarda devido ao seu efeito protector.

M17 - Na vala do Carril junto do atravessamento da estrada que se desenvolve paralelamente à linha do Norte deverão ser previstas medidas estabilizadoras para as margens privilegiando a adopção de medidas biofísicas ou soluções mistas.

M18 - Manutenção, como zona preferencial de inundação, com revestimento vegetal que não agudize os riscos de cheias, a área compreendida entre o leito normal do rio Tejo e o limite sul da plataforma, não sendo permitida a construção de novas infra-estruturas.

M19 - Assegurar o correcto funcionamento hidráulico das linhas de águas.

M20 - Os efluentes produzidos tem que ser tratados, não podendo ser lançados directamente no meio receptor, devendo ser expressas todas as medidas para minimizar/eliminar os impactes negativos.

<u>Movimentação de terras/operações de aterro</u>
M21 – A desmatação e limpeza do terreno devem ser efectuadas exclusivamente na área de intervenção do projecto, não devendo ocorrer desmatação fora desta área;

M22 – Os trabalhos de terraplenagens e escavações devem ser iniciados logo que os solos estejam limpos, evitando repetição de acções sobre a mesma área.

M23 – Sempre que possível, planear os trabalhos que envolvam movimentação de terras de forma a minimizar a exposição dos solos nos períodos de maior pluviosidade, de modo a diminuir a erosão hídrica e o transporte sólido.

M24 – A execução de escavações e aterros deve ser interrompida em períodos de elevada pluviosidade e devem ser tomadas as devidas precauções para assegurar a estabilidade dos taludes e evitar o seu deslizamento.

M25 – Nos casos em que ocorra movimentação de terras (aterro) durante o período de estio ou em períodos de fraca pluviosidade, deve proceder-se com alguma frequência ao humedecimento das áreas de aterro e caminhos de acesso não pavimentados de modo a evitar o levantamento de poeiras que afectam quer as comunidades vegetais/produções agrícolas quer as populações presentes na área vizinha;

M26 – Os produtos de escavação inaproveitáveis, ou em excesso, devem ser armazenados em locais com características adequadas para depósito.

M27 – Caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, estes devem ser armazenados em locais que evitem a contaminação das águas subterrâneas, por infiltração ou escorrência das águas pluviais, até esses materiais serem encaminhado para destino final adequado.

M28 – Os depósitos temporários de terras devem ser protegidos de modo a evitar que a acção das águas pluviais destaque e arraste materiais para as linhas de água. Estes depósitos não podem localizar-se a menos de 10 m de uma linha de água;

M29 – Tal como já previsto pelo projecto, a terra vegetal necessária à utilização nos arranjos paisagísticos deverá ser previamente decapada e temporariamente armazenada em pargas com altura não superior a 1,0 m e de largura não superior a 4,0 m. O topo da parga deve ser ligeiramente côncavo para permitir uma boa infiltração da água;

M30 - Efectuar a primeira sementeira dos taludes à medida que os movimentos de terra vão sendo terminados, de forma a permitir um revestimento vegetal gradual e reduzir ao mínimo aexistência de grandes superfícies sem revestimento;

M31 – Acompanhamento arqueológico da fase de desmatação e decapagem superficial do terreno. Estes trabalhos devem ser desenvolvidos, de acordo com o número de frentes de obra, por um arqueólogo ou uma equipa devidamente credenciada para o efeito pelo Instituto Português de Arqueologia;

M32 – Todos os acessos à área de obra e dentro da obra devem ser claramente balizados, de modo a minimizar impactes sobre os solos, vegetação adjacente, linhas de água e áreas agrícolas;

M33 – O(s) novo(s) acesso(s) à PLLN deverá ser construído(s) tão precocemente quanto possível de forma a reduzir a circulação de veículos pesados na EN1 durante os diversos faseamentos da construção, conforme os resultados do estudo de avaliação ambiental comparativa dos acessos à PLLN. A partir do momento em que o(s) acesso(s) entre(m) em funcionamento todo o tráfego associado à construção (transporte de inertes e materiais de construção) deverá ser direccionado para a(s) via(s) seleccionadas;

M34 – Tendo em conta a funcionalidade do Caminho Municipal CM1238 deverão ser tomadas as necessárias medidas de planeamento de modo a ser garantida a sua utilização de forma permanente durante a fase de beneficiação. Assim, a intervenção sobre este acesso deverá ser efectuada de forma a assegurar permanentemente a sua funcionalidade, nomeadamente como meio para chegar à ITALAGRO e aos terrenos agrícolas da envolvente.

<u>Instalação/funcionamento/desactivação do estaleiro</u>

M35 – Caso haja necessidade de construir um estaleiro na área, este deve ser implantado no interior da área a afectar à PLLN não devendo assim ser utilizada nenhuma área externa à área de implantação do projecto para estaleiro, depósito de materiais ou outra utilização;

M36 – Salvaguarda de uma distância de 10 m, na selecção para a instalação de estaleiros, oficinas, depósitos ou quaisquer outras estruturas de suporte à obra, das linhas de água presentes na área de estudo;

M37 – Instalação de um sistema adequado de tratamento das águas residuais do estaleiro ou, alternativamente, proceder à drenagem destas águas para o sistema de recolha de esgotos local;

M38 – Todos os locais de depósito de combustíveis, lubrificantes ou outras substâncias deverão ser impermeabilizados e dispor de drenagem para tanques de retenção adequadamente dimensionados para poderem reter o volume máximo de contaminante susceptível de ser derramado;

M39 – O estaleiro deve contemplar um espaço devidamente coberto e impermeabilizado para instalação de um Eco-ponto para recolha e armazenagem selectiva dos diversos tipos de resíduos produzidos na obra;

M40 – Após o término da obra, o estaleiro deve ser totalmente desmontado, garantindo a total remoção dos escombros, escórias e ou lixos. Estes deverão ser imediatamente transportados para destino adequado.

Regularização das Linhas de água

M41 – Os trabalhos de limpeza e regularização de linhas de água devem, preferencialmente, ser efectuadas durante o período mais seco do ano, de Maio a Setembro;

M42 – Na vala de Emaús, entre o km 0 + 738 e a confluência com o rio Tejo recomenda-se o reperfilamento do rasto e a reconstrução dos muros ala, a jusante da passagem sob o dique marginal do rio Tejo. A instalação de uma nova comporta de maré que substitua as actuais comportas metálicas que se encontram em mau estado, proponde-se que a comporta de maré a instalar apresente características semelhantes às do equipamento a substituir.

M43 - A estabilização dos taludes deverá privilegiar a utilização de medidas biofísicas ou mistas, no sentido de minimizar a artificialização do sistema fluvial promovendo uma maior valorização da componente ecológica;

M44 - Nas linhas de água intervencionadas deverá proceder à instalação de *Thyphas sp.*, devido ao seu efeito estabilizador e à sua acção na melhoria da qualidade da água;

M45 - Os materiais do aterro deverão ser seleccionados de modo a não provocarem alteração na qualidade das águas superficiais e subterrâneas e, não poderão provir de áreas que integrem a RAN e a REN.

M46 – Na ribeira da Castanheira, entre o km 0 + 700 e a confluência com o rio Tejo recomenda-se o reperfilamento do rasto da ribeira e ainda a instalação de uma nova comporta de maré, a jusante da passagem sob o dique marginal do rio Tejo, com características idênticas à existente.

M47 – As valas de Emaús e de Santo António, entre a PLLN e a confluência com o rio Tejo, devem ser devidamente limpas e eliminada qualquer obstrução existente que prejudique o escoamento natural da água. No entanto, após esta intervenção deverão ser garantidas condições para que nas margens ocorra o crescimento de vegetação natural destes sistemas com destaque para o Caniço.

Circulação de veículos pesados

M48 – Assegurar o correcto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na actividade das populações.

M49 – Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área do projecto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.

M50 – Sempre que se preveja efectuar desvios de tráfego, submeter previamente os respectivos planos de alteração à entidade competente, para autorização.

M51 – A velocidade de circulação dos veículos, especialmente em pavimentos não asfaltados, deverá ser baixa (< 30 km/h), dada a dependência das emissões com a velocidade de circulação dos veículos;

M52 – Assegurar o transporte de materiais de natureza pulvurolenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.

M53 – Assegurar que são seleccionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível.

M54 – Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.

M55 – Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afectos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação de solos e águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.

M56 – Garantir que as operações mais ruidosas que se efectuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.

M57 – A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afectação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos adequados a cada caso.

M58 – Humedecimento periódico do solo e da cobertura dos veículos de transporte de terra, nomeadamente através de sistemas de aspersão. O humedecimento deve ser efectuado, pelo menos, quando se verifiquem emissões significativas de partículas ou se registam períodos prolongados sem precipitação e de forma racional, a fim de evitar a infiltração de substâncias poluentes no solo;

M59 – Os rodados de todos os veículos e máquinas de apoio à obra, deverão ser sujeitos a uma lavagem regular, nomeadamente à saída da área de obra e antes da entrada na via pública.

M60 – A partir do momento em que o(s) novo(s) acesso(s) entre(m) em funcionamento todo o tráfego associado à construção (transporte de inertes e materiais de construção) deverá ser direccionado para esta via evitando-se assim as deslocações dentro de aglomerados populacionais, nomeadamente ao longo da EN 1 e em Castanheira;

M61 – A descarga das águas residuais provenientes da lavagem das máquinas e equipamentos utilizados em locais pré-destinados e pré-definidos aquando da organização e instalação do estaleiro central, devem ser devidamente autorizados para o efeito; devendo ser equacionado o tipo e local de tratamento dessas águas;

M62 – O transporte de materiais, como terras de empréstimo, areias e britas, deverá ser efectuado em camiões fechados ou no caso de serem transportados em camiões de caixa aberta deverão estar cobertos por uma lona.

Desvio do gasoduto

M63 – Qualquer intervenção nas imediações do gasoduto, susceptível de o afectar, deverá ser sempre precedida de medidas de precaução consideradas suficientes pela concessionária (artigo 56º da Portaria 390/94 de 17 de Junho).

M64 – No ofício emitido pela Rede Eléctrica Nacional, em resposta a solicitação do proponente, esta conclui da necessidade de alteração do traçado, definindo que a proposta de loteamento terá de contemplar um espaço canal com a largura suficiente ao seu reposicionamento e, simultaneamente, permitir que o novo traçado da conduta de gás cumpra todas as condições técnicas e regulamentares impostas pela legislação em vigor.

M65 – Tendo em conta que um dos pressupostos da concepção da plataforma é o desvio do gasoduto, todos os trabalhos relacionados com este desvio, deverão ser alvo de acompanhamento arqueológico.

M66 – Todas as condições técnicas e regulamentares impostas pela legislação em vigor, nomeadamente pela portaria n.º 390/94, de 17 de Junho e pelo Decreto-Lei n.º 8/2000, de 8 de Fevereiro deverão ser cumpridas.

M67 – As obras de desvio do gasoduto deverão ser devidamente planeadas de forma a não comprometer o fornecimento/transporte deste combustível

Resíduos

M68 – Definir e implementar um Plano de Gestão de Resíduos, considerando todos os resíduos susceptíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a LER, a definição de responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes fluxos de resíduos.

M69 – Assegurar a existência de locais adequados para o armazenamento dos resíduos resultantes da obra, de acordo com a sua tipologia e em conformidade com a legislação em vigor em matéria de gestão de resíduos. Não é admissível a deposição de resíduos, ainda que provisória, nas margens, leitos de linhas de água e zonas de máxima infiltração.

M70 – Proibição de queimas a céu aberto de qualquer tipo de material residual da obra.

M71 – Os resíduos sólidos produzidos nas áreas sociais e equiparáveis a resíduos sólidos urbanos deverão ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito, devendo ser promovida a separação das fracções recicláveis.

M72 – Em especial nos casos de remodelação das obras (ampliação ou modificação), os resíduos de construção e demolição e equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB) deverão ser triados e separados nas suas componentes recicláveis e, subconsequentemente, valorizados.

M73 – Os óleos, lubrificantes, tintas, colas e resinas usados devem ser armazenados em recipientes adequados e estanques, para posterior envio a destino final apropriado, preferencialmente a reciclagem.

M74 – As operações de manutenção de veículos, nomeadamente as operações de mudança de óleo, devem ser efectuadas em oficinas próprias devidamente licenciadas para o efeito;

M75 – Assegurar o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em tanques ou fossas estanques e posteriormente encaminhados para tratamento.

M76 – A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos e combustíveis contaminem solos e recursos hídricos. Esta bacia de retenção deve possuir um separador de hidrocarbonetos.

M77 – Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, deve proceder-se à recolha do solo contaminado, com produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado.

M78 – Deve ser garantida a recolha periódica dos resíduos produzidos assegurando destino final adequado a cada um dos resíduos recolhidos, de acordo com as disposições legais aplicáveis;

M79 – O transporte de resíduos para tratamento/valorização deve ser realizado de acordo com o estipulado pela Portaria n.º 335/97, de 16 de Maio, a qual fixa as regras a que fica sujeito o transporte de resíduos dentro do território nacional;

M80 – As empresas seleccionadas pelo promotor, para dar tratamento e destino final aos diferentes resíduos, deverão estar contempladas nas listagens das unidades licenciadas pela Agência Portuguesa do Ambiente;

M81 – Os resíduos equiparados a resíduos industriais banais que não sejam passíveis de aproveitamento ou valorização, devem ser encaminhados para um aterro que esteja devidamente licenciado para receber os resíduos desse tipo;

M82 – No estaleiro deverão existir meios de limpeza imediata para o caso de ocorrer um derrame de óleos ou combustíveis ou outros produtos perigosos, devendo os produtos derramados e/ou utilizados para a recolha dos derrames ser tratados como resíduos (no caso dos óleos dever-se-á dar cumprimento ao Decreto-Lei n.º 153/2003, de 11 de Julho).

- **FASE POSTERIOR À CONSTRUÇÃO**

M83 – Após a conclusão dos trabalhos, proceder à desactivação total da área afecta à obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, com a reposição das condições existentes antes do início da obra.

M84 – Efectuar a recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afectados ou destruídos.

M85 – Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infra-estruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afectadas no decurso da obra.

M86 – Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afectados pelas obras de construção.

M87 – Após a conclusão das obras, e quando houver certeza de que esses locais não virão a ser novamente intervencionados, proceder ao restabelecimento e recuperação paisagística da área envolvente degradada – através da reflorestação com espécies autóctones e do restabelecimento das condições naturais de infiltração, com a descompactação e arejamento dos solos.

- **FASE DE FUNCIONAMENTO**

M88 – Colocação de sinalética que encaminhe o tráfego associado à PLLN para a via de acesso que vier a ser seleccionada.

M89 – Desenvolvimento, juntamente com a autarquia de Vila Franca de Xira, de um plano para implementação/expansão da rede de transportes colectivos na área da PLLN

M90 - Na eventualidade de se construir o terminal portuário este não poderá constituir um obstáculo ao escoamento, assim como os acessos. Os acessos deverão ser em viaduto cuja cota da face inferior do tabuleiro terá que ficar fora da influência das cheias;

M91 – Implementação de um programa de gestão ambiental dos espaços verdes com especial atenção para a manutenção do coberto vegetal arbustivo e arbóreo em boas condições fitossanitárias, poupança de água na rega e aplicação correcta de fitofármacos e fertilizantes.

M92 – Assegurar o correcto funcionamento das comportas nas linhas de água intervencionadas, tendo em conta as características do escoamento na zona.

M93 – No interior da PLLN terá que ser garantida a manutenção e limpeza de todos os órgãos de drenagem, incluindo passagens hidráulicas, valas e órgãos de drenagem de águas pluviais;

M94 – Assegurar a manutenção, das linhas de água a jusante a jusante da PLLN, devendo-se proceder à limpeza periódica e conservação dos leitos da rede de drenagem existente (vala de Emaús, Santo António, Carril e ribeira da Castanheira) de modo a optimizar o correcto funcionamento hidráulico. Estas acções deverão ser articuladas com as entidades responsáveis pela sua gestão (CCDR/INAG).

M95 – As águas pluviais provenientes dos arruamentos e parques de estacionamento deverão ser sujeitas a um sistema de separação de hidrocarbonetos antes de serem encaminhadas para o meio receptor.

M96 – No que se refere aos níveis da qualidade atmosférica e, enquanto não estiverem em funcionamento os módulos, ferroviário e fluvial deverão ser instaladas cortinas arbóreas, ao longo dos acessos à plataforma e junto às áreas urbanizadas, afectadas pela construção e funcionamento da PLLN. Essas cortinas deverão ser plantadas com material vegetal adequado e com um porte e fuste.

M97 – Garantir que o equipamento de manutenção utilizado durante a exploração da obra cumpre as normas legais de funcionamento no que respeita às emissões sonoras, procedendo à sua manutenção periódica.

M98 – Criação de uma barreira acústica a implementar na zona sensível adjacente ao início do acesso B, junto ao Nó da A1, e na reconversão da área relativa às habitações localizadas a Sul /Sudoeste da PLLN.

M99 – As barreiras acústicas são fundamentais para os receptores junto ao nó da A1. As simulações efectuadas no âmbito do EIA evidenciam que ainda se verificarão impactes residuais para o indicador de ruído nocturno (Ln). Face ao exposto, e considerando que na fase de conformidade foram solicitados esclarecimentos sobre o responsável pela implementação da Barreira Acústica e, impedimento da sua concretização resultante das características de natureza urbana (acessos e passeios) do local considerado, considera-se que o estudo proposto no EIA deverá ser efectuado o mais cedo possível, devendo ainda no decurso do presente procedimento, ser avaliados os eventuais impedimentos função das características do local (de natureza urbana - acessos e passeios), conforme referidas no EIA .

M100 – Considerar o enquadramento paisagístico da barreira acústica prevista eventualmente com recurso a materiais de agradável design e através da plantação arbórea, de trepadeiras, ou módulos arbustivos colocados a tardoz da mesma.

M101 – Proceder a uma correcta gestão dos resíduos produzidos, no que respeita ao seu armazenamento e destino final, com base num Plano de Gestão de Resíduos, assegurando que serão tratados, valorizados ou eliminados em instalações devidamente licenciadas/autorizadas para o efeito.

M102 – Assegurar o correcto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, em local coberto e devidamente impermeabilizado, devendo ser prevista a contenção/retenção de eventuais escorrências/derrames.

Como medidas valorizadoras de **Impactes Positivos** recomenda-se:

M103 – O desenvolvimento de políticas de estímulo para a certificação das empresas que venham a instalar-se na Plataforma Logística ao nível da qualidade, ambiente, saúde, higiene e segurança e responsabilidade social;

M104 – O desenvolvimento de uma política de articulação e desenvolvimento de parcerias com as entidades locais no sentido de maximizar os efeitos positivos do projecto a nível local e regional, nomeadamente ao nível de: Emprego, Formação profissional e Dinamização do tecido empresarial.

PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

1 Hidrogeologia

O primeiro objectivo de um sistema de monitorização de águas subterrâneas é fornecer acesso às formações aquíferas para medição nos níveis piezométricos e permitir a recolha de amostras de água que sejam representativas da qualidade da água no local da colheita.

Para atingir estes objectivos é necessário seguir algumas normas de projecto e construção, tais como: construir os furos de monitorização com o mínimo de perturbação da formação aquífera; construir os furos de monitorização com materiais compatíveis com as condições geoquímicas e químicas previstas; equipar adequadamente os furos de monitorização na zona aquífera a controlar; isolar (selar) adequadamente os furos com materiais que não interfiram com a recolha e com a qualidade das amostras de água; e limpar e desenvolver os furos de monitorização de modo a remover aditivos ou materiais associados à perfuração e a permitir o fácil escoamento da água para o interior dos furos.

De seguida apresentam-se as directrizes a que deverá obedecer um programa de monitorização relativo à hidrogeologia e as disposições construtivas dos furos de monitorização (piezómetros).

Programa de monitorização

- Os parâmetros a monitorizar são:

- No campo: pH, temperatura (T), condutividade eléctrica (CE), profundidade do nível freáctico;
- Em laboratório: SST, Nitratos, Zinco, Cobre, Chumbo, Cádmio, Crómio, Níquel, Ferro, Hidrocarbonetos Aromáticos Polinucleares, Óleos e Gorduras.

- Locais de amostragem

Na Figura 1 apresenta-se a localização dos locais de amostragem, propondo-se a construção dos furos de monitorização nos espaços verdes da PLLN.

Figura 1 – Localização dos furos de monitorização.

- Métodos Analíticos

Os métodos analíticos deverão estar de acordo com as especificações para a análise dos parâmetros indicadas no Decreto-Lei n.º 243/2001, de 5 de Setembro e no Anexo I do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

Os relatórios de monitorização, os quais devem obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, devem ser apresentados triomestralmente à Autoridade de AIA.

- Disposições construtivas dos furos de monitorização

Para além do cumprimento da legislação relativa à segurança e higiene no trabalho e das regras da boa técnica que se exigem na execução dos furos de monitorização, a construção e a manutenção dos furos deve assentar em conceitos e prever medidas que impeçam a contaminação dos solos e "níveis aquíferos" pelos trabalhos de sondagem ou outros, como a circulação de máquinas e viaturas.

Nessa perspectiva, deverão ser consideradas, entre outras que venham a mostrar-se aconselháveis, as seguintes medidas:

- Os equipamentos e materiais utilizados na construção e equipamento dos furos deverão ser protegidos de contaminações e ser limpos antes de serem introduzidos nos furos;
- Os equipamentos e materiais utilizados não podem ser constituídos no todo ou em parte por materiais que se degradem nas condições de aplicação prevista para os furos.

- Os furos devem permanecer fechados a cadeado com excepção dos períodos de ensaios e de recolha de amostras.

Perfuração:

- Método: pode ser realizada pelos sistemas rotary, percussão mecânica ou trado oco, com diâmetro cerca de 10".
- Profundidade: de acordo com os resultados do reconhecimento geotécnico realizado e cuja estimativa e é a seguinte.
- Amostragem: devem ser colhidas amostras dos terrenos atravessados com o intervalo de 2m.
- Identificação das "camadas atravessadas"

Entubamento:

- Material: a eventual presença de hidrocarbonetos aconselha o uso de polietileno de alta densidade (PAD) classe 10 kg/cm2. Como alternativa, poder-se-á utilizar PVC classe 10 kg/cm2.
- Uniões entre varas: deverão ser roscadas. As soluções de uniões coladas ou aborcardadas com rebites são de excluir; a primeira pela possível dissolução de constituintes contaminantes e a segunda por os rebites poderem formar obstruções ao manuseamento de equipamento no interior do furo.
- Diâmetro: 4".
- Superfície interior do entubamento: tipo "flush", isto é, de diâmetro constante, sem estrangulamentos e descontinuidades.
- Tubos Ralos - os tubos ralos, que permitirão a entrada da água no furo, devem ser colocados em frente dos 5 metros superiores das camadas aquíferas da base do sistema aquífero e de preferência deverão ter fendas horizontais e uniformes com largura 1 mm e dispostas numa configuração idênticas à dos tubos das marcas SBF, Preussag e Tubofuro.

Filtro de seixo

- Material: silicioso, de elevado grau de esfericidade e arredondamento com granulometria compreendida entre 1 a 3 mm. Deve ser cuidadosamente lavado antes da sua aplicação na zona anular correspondente aos tubo-ralos.
- Extensão do filtro de seixo: mínimo de 1 metro acima do topo do tubo ralo depois de o filtro estar estabilizado.
- Selo do filtro de seixo: deverá ser constituído por uma camada de areia fina lavada (espessura mínima 1 m) a que se sobrepõe uma camada de bentonite (espessura mínima 2 m) sob forma de calda ou granulada (tipo Compactonite).

Selo do espaço anular

- Material: "impermeável", lodos, por exemplo.

Selo superficial

- Material: em betão, com profundidade mínima de 1 metro, Destina-se a evitar a entrada de eventuais contaminantes no espaço anular, protegendo em profundidade e desviando as águas da chuva e eventuais derrames.

Cobertura de protecção com cadeado

- Material: em aço, sobre um tubo também em aço, de diâmetro 6", enraizado no betão do selo superficial e no cimento do selo do espaço anular.
- Altura acima da superfície do terreno: cerca de 0,3 m.
- Alternativa: caixa em tijolo rebocado, construída acima ou abaixo da superfície do terreno.

Limpeza e desenvolvimento

- Método: com sobrebobagem até saída de água cristalina, sem sólidos em suspensão. Os materiais depositados no fundo devem ser retirados.

- Relatório final

No final da empreitada de execução dos furos de monitorização deve ser apresentado um relatório circunstanciado dos trabalhos realizados, incluindo uma memória descritiva e desenhos com a localização, com as características geométricas e construtivas dos furos de monitorização e com os resultados de todos os ensaios efectuados.

Considera-se que os locais de amostragem devem ser apresentados em cartografia digital e georreferênciados, devendo os resultados da monitorização ser enviados em formato digital.

O plano de monitorização deverá ser revisto quer na sequência dos dados da monitorização quer de estudos a desenvolver, bem como de legislação específica, nesta área, que imponha novas metodologias e critérios.

2. Recursos Hídricos Superficiais

- Parâmetros a monitorizar

Deverá ser monitorizada a frequência de ocorrência de inundações (registo das datas de ocorrência) na área de implantação da PLLN, bem como em toda a área agrícola remanescente a nascente e que actualmente integra a zona preferencial de inundação caracterizada no capítulo referente aos recursos hídricos superficiais. Considera-se ocorrência de inundação sempre que a água das valas existentes ou do rio Tejo extravase os respectivos leitos, contidos por diques e motas e alague os terrenos adjacentes.

Deve ainda ser monitorizada a cota atingida pelas águas nas situações de cheias, bem como a estabilidade do dique da margem esquerda.

- Locais e frequência de amostragens

A medição da cota do nível atingido pela água deve ser efectuada em escala apropriada a instalar em cada uma das quatro linhas de água atravessadas pela PLLN (ribeira da Castanheira e valas do Carril, Santo António e Emaús), na secção imediatamente a jusante do aterro da PLLN, bem como na vala do Carregado na zona de confluência com o rio Tejo.

A observação da cota atingida pelas águas deve ser efectuada, nos cinco locais, pelo menos uma vez por dia, sempre que ocorra inundação em alguma das áreas referidas anteriormente.

Estes procedimentos de monitorização devem iniciar-se antes do início da construção e prolongar-se durante a fase de funcionamento do projecto.

Relativamente à estabilidade do dique a monitorização deverá ser efectuada, entre o Ramalhão da Barca e a vala do Mar Novo, de cinco em cinco anos e após a ocorrência de cheias significativas que possam provocar o enfraquecimento da estabilidade do dique.

- Técnicas e métodos de análise e equipamentos adequados

A medição da cota do nível de água deve ser efectuada por meio de escala apropriada (limnígrafo) na gama das utilizadas em estações udométricas onde se efectua registo do nível de água.

A identificação de ocorrência de inundação poderá ser efectuada por inspecção visual, devendo ser anotada a data de ocorrência de cada episódio de inundação, bem como a sua duração (número de dias ou horas).

- Relação entre os factores a monitorizar e parâmetros caracterizadores da construção e funcionamento do projecto

A monitorização proposta visa confrontar o regime de cheias ocorrente durante as fase de implementação do empreendimento, em termos de frequência de ocorrência e cotas atingidas, com o que sucede actualmente (antes da construção do projecto) e com as previsões constantes dos estudo hidrológicos efectuados no âmbito do projecto.

Pretende-se que os aspectos a monitorizar permitam, no futuro, criar uma base de dados que possibilite realizar estudos que avaliem *a posteriori* o real efeito da implementação do projecto.

- Tipo de medidas de gestão ambiental a adoptar na sequência dos resultados dos programas de monitorização

Os resultados do programa de monitorização podem confirmar ou não a eficácia das medidas de minimização e das opções de projecto adoptadas, permitindo aconselhar a manutenção das intervenções previstas ou a sua modificação ou complementaridade com novas intervenções que se possam vir a equacionar como necessárias.

Estas novas intervenções podem incluir ampliação/reforço de diques, criação de leitos de cheia (criação de golenas) e limpeza e reperfilamento de linhas de água.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

Deve ser efectuado um relatório dos resultados obtidos no final de cada ano hidrológico e de cinco em cinco anos deve ser produzido um relatório que integre a análise de todos os dados registados até à data.

Considera-se que os locais de amostragem devem ser apresentados em cartografia digital e georreferênciados, devendo os resultados da monitorização ser enviados em formato digital.

O plano de monitorização deverá ser revisto quer na sequência dos dados da monitorização quer de estudos a desenvolver, bem como de legislação especifica, nesta área, que imponha novas metodologias e critérios.

3. Qualidade das Águas Superficiais

- Locais de amostragem

A figura abaixo (Figura 2) identifica a localização dos locais de amostragem. Propõe-se a amostragem na vala do Carril, vala de Emaús, vala de Santo António e ribeira da Castanheira imediatamente a montante da PLLN e a jusante da PLLN.

Figura 2 - Localização dos pontos propostos para monitorização da qualidade das águas superficiais

- Parâmetros a monitorizar

Os parâmetros a monitorizar são os seguintes: pH, Temperatura, Oxigénio dissolvido, Salinidade, Condutividade, Hidrocarbonetos Totais, Óleos e Gorduras, Sólidos Suspensos Totais, Metais pesados (Zn, Cu, Pb e Cd), CBO5, CQO, Coliformes fecais e coliformes totais, azoto amoniacal e fósforo total.

- Frequência de amostragem

A amostragem deverá ser realizada semestralmente incluindo a realização de uma campanha imediatamente antes do início das obras.

- Técnicas, métodos de análise e equipamentos necessários

Os resultados obtidos deverão ser analisados tendo em consideração os objectivos ambientais de qualidade mínima (Anexo XXI) e as normas de utilização da água para rega (Anexo XVI) do Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de Agosto.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril, deve ser enviado para a autoridade de AIA semestralmente. De cinco em cinco anos deve ser produzido um relatório que integre a análise de todos os dados registados até à data.

Considera-se que os locais de amostragem devem ser apresentados em cartografia digital e georreferênciados, devendo os resultados da monitorização ser enviados em formato digital.

O plano de monitorização deverá ser revisto quer na sequência dos dados da monitorização quer de estudos a desenvolver, bem como de legislação especifica, nesta área, que imponha novas metodologias e critérios.

4. Qualidade do Ar

Após a implementação das medidas de minimização, pretende-se averiguar se estas são eficazes e se as concentrações de partículas em suspensão PM10 existentes são, pelo menos, equivalentes às monitorizadas antes do início da implementação do projecto.

- Parâmetros a monitorizar

Partículas em Suspensão PM10 no ar ambiente.

- Locais de amostragem

O local de amostragem proposto para monitorização da qualidade do ar consta da Figura 3.

No entanto, a localização do mesmo deverá ser revista caso se venha a verificar a integração da área onde estão localizadas as habitações pertencentes à GNR na área da PLLN. Neste sentido, e tendo em conta a localização de receptores sensíveis junto à estação de caminho-de-ferro de Castanheira do Ribatejo, a amostragem dos níveis de partículas deverá ser efectuada neste local.

Figura 3 - Localização do local proposto para monitorização da qualidade do ar.

- Frequência e duração das campanhas de amostragem

Antes do início da fase de construção e semestralmente durante a fase de construção, correspondendo ao período de Inverno e de Verão, devendo ser cumprido o disposto no D.L. n.º 111/2002, de 16 de Abril.

- Técnicas, métodos de análise e equipamentos necessários

O método de referência a adoptar para a amostragem e medição de PM10 deve ser o descrito na secção 4 do Anexo XI do D.L. n.º 111/2002 de 16 de Abril.

- Relação entre os factores ambientais a monitorizar e os parâmetros caracterizadores da construção e funcionamento do PPLN

Da análise dos dados das estações fixas de qualidade do ar verifica-se que existem actualmente níveis elevados de partículas em suspensão na região, derivados do grande impacte do tráfego rodoviário, da indústria e da existência de terrenos maioritariamente agrícolas. Sendo as partículas PM10 o poluente que suscita actualmente maior preocupação devido ao seu impacte na saúde humana, a sua monitorização justifica-se ainda tendo em conta as acções e actividades a desenvolver durante a construção e funcionamento do PPLN, sendo expectável que os maiores incrementos se verifiquem a nível deste poluente.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril, deve ser enviado para a autoridade de AIA semestralmente.

5. Ambiente Sonoro

As actividades a desenvolver durante a fase de funcionamento do projecto passam pela intensa circulação de veículos. Prevendo-se uma afectação significativa da zona de implantação da Plataforma propõe-se a monitorização dos níveis de ruído.

A abordagem realizada terá em consideração o enquadramento legislativo referido no Decreto-Lei nº 9/2007 de 17 de Janeiro.

Assim, deverá ser efectuada uma campanha de monitorização de ruído ambiental, antes da fase de construção, na fase de construção e nas diferentes fases de funcionamento.

- Parâmetros a monitorizar

· Nível sonoro contínuo equivalente (LAeq dB(A));
· Nível sonoro médio de longa duração LAeq,LT;
· Indicador de ruído diurno Ld ou Lday;
· Indicador de ruído do entardecer Le ou Levening;
· Indicador de ruído nocturno Ln ou Lnight;
· Indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno (Lden dB(A)).
· Contagens de tráfego no período de amostragem.

- Locais de amostragem

As medições devem ser realizadas em 7 pontos de amostragem localizados na área envolvente à Plataforma.

Na Figura 4 apresenta-se a rede de monitorização proposta.

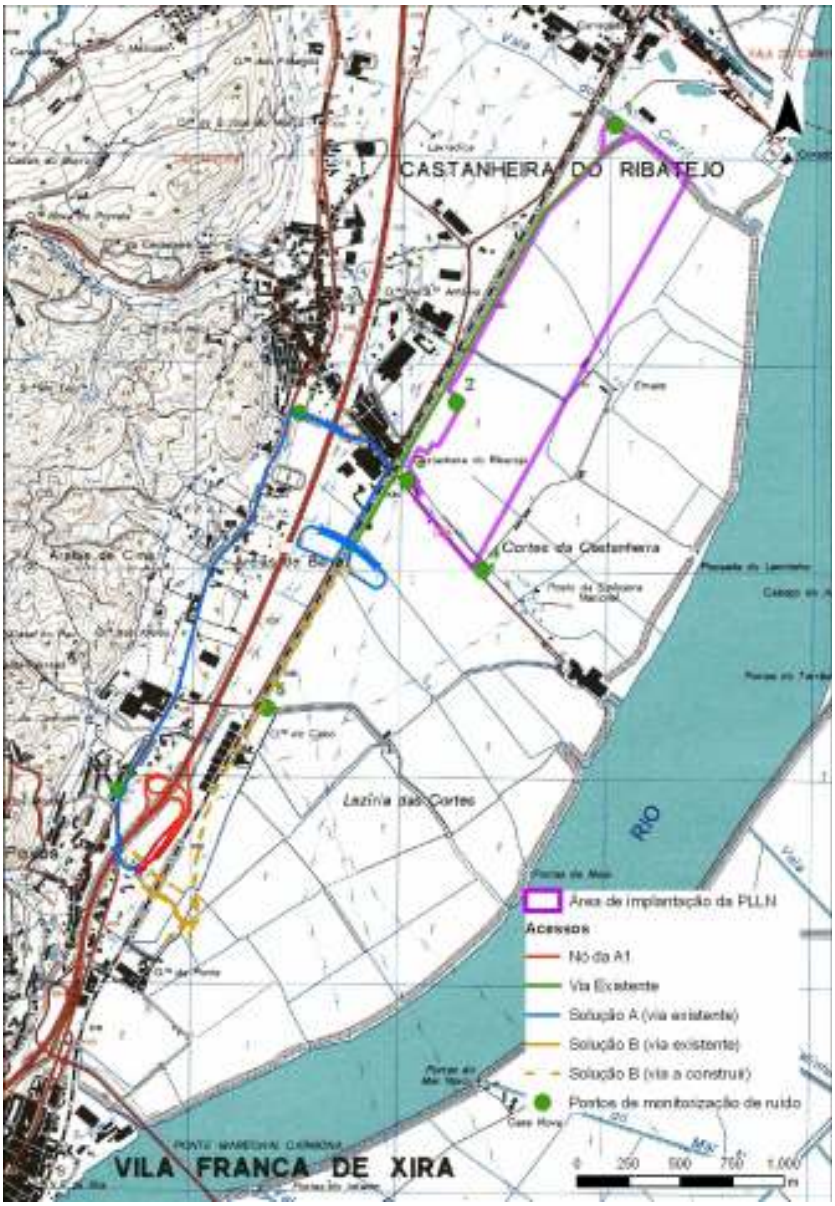


Figura 4 - Localização dos pontos da rede de monitorização do ruído.

- Frequência de amostragem

Deve ser salvaguardada a monitorização efectuada no período de referência, ou seja, antes da entrada em funcionamento de quaisquer trabalhos.

Assim, sugere-se a seguinte frequência de monitorização de ruído:

- Uma medição antes do inicio do projecto;
- Uma medição na fase de construção do projecto;
- Uma medição logo após o início do funcionamento e posteriormente em todas as fases de funcionamento, salvo se ocorrerem, entretanto, alterações significativas dos factores que determinam a emissão de ruído, ou existirem reclamações das populações vizinhas às actividades.

- Técnicas, métodos de análise e equipamentos necessários

Definidos na NP 1730 de 1996 e DL 9/2007 de 17 de Janeiro.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril, deve ser enviado para a autoridade de AIA após a concretização de cada uma das medições, ou seja, com periodicidade idêntica à da frequência de amostragem.

Plano de Gestão da Plataforma Logística Lisboa e Norte

O Plano de Gestão da Plataforma Logística Lisboa e Norte deverá integrar o documento apresentado pela Abertis Logística (sandard para uma plataforma logística) e ser complementado com um plano de emergência interno que englobe, situações de cheias em função da população prevista na PLLN, de incêndios e de ocorrência de sismos, articulado com o Plano Municipal de Emergência da Protecção Civil de Vila Franca de Xira.

Deverá ainda incluir situações de risco/acidente com substâncias poluentes, na fase de obra e na fase de exploração, que contemple as águas superficiais e subterrâneas.

abertis

POLÍTICA DE GESTÃO AMBIENTAL DE UMA:

PLATAFORMA LOGÍSTICA STANDARD DE ABERTIS LOGÍSTICA

abertis

ÍNDICE

1. OBJECTO 4
2. ÂMBITO 4
3. CONDIÇÕES DO SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL 4
3.1 CONDIÇÕES GERAIS 4
3.2 POLÍTICA AMBIENTAL 5
3.3 CRITÉRIOS 5
3.3.1 Aspectos ambientais 6
3.3.2 Condições legais e outras condições. 6
3.3.3 Objectivos, metas e programas. 6
3.4 IMPLEMENTAÇÃO E OPERAÇÃO 7
3.4.1 Recursos, funções, responsabilidades e autoridade. 7
3.4.2 Competência, formação e tomada de consciência. 8
3.4.3 Comunicação. 8
3.4.4 Controlo operacional. 8
3.4.5 Preparação e resposta perante emergências. 9
3.5 VERIFICAÇÃO 9
3.6 ACOMPANHAMENTO E MEDIÇÃO 9
3.7 AVALIAÇÃO DO CUMPRIMENTO LEGAL 10
3.7.1 Não conformidade, medida correctiva e medida preventiva. 10
3.8 GESTÃO DE RESÍDUOS 10
3.8.1 Resíduos Não Perigosos. 10
3.8.2 Recolha e armazenamento. 11
3.8.3 Zonas de armazenamento. 11
3.8.4 Gestão externa. 11
3.9 Resíduos perigosos 11
3.9.1 Recolha e transferência de Materiais Usados. 11
3.9.2 Armazenamento de Resíduos Perigosos. 12

abertis

3.9.3 Registo de Resíduos Perigosos..... 12
3.9.4 Identificação de resíduos perigosos..... 12
3.10 Gestão externa..... 13
3.11 Gestão de Recursos Energéticos..... 13
3.12 Controlo de registos..... 13
3.12.1 Auditoria interna..... 13
3.13 REVISÃO PELA DIRECÇÃO..... 14
Anexo 1: Termos e definições:..... 16

abertis

1. OBJECTO

Este Manual tem por objecto a descrição da política de meio ambiente nas instalações de **Abertis Park**, bem como o sistema e responsabilidades que permitem a todos os utilizadores de **Abertis Park** actuar eficazmente para que se atinja e se mantenha o nível de protecção ambiental necessário que assegura o cumprimento da Política de Meio Ambiente definida.

2. ÂMBITO

As condições definidas neste Manual, são para aplicação a todas as actividades, produtos e serviços desenvolvidos na **Abertis Park,** incluídos no âmbito da Exploração Sistema de Gestão Ambiental [ESGA].

3. CONDIÇÕES DO SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL

3.1 CONDIÇÕES GERAIS

O seu campo de aplicação estende-se àqueles aspectos ambientais que **Abertis Park** pode controlar e sobre os que se espera que tenha influência, sendo o seu objectivo final, apoiar a protecção do Meio Ambiente e a prevenção da contaminação, em equilíbrio com as necessidades sócio - económicas.

A implementação da Exploração Sistema de Gestão Ambiental [ESGA], supõe um compromisso de melhoria contínua da gestão ambiental e implica uma revisão e avaliação periódica da ESGA com o objectivo de identificar e colocar em prática as oportunas melhorias que permitam obter um comportamento ambiental adequado.

A adopção de uma abordagem sistemática e documentada na gestão ambiental através de uma ESGA, traz uma ferramenta que permite atingir e controlar sistematicamente um melhor nível de desempenho ambiental, tendo como referência básica e indispensável o cumprimento da legislação e a regulamentação que se aplica em cada momento.

A ESGA tem as ferramentas necessárias para:

- Estabelecer uma política ambiental adequada.
- Identificar os aspectos ambientais relacionados com as actividades, produtos e serviços de **Abertis Park** para determinar os impactos ambientais significativos.
- Identificar as condições legais aplicáveis e outras condições assumidas voluntariamente.
- Identificar as prioridades e fixar os objectivos e metas de meio ambiente adequadas.
- Estabelecer uma estrutura e um programa, para levar a cabo a política e alcançar os objectivos e metas definidos.
- Facilitar o planeamento, implementação e operação, acompanhamento e verificação e revisão da gestão desenvolvida, para assegurar o cumprimento da Política do Meio Ambiente e que a ESGA se desenvolva de forma correcta e eficaz.

O êxito da regulação e da melhoria da ESGA, implica um compromisso de melhoria contínua da gestão ambiental por parte de todos os utilizadores e colaboradores da **Abertis Park.**

abertis

3.2 POLÍTICA AMBIENTAL

A Política de Meio Ambiente, apresentada de seguida, é uma declaração de intenções e princípios no que diz respeito ao comportamento ambiental a desenvolver na **Abertis Park**, constituindo o marco de referência da gestão aí desenvolvida.

Do mesmo modo, oferece a base para a acção e o estabelecimento de objectivos e metas ambientais da ESGA nas diferentes áreas de influência e utilização.

A **Abertis Park** é consciente da contribuição que a utilização adequada do ambiente natural implica para o desenvolvimento sustentável da sociedade e entende a protecção do Meio Ambiente como princípio básico da sua actividade nos Parques Logísticos.

Nesta linha, foi decidido implementar uma Política clara para assegurar o respeito do ambiente em todas as suas actividades, fundamentado nos seguintes princípios:

CUMPRIR: A legislação e as normas ambientais em vigor que lhe seja aplicável, e avançar na aplicação voluntária de outras condições que subscrevem e excedem aquelas.

PROMOVER: A sensibilização e formação ambiental dos utilizadores, pessoal e clientes, conforme as suas responsabilidades, estimulando a iniciativa e proporcionando conhecimentos para atingir uma melhoria contínua do comportamento ambiental no desenvolvimento das suas actividades.

PREVENIR: A contaminação, diminuir o impacto ambiental das actividades e instalações, adoptando medidas para preservar o ambiente através da utilização eficiente dos recursos.

COMUNICAR: A Política ambiental a todos os clientes, utilizadores e empregados, assim como ao público em geral, mantendo-a à disposição de todos.

COLABORAR: Com a administração e com instituições sociais na sensibilização e consciencialização para a protecção ambiental.

ADEQUAR: A Política Ambiental e os compromissos assumidos por **Abertis Park**, às alterações internas e às condições e expectativas das partes interessadas.

A política a seguir será de aplicação às condições relacionadas com os aspectos ambientais associados às actividades, produtos e serviços sobre os que **Abertis Park** exerce um controlo e possa ter uma influência directa ou indirecta:

- A. Legislação de aplicação.
- B. Condições legais derivadas de Licenças, Autorizações, acordos, etc.
- C. Condições derivadas de Contratos Tipo, Contrato ou Acordos com Organismos Públicos ou Privados.

3.3 CRITÉRIOS

Estabelecer os critérios e normas para planificar as actividades ambientais a realizar na **Abertis Park**, no que diz respeito a:

- Identificar e avaliar os aspectos ambientais.
- Identificar as condições legais e outras condições, para assegurar o seu cumprimento.
- Estabelecer e manter, de forma documentada, os objectivos e metas ambientais, assim como definir o programa de gestão ambiental.

abertis

3.3.1 Aspectos ambientais.

São aspectos ambientais todos aqueles elementos das actividades, produtos e serviços da **Abertis Park** que possam interagir com o meio ambiente e exercer um controlo sobre os que se tem influência.

Para a identificação dos aspectos ambientais ter-se-á em conta, não só as condições normais de operação, mas também as condições anormais e as situações de emergência potenciais, assim como o início de novas actividades, produtos ou serviços que impliquem o aparecimento de novos aspectos ambientais ou a modificação das condições de geração dos existentes.

Como resultados da avaliação dos aspectos ambientais identificados, obtém-se a relação de aspectos ambientais significativos das actividades, produtos e serviços desenvolvidos, a qual, se tem em conta na altura de estabelecer os objectivos, as metas e o programa de gestão ambiental.

Deste modo, para os aspectos ambientais identificados, serão estabelecidos os critérios de controlo operacional e de acompanhamento e medição necessários com o objectivo de assegurar que as operações associadas aos mesmos, se desenvolvam de acordo com as condições de protecção ambiental adequadas.

3.3.2 Condições legais e outras condições.

A Política Ambiental de **Abertis Park** reúne o compromisso de cumprimento das condições legais e outras condições que lhe são aplicáveis.

Neste sentido, para assegurar que são conhecidas, que se compreendem e, por último, que se cumprem sempre estas condições, se recompila e se analisa a legislação de aplicação para determinar a sua aplicabilidade aos aspectos ambientais das actividades, de produtos e de serviços desenvolvidos.

Esta análise complementa-se com a determinação das condições aplicáveis existentes nas licenças e autorizações, bem como outras condições subscritas voluntariamente.

3.3.3 Objectivos, metas e programas.

Abertis Park estabelecerá e manterá documentados, os objectivos ambientais consequentes com a Política Ambiental de **Abertis Logística**, incluindo os compromissos de prevenção da poluição, o cumprimento das condições legais aplicáveis e outras condições, e o seu compromisso com a melhoria contínua.

No estabelecimento e implementação destes objectivos, tem-se em conta, entre outros:

- A política ambiental.
- Os aspectos ambientais significativos.
- As directrizes estabelecidas na revisão do sistema pela Direcção **Abertis Park**, de acordo com os critérios de **Abertis Logística**
- A identificação de novas condições legais aplicáveis e outras condições.
- Novos desenvolvimentos e actividades, produtos ou serviços previstos.
- Opções tecnológicas.
- Registo de comunicações internas e/ou externas.
- Acções propostas como consequência da revisão da exploração do sistema de gestão ambiental, pela Direcção de **Abertis Park.**

abertis

Os recursos necessários, as responsabilidades a todos os níveis da Organização e os prazos previstos para a realização dos objectivos, são consolidados num programa de gestão ambiental que constituirá um elemento chave na gestão ambiental de **Abertis Park.**

3.4 IMPLEMENTAÇÃO E OPERAÇÃO

A Implementação e Operação têm por objecto a execução das actividades necessárias para a sua aplicação de acordo com o planeamento efectuado, para que se cumpra a política ambiental, no que diz respeito a:

- Definir as funções e responsabilidades necessárias a todos os níveis de **Abertis Park.**
- Identificar as necessidades de formação para todo o pessoal cujo trabalho possa gerar um impacto significativo sobre o meio ambiente, e assegurar a sua competência e formação adequada.
- Estabelecer procedimentos para a comunicação interna e externa em matéria de meio ambiente.
- Estabelecer e manter actualizados os documentos de suporte da ESGA.
- Estabelecer critérios para o controlo operacional das actividades e operações associadas aos aspectos ambientais identificados, bem como realizar o acompanhamento e medição dos seus parâmetros representativos.
- Identificar os acidentes potenciais e situações de emergência para responder, reduzir e prevenir os impactes ambientais que lhe possam estar associados.

3.4.1 Recursos, funções, responsabilidades e autoridade.

Abertis Park definirá, a todos os níveis da Organização, as funções e responsabilidades inseridas no planeamento, implementação e operação, verificação e revisão da ESGA.

Estas serão incluídas nos diferentes documentos de suporte da ESGA, onde é descrito o responsável para efectuar cada tarefa especificada.

Para poder cumprir com garantias as diferentes actividades efectuadas em matéria ambiental, será definida uma estrutura responsável do desenvolvimento correcto da Política e as actuações ambientais integradas na ESGA.

As funções, as responsabilidades e a autoridade em meio ambiente, serão do Director Geral de **Abertis Park**.

As suas funções principais serão:

- Assegurar que as condições da ESGA estejam estabelecidas, implementadas e actualizadas, de acordo com a norma UNE-EN-ISO 14001:2004.
- Definir uma proposta de objectivos e realizar o seu acompanhamento, estabelecendo a planificação operativa.
- Coordenar as diferentes acções e estratégias do meio ambiente definidas por **Abertis Logística.**
- Avaliar o grau de Implementação da ESGA.

abertis logística

3.4.2 Competência, formação e tomada de consciência.

O pessoal que desenvolve as funções específicas de gestão ambiental terá competência profissional adequada com base numa educação, formação e/ou experiência apropriadas, sobre:

- A importância da conformidade com a política ambiental de **Abertis Logística** e com os procedimentos e condições da ESGA.
- Os impactos ambientais significativos, reais ou potenciais das suas actividades e os benefícios ambientais de um melhor desempenho pessoal.
- As suas funções e responsabilidades na realização do cumprimento da política ambiental e das condições da ESGA, incluindo as condições relativas à preparação e à resposta face a situações de emergência.
- As consequências potenciais da falta de acompanhamento dos procedimentos da ESGA estabelecidos.

3.4.3 Comunicação.

Abertis Park, estabelece nos seus procedimentos, a metodologia necessária para:

- A comunicação interna entre os diferentes níveis de **Abertis Park**, com o objectivo de informar, promover a participação e facilitar as entradas de melhoria da gestão ambiental adoptada. Os canais estabelecidos irão preencher as comunicações ao nível de:
  - Política de Meio Ambiente.
  - Condições do sistema de gestão ambiental.
  - Aspectos ambientais das actividades.
  - Programa de Gestão Ambiental (Objectivos e Metas).
  - Pedidos de informação, reclamações ou sugestões.
- Receber, documentar e responder às comunicações pertinentes de partes externas interessadas sobre os aspectos ambientais significativos e registar a decisão tomada.

Entre as partes externas interessadas, incluem-se:

- Instituições públicas.
- Comunidades.
- Fornecedores.
- Clientes.

3.4.4 Controlo operacional.

O objectivo do controlo operacional é assegurar que as diferentes operações e instalações associadas com os aspectos ambientais realizem-se de forma controlada de acordo com critérios de actuação claramente definidos, com o intuito de garantir o cumprimento da política ambiental e das condições da ESGA.

Os critérios de controlo operacional dizem respeito às operações relacionadas com todos os aspectos ambientais identificados, assegurando o controlo de situações nas que a ausência de critérios poderia levar a desvios da política, dos objectivos e metas ambientais.

Os critérios de controlo operacional que sejam de aplicação, serão comunicados aos fornecedores e empreiteiros com o objectivo de que integrem o seu procedimento na exploração da gestão ambiental de **Abertis Park** e realizem as suas tarefas de acordo com a política, objectivos e metas ambientais estabelecidos.

abertis

3.4.5 Preparação e resposta perante emergências.

Abertis Park estabelece a metodologia necessária, para:

- Identificar e responder a acidentes potenciais e situações de emergência.
- Prevenir e reduzir os impactos ambientais que possam estar associados.
- Rever, quando seja necessário, os planos de emergência e procedimentos de resposta, em particular depois da ocorrência de acidentes ou situações de emergência.
- Verificar regularmente tais procedimentos.

A metodologia estabelecida irá considerar a definição destas variáveis implicadas na resposta perante uma emergência, como por exemplo

- O tipo de acidente.
- Áreas / Departamentos / Instalações implicadas na emergência.
- Responsabilidades implicadas na aplicação da actuação de resposta.
- Descrição dos equipamentos de emergência existentes na instalação para cada situação de emergência.
- Informação de assistência externa.
- Operações a realizar pelo pessoal.

3.5 VERIFICAÇÃO

O objectivo da verificação é estabelecer os critérios e instruções necessárias para:

- Medir de forma regular as características chave das operações desenvolvidas que possam ter um impacto significativo no meio ambiente.
- Verificar regularmente o grau de cumprimento das condições legais aplicáveis e outras condições subscritas.
- Definir a responsabilidade e a autoridade para controlar e investigar as não conformidades e para implementar as acções correctivas e preventivas necessárias para solucionar as causas das mesmas.
- Identificar e controlar os registos de gestão ambiental.
- Realizar de forma periódica controlos da ESGA com o objectivo de verificar o cumprimento das condições.

3.6 ACOMPANHAMENTO E MEDIÇÃO

O acompanhamento e medição terão como objectivo, controlar aquelas características chave das operações desenvolvidas por **Abertis Park,** associadas a aspectos ambientais que possam ter um impacto significativo sobre o meio ambiente e sobre as que se tem controlo e se pode influenciar.

Neste sentido, serão estabelecidos os critérios de controlo operacional das diferentes operações, incluem o acompanhamento e medição das variáveis relacionadas com os aspectos ambientais associados às referidas operações, definindo os indicadores necessários bem como a metodologia de recolha de dados e análise dos mesmos.

abertis

3.7 AVALIAÇÃO DO CUMPRIMENTO LEGAL

A avaliação do grau de cumprimento legal consistirá numa revisão exaustiva das condições legais aplicáveis e outras condições subscritas, com o objectivo de determinar o grau de cumprimento dos mesmos e, nesse caso, tomar as medidas necessárias.

Esta metodologia tem como referência, os registos das condições legais identificadas, trazendo a informação necessária para efectuar a sua avaliação, a partir:

- Do contraste dos resultados das análises, das medidas e dos controlos com os limites incluídos na legislação aplicável e os objectivos estabelecidos, no caso de existir.
- Da inspecção das operações efectuadas pelos fornecedores no que diz respeito ao cumprimento das condições ambientais de carácter legal aplicável.
- Doutros registos da ESGA referentes ao cumprimento legal.

3.7.1 Não conformidade, medida correctiva e medida preventiva.

Através da metodologia apresentada, **Abertis Park** desenvolve as ferramentas necessárias para solucionar possíveis incumprimentos das condições especificadas na ESGA, mediante o estabelecimento de medidas correctivas e/ou preventivas que resolvam eficazmente as causas das não conformidades detectadas.

Entre as não conformidades possíveis, convém sublinhar:

- Acidentes ambientais.
- Reclamações de partes externas interessadas.
- Desvios repetitivos de fornecedores em relação aos critérios comunicados, detectados através dos programas de inspecção.
- Inspecções da Administração.
- Avaliação do cumprimento legal.
- Em geral, qualquer desvio das condições estabelecidas na ESGA.

Quando é detectada uma não conformidade, procede-se à análise das possíveis causas que a provocaram com o objectivo de estabelecer as medidas preventivas e/ou correctivas necessárias.

Depois de implementadas, são avaliadas para determinar a sua eficácia na solução da não conformidade.

Qualquer medida correctiva e preventiva tomada para eliminar as causas das não conformidades, reais ou potenciais, deve ser proporcional à amplitude dos problemas detectados e ajustada ao potencial impacte ambiental.

3.8 GESTÃO DE RESÍDUOS

A gestão e o controlo dos resíduos produzidos nas actividades, produtos e serviços, desenvolvidos na recolha dos Resíduos, dividem-se nos seguintes tipos:

3.8.1 Resíduos Não Perigosos.

Consideram-se **Resíduos Não Perigosos**: os desperdícios, restos de movimento de terras, restos de papel, cartão, madeira, sucata, embalagens (matérias plásticas, latas, vidro), restos orgânicos e cartuchos de toner já utilizados.

abertis

Considera-se **Material Usado**: baterias e pilhas gastas, fluorescentes utilizados, óleo utilizado, líquidos anticongelantes, embalagens contaminadas que contêm restos de substâncias perigosas, resíduos de aparelhos eléctricos e electrónicos, resíduos sanitários (cortantes, pontiagudos) e materiais contaminados (absorventes, panos e filtros impregnados...).

Consideram-se **Resíduos Perigosos**: todo o material usado e armazenado nos Centros Produtores de Resíduos Perigosos.

3.8.2 Recolha e armazenamento.

Nos vários escritórios de **Abertis Park** serão dispostos diversos pontos de recolha, sejam papeleiras, contentores ou similares, distribuídos estrategicamente em função das necessidades detectadas.

Os recipientes destinados à recolha selectiva de resíduos deverão estar devidamente identificados.

Sempre que seja possível, o papel, o cartão e outros resíduos serão selectivamente recolhidos em função das possibilidades de gestão.

Uma vez recolhidos serão transferidos pelo fornecedor aos seus lugares de armazenamento previamente determinados. Estes podem ser os contentores autorizados ou os contentores próprios para o efeito.

No caso de resíduos gerados em operações de manutenção e obras de reforma de certa entidade (por exemplo, sucata, madeira e desperdícios) o fornecedor é o responsável por fornecer os contentores ou zonas de provisão próprias, para a sua correcta recolha e armazenamento.

3.8.3 Zonas de armazenamento.

As zonas de armazenamento de resíduos estarão em perfeito estado de ordem e limpeza, não existindo restos de materiais ou de qualquer outra origem nas imediações dos contentores ou áreas habilitadas e evitando a entrada de água da chuva.

Os resíduos não devem permanecer armazenados, por um período superior a 2 anos.

3.8.4 Gestão externa.

Todos os resíduos devem ser geridos externamente de acordo com alguns dos seguintes procedimentos:

- Através dos organismos oficiais de recolha de resíduos.
- Através de gestores e transportadores autorizados para Resíduos Não Perigosos. Neste caso, o fornecedor deve dispor de cópia das autorizações dos gestores e dos transportadores utilizados. Deve dispor dos boletins de entrega de recolha dos resíduos com indicação das quantidades recolhidas. No caso da regulamentação local assim o exigir, deve tratar dos documentos de aceitação, de controlo e de acompanhamento necessários.

O Responsável de **Abertis Park**, encarrega-se de dar as instruções precisas para o correcto tratamento dos resíduos aos empregados dos fornecedores, bem como a todo o pessoal que possa estar envolvido.

3.9 Resíduos perigosos

3.9.1 Recolha e transferência de Materiais Usados.

Cada tipo de material usado é recolhido pelo fornecedor em contentores com bidões para o efeito e são transferidos para os centros produtores de resíduos perigosos segundo a norma em

abertis

vigor, armazenando-os em contentores próprios situados em áreas específicas e adequadas para os resíduos perigosos.

A recolha e transferência deverão ser efectuadas em embalagens adaptadas às características do material contido de modo a evitar-se qualquer perda do mesmo. Do mesmo modo, as embalagens devem ser constituídas com materiais não susceptíveis de ser danificadas pelo conteúdo nem de formar com este combinações perigosas.

O Responsável de Manutenção de **Abertis Park** encarrega-se de gerir e obter o registo de Pequenos Produtores de Resíduos Perigosos na respectiva Administração do centro de trabalho que se estabelece como centro produtor de resíduos perigosos.

3.9.2 Armazenamento de Resíduos Perigosos.

Os Materiais Usados armazenam-se na zona habilitada para o efeito onde devem existir contentores ou bidões suficientes para cada um deles.

A partir do momento em se armazenam no centro produtor, os materiais usados adquirem a condição de resíduos perigosos.

As áreas de armazenamento devem ter as seguintes características:

- Delimitação da zona de armazenamento com indicação da área destinada a cada tipo de resíduo.
- Os contentores ou os bidões devem ser adaptados às características do material contido de modo a evitar qualquer perda do mesmo. Do mesmo modo, as embalagens devem ser constituídas com materiais não susceptíveis de ser danificadas pelo conteúdo nem de formar com este combinações perigosas.
- Dispor dos meios necessários para a prevenção de possível derrame de resíduos líquidos (por exemplo bacias de retenção pré-fabricadas para colocar os bidões sobre eles, muro de retenção periférica sobre o solo impermeável com possibilidade de um pendente em direcção ao estanque ou solo impermeável afastado de sarjetas). Sempre com o objectivo de evitar que transborde e contamine outros meios.
- Dispor de materiais absorventes para recolha de derrames.
- Protegido das intempéries meteorológicas (por exemplo coberto ou dentro de uma superfície construída, como pode ser uma garagem).
- Acesso restrito, sempre que for possível.

3.9.3 Registo de Resíduos Perigosos.

Em cada Centro Produtor de Resíduos Perigosos existirá um Livro de Registo de Resíduos Perigosos de carácter interno. Nos casos em que a administração faculte ou imponha um Livro de Registo oficial ambos serão utilizados.

O fornecedor deverá anotar nos respectivos livros de registo, os dados exigidos.

3.9.4 Identificação de resíduos perigosos.

O fornecedor deve etiquetar os contentores de resíduos perigosos de forma clara, legível e indelével. A data de embalagem ou de início do armazenamento cumpre-se quando o contentor se preencher e deve coincidir com a data registada no Livro de Registo.

abertis

3.10 Gestão externa.

Os resíduos perigosos devem ser geridos através de gestores e transportadores autorizados como máximo antes de 6 meses da data de início do armazenamento ou da embalagem indicada no Livro de Registo e na etiqueta do resíduo.

Os documentos que o fornecedor deve tratar na retirada dos resíduos perigosos são os seguintes:

- Notificação prévia de transferência, a qual se tratará com 10 dias de antecipação à retirada do resíduo I.
- Documento de Controlo e Acompanhamento
- Do mesmo modo, deverá dispor o documento de aceitação para cada tipo de resíduo perigoso e gestor autorizado utilizado.

Toda a documentação descrita deverá ser entregue, por parte do fornecedor, ao Responsável de Manutenção de **Abertis Park**, que se encarrega de dar as instruções precisas para o correcto tratamento dos resíduos aos empregados dos fornecedores, bem como a todo o pessoal que possa estar implicado.

3.11 Gestão de Recursos Energéticos.

A gestão dos recursos energéticos será controlada eficazmente para conseguir uma importante poupança energética em todas as instalações que afectem o Meio Ambiente, sendo estes os pontos de fornecimento mais importantes:

- Consumo de Electricidade.
- Consumo de Água.
- Consumo de Gás.
- Consumo de Gasóleo.

3.12 Controlo de registos.

Através dos registos de gestão ambiental obtém-se a prova de que as actividades estabelecidas nos procedimentos da ESGA, são levadas a efeito seguindo as metodologias definidas. Do mesmo modo, os registos fornecem os resultados necessários para a análise e melhoria da ESGA.

Os registos podem ter origem a partir de:

- Formatos ou quadros pré-estabelecidos.
- Conteúdos mínimos especificados nos procedimentos ou nos textos legais aplicáveis.
- Formulários ou outro tipo de documentos oficiais.

3.12.1 Auditoria interna

Abertis Park estabelece uma metodologia para a realização de auditorias internas periódicas, com o objectivo de:

- Verificar através de provas a ESGA se cumpre (está devidamente implementada e mantida) e cumpre as condições estabelecidas, incluído as recolhas na documentação.
- Detectar possíveis não conformidades na execução da ESGA.

abertis

- Detalhar os pontos fortes da ESGA.
- Proporcionar informação à Direcção de **Abertis Park** sobre o grau de implementação e efectividade da ESGA.

As auditorias serão programadas em função dos critérios definidos, e serão postas em prática por equipas de auditores qualificados, seguindo as fases seguintes:

- Planificação de cada auditoria concreta.
- Execução da auditoria.
- Relatório de auditoria, indicando os resultados.
- Análise das causas dos desvios detectados.
- Estabelecimento de planos de acção e acompanhamento da sua eficácia.

3.13 REVISÃO PELA DIRECÇÃO

O objectivo que prossegue a revisão pela Direcção de **Abertis Park** é assegurar-se, por um lado, que a Política ambiental é entendida, implementada e actualizada por todos os níveis de clientes, de utilizadores e de empregados e por outro lado, que a ESGA é adequada e eficaz, avaliando oportunidades de melhoria e a necessidade de efectuar mudanças na mesa.

Anualmente, o Responsável do Meio Ambiente convocará uma reunião do Comité de Ambiente para a Revisão do Sistema de Gestão Ambiental, compilando a informação necessária dos responsáveis e preparando um relatório com os conteúdos relevantes.

Os pontos, que devem ser revistos são de forma não exaustiva os seguintes:

- Adequação e eficácia do Sistema: através do estudo de não conformidades, medidas correctivas e preventivas, resultado de auditorias internas e externas, etc.
- Comunicações de partes interessadas externas e internas.
- Avaliação do cumprimento da Legislação.
- Grau de cumprimento dos objectivos ambientais.
- Adequação da política e objectivos gerais e acções a efectuar durante o ano para o cumprimento da política.
- O acompanhamento das acções resultantes das revisões prévias levadas a efeito pela Direcção de **Abertis Park**.
- Alterações previstas que poderiam afectar a ESGA.
- Alterações eventuais nos aspectos ambientais.
- Desempenho ambiental através dos resultados mensuráveis dos aspectos ambientais.
- Recomendações para a melhoria.

A revisão pela Direcção implica a avaliação do estado de implementação da ESGA, a sua adequação aos fins prosseguidos e a sua eficácia para consegui-los. Trata-se, por conseguinte, não só de uma avaliação da situação no momento actual, mas uma procura nas grandes linhas do caminho a seguir.

Uma vez revisto o Sistema, o responsável do Meio Ambiente ou a pessoa designada pelo Director de **Abertis Park** elabora uma acta de reunião, onde serão reflectidos os assuntos tratados, as observações efectuadas, as conclusões relativas ao grau de adequação e eficácia do Sistema, bem como as directivas que devem ser seguidas para obter a sua melhoria. Encarrega-se, igualmente, de coordenar a aplicação das decisões e as medidas tomadas.

abertis

Os resultados da revisão devem ter em conta o estabelecimento de objectivos e metas ambientais. Do mesmo modo, se no seguimento da revisão é necessário definir medidas correctivas ou preventivas, devem ser geridos em conformidade com a sistemática estabelecida na ESGA.

abertis

Anexo 1: Termos e definições:

TERMOS	DEFINIÇÕES
Auditor:	Pessoa com competências para realizar auditorias.
Melhoria contínua:	Processo recorrente da optimização do sistema de gestão ambiental para obter melhorias no desenvolvimento ambiental global de forma coerente com a política da organização.
Medida correctiva:	Acção para eliminar a causa de uma não conformidade detectada.
Documento:	Informação e seu meio de suporte.
Meio ambiente:	Ambiente onde uma organização actua, incluindo o ar, a água, o solo, os recursos naturais, a flora, a fauna, os seres humanos e as suas interdependências.
Aspecto ambiental:	Elemento das actividades, produtos ou serviços de uma organização que pode interagir com o meio ambiente.
Impacte ambiental:	Qualquer alteração no meio ambiente, seja adversa ou benéfica, como resultado total ou parcial dos aspectos ambientais de uma organização.
Exploração Sistema de Gestão Ambiental, ESGA:	Sistema de gestão, empregue para desenvolver e implementar a sua política ambiental e gerir os seus aspectos ambientais.
Objectivo ambiental:	Fim ambiental de carácter geral coerente com a política ambiental, que uma organização estabelece.
Desempenho ambiental	Resultados mensuráveis da gestão dos aspectos ambientais desenvolvidos por uma organização.
Política ambiental:	Intenções e direcção gerais de uma organização relacionadas com o seu desempenho ambiental, como formalmente lhes exprimiram a alta direcção.
Meta ambiental	Condição de desempenho detalhado aplicável à organização ou as partes dela, que tem a sua origem nos objectivos ambientais e que é necessário estabelecer e realizar para atingir estes objectivos.
Parte interessada	Pessoa ou grupo que tem interesse ou está afectado pelo desempenho ambiental de uma organização.
Auditoria interna:	Processo sistemático e documentado para obter provas da auditoria e avaliá-las de forma objectiva, com o objectivo de determinar a extensão em que se cumprem os critérios de auditoria do sistema de gestão ambiental fixado pela organização.
Não conformidade:	Incumprimento de uma condição.
Organização:	Companhia, corporação, firma, empresa, autoridade ou instituição, ou parte ou combinação delas, sejam ou não sociedades, pública ou privada, que tem as suas próprias funções e administração.
Medida preventiva:	Acção para eliminar as causas de uma não conformidade potencial
Prevenção da poluição:	Utilização de processos, práticas, técnicas, materiais, produtos, serviços ou energia para evitar, reduzir ou controlar (de forma separada ou conjunta) a geração, emissão ou descarga de qualquer tipo poluente ou resíduo, com o objectivo de reduzir impactes ambientais adversos.
Procedimento:	Forma específica de realizar uma actividade ou processo.
Registo:	Documento que apresenta resultados obtidos, ou proporciona provas das actividades desempenhadas.

Abertis Park Lisboa Norte// Política Gestão Ambiental. Página: 16 de: 16

ANEXO III

ACTAS E FOLHAS DE PRESENÇA

Acta de Reunião

Processo	Designação **Plataforma Logística de Lisboa Norte**	**nº / depº**	
		Data	**10-08-2007**

Agenda

Análise da conformidade do EIA do projecto Plataforma Logística de Lisboa Norte.

Presenças [nome / entidade]

Lista de Presenças em Anexo		

Principais conclusões e questões de acompanhamento prioritário

De forma a deliberar sobre a conformidade do EIA cada um dos elementos da CA apresentou a sua posição, no que diz respeito à conformidade do EIA do projecto Plataforma Logística de Lisboa Norte.

Neste sentido verificou-se o seguinte:

- O IGESPAR considera que nada têm a acrescentar relativamente ao conteúdo do EIA.

- O INAG considera necessário solicitar elementos adicionais. Salientou ainda que no que concerne ao Estudo Hidrológico, foram apresentados os dados, mas os mesmos só serão validados numa fase posterior à conformidade (fase de avaliação).

- O MOPTH considera que o EIA contém os elementos fundamentais para que possa ser dada a conformidade.

- No que diz respeito à posição da CCDR-LVT, esta ainda não é definitiva, na medida em que, após consulta interna se verificou que:

- ☐ O descritor Ruído terá que ser reestruturado;
- ☐ O descritor Ordenamento do Território conclui existir uma série de incongruências e lacunas graves, sendo o despacho do Sr. Director de Serviços no sentido da desconformidade do EIA.
- ☐ Os descritores Socio-economia e Domínio Hídrico necessitam de um pedido de elementos.
- ☐ Os descritores Águas Subterrâneas e Águas Residuais consideram adequado o conteúdo do EIA.
- ☐ O descritor Qualidade do Ar, encontra-se em condições, necessitando de um pedido de elementos.

Tendo em conta que a CCDR-LVT, face ao curto prazo de tempo de apreciação não houve possibilidade de ter uma decisão final, foi decidido agendar nova reunião da CA para 14-08-2007, com os elementos da CA, de forma a deliberar sobre a conformidade do EIA.

Acta de Reunião

Resumo dos assuntos tratados e decisões tomadas

Assunto	Decisão	Responsável	Prazo de execução
Posição IGESPAR	O EIA está conforme		
Posição INAG	Solicitação de elementos adicionais		
Posição MOPTH	O EIA está conforme		
Posição CCDR-LVT	A CCDR-LVT ainda não tem uma posição final relativamente à conformidade do EIA		
Deliberação de conformidade do EIA	Face à inexistência de decisão final da CCDR-LVT, considerou-se necessário agendar uma nova reunião da CA para dia 14-08-2007, pelas 15h, de forma a deliberar sobre a conformidade do EIA		14-08-2007

Desenvolvimento de assuntos relevantes

Estando reunidos tos os elementos constantes na lista de presenças em anexo, deu-se início à reunião.

A Arquitecta Antonieta Castaño iniciou a reunião referindo que a CCDR-LVT ainda não tem posição definitiva, pelo que gostaríamos de saber qual a posição de cada um dos presentes relativamente à conformidade do EIA.

Neste sentido, passou a palavra à Dr.ª Ana Margarida Martins que referiu que da parte do IGESPAR está tudo conforme, não tendo nada a acrescentar ao EIA apresentado.

A Engª Teresa Ferreira, representante do INAG considera que há necessidade de solicitar elementos adicionais, tendo referido que estes elementos não são relevantes. Salientou ainda que, no que concerne ao Estudo Hidrológico, este contém os dados necessários à sua análise, contudo, estes serão validados numa fase posterior à conformidade, ou seja , na fase de avaliação.

Seguidamente, a Eng.ª Isabel Guilherme, responsável pela análise do descritor Domínio Hídrico, referiu que é necessário clarificar uma série de questões, sendo que o seu parecer é no sentido da solicitação de elementos adicionais, sem os quais não é possível avaliar os impactes do projecto, como sejam:
- A questão da drenagem dos logradouros que deveria estar referenciada no texto;
- A validação do Estudo Hidrológico, na medida em que, parecem existir incongruências nomeadamente no que diz respeito à identificação das cotas. Este estudo deverá ser validado pelo sector com competências na matéria, ou seja, o INAG.
- Entre outros elementos identificados na informação de 09-08-2007.
Os elementos identificados pelo Domínio Hídrico complementam os referidos pelo INAG.

A Engª Teresa Ferreira clarificou que a questão da cota da plataforma ficou assente numa reunião que se efectuou na Secretaria de Estado do Ambiente.

A Arquitecta Antonieta Castaño referiu que o conteúdo do EIA relativamente aos descritores Águas Subterrâneas e Águas Residuais é adequado, quanto aos descritores Qualidade do Ar e Sócio-economia, deverão ser solicitados elementos adicionais e, no que diz respeito ao descritor Ruído, este terá que ser reformulado. Por outro lado, no que concerne o descritor Ordenamento do Território, o parecer interno vai no sentido da desconformidade, pelo que se passou a palavra à Arquitecta Elisa Vilares e Arquitecto Rodrigo Gonçalves, para melhor clarificarem o parecer emitido pela Direcção de Serviços de Ordenamento do Território.

Neste sentido, a Arquitecta Elisa Vilares salientou que o EIA apresentado apresenta lacunas e incongruências graves, ao nível da descrição do projecto e, não cumpre a Portaria n.º 1136/2001 de 25 de Setembro, justificando esta posição da DGT com os seguintes aspectos:
- Face às incongruências e lacunas detectadas em termos de descrição de projecto e tendo em consideração o momento do procedimento, não foi analisado minuciosamente o cumprimento da Portaria 1136/2001, conforme se depreende das conclusões do parecer destes serviços;
- Foi antes referido que o EIA deverá apresentar análise de conformidade com essa Portaria, devendo a

Desenvolvimento de assuntos relevantes

passagem "não cumpre a Portaria (...) emitido internamente" ser substituída por "Deverá o EIA analisar a conformidade com a Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro";
- Questão da necessidade de ser cabalmente esclarecida a questão da constituição ou não de condomínio na área de intervenção do loteamento;
- Para além das questões colocadas no âmbito da descrição do projecto, foram ainda referidas outras relacionadas com o descritor do Ordenamento do Território.

Seguidamente, o Eng.º Rodrigo Gonçalves referiu que o projecto não está adequado aos pressupostos que levaram à suspensão dos IGT em vigor, na área de influência do projecto actualmente em análise. Isto porque, o projecto não contempla por exemplo a intermodalidade, tal como previsto na Resolução de Conselho de Ministros que conduziu à suspensão dos IGT, considerando que esta será tida em conta posteriormente num novo EIA a apresentar. No que se refere às questões relacionadas com a REN, estas não são correctamente avaliadas no EIA, já que não são considerados os impactes na envolvente. O Eng.ª Rodrigo Gonçalves salientou ainda que a componente ferroviária associada à actual Estação da Castanheira deveria também ser melhor avaliada, nomeadamente para o transporte de passageiros

Após a apresentação da posição da Direcção de Serviços do Ordenamento do Território, o Dr. Carlos Pina, Director de Serviços dessa Divisão, salientou que a aprovação do projecto pode levar a um incumprimento da legislação numa fase posterior de licenciamento, pelo que o projecto deverá estar, já nesta fase devidamente enquadrado em termos legais. Por outro lado, a questão da intermodalidade, essencial para um projecto desta tipologia, é uma questão fundamental, já que existem orientações nomeadamente ao nível internacional, sendo que trazer o transporte fluvial seria uma mais valia para o projecto em questão. Contudo, do Layout apresentado não é visível como é que vão estar integrados os diferentes modos de transporte, nomeadamente como é que vai ocorrer a ligação entre a linha ferroviária e o porto.

Na sequência dos pareceres apresentados, o Eng. João Lemos, referiu que a sua posição perante a conformidade do EIA é a de emissão de parecer positivo, sem quaisquer reservas. Relativamente ao parecer do Ordenamento do Território mencionou que após apresentação dos antecedentes que conduziram à elaboração do presente projecto, a questão central, é a falta de legislação específica para esta tipologia de projectos. Salientou ainda que, no que concerne a intermodalidade, antes de aparecer este projecto foi considerada uma solução anterior, no Sobralinho. O presente projecto tem previsto o tráfego rodo-ferroviário, sendo que o tráfego fluvial será estudado posteriormente, estando esta questão referida no EIA e, assegurou que a questão da intermodalidade é certa para as componentes rodo-ferroviárias, estando neste momento a decorrer os estudos técnicos para identificação das alternativas de localização, e possível para a componente fluvial, caso esta seja viável. Informou ainda que a legislação de regulamentação das Plataformas Logísticas está prestes a ser aprovada (data prevista Outubro de 2007).

A Arqt.ª Antonieta Castaño, tendo em conta as posições apresentadas, pelos vários elementos presentes na reunião, e tendo em conta que a CCDR-LVT não tem ainda definida a sua decisão final, referiu que irá ser elaborada uma nota da presente reunião, de forma a colocar superiormente a decisão da CCDR-LVT e, comunicou que irá realizar-se de uma reunião interna, no dia 13-08-2007, com vista a ponderar

Desenvolvimento de assuntos relevantes

a decisão dos serviços relativamente à conformidade do EIA. Foi ainda colocada à consideração dos presentes a realização de uma nova reunião da CA no dia 14-08-2007, pelas 15h, bem como a solicitação, ao Sr. SEA, de orientações/esclarecimentos.

Nada mais havendo a tratar foi dada por encerrada a reunião e elaborada a presente acta.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 10 de Agosto de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR-LVT	[illegible]	210101331
JOÃO LEMOS	GabLogis	joao.lemos@gablogis.mamaot.pt	967450924
Carlos Pina	CCDR-LVT	carlos.pina@ccdr-lvt.pt	210101300
Ana Martins	IGESPAR IP	[illegible]@ipa.min-cultura.pt	213616745
~~Teresa Freitas~~	INAG.IP	~~teresa~~@inag.pt	21843041 3
Joana Bastos	CCDR-LVT	dsge-dec1@ccdr-lvt.pt	
Isabel Maria Guilherme	CCDR.LVT	isabel.guilherme@ccdr-lvt.pt	
Ana Elisa V. [illegible]	CCDR-LVT	elisa.vilares@ccdr-lvt.pt	
RODRIGO GONÇALVES	CCDR-LVT	rodrigo.goncalves@ccdr-lvt.pt	

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 14 de Agosto de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR-LVT	antonieta.castano@ccdr-lvt.pt	21 413 60 74
Teresa Ferreira	INAG	teresa.f@inag.pt	936400343
João Lemos	GabLogis	joao.lemos@gablogis.mobte.pt	967450924
Ana Martins	IGESPAR	anam@ipa.min-cultura.pt	21 361 61 43

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 21 de Agosto de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR - LVT	[illegible] @ccdr-lvt	210101331
Paula Pinto	CCDR - LVT	paula.pinto@ccdr-lvt.pt	210107300
Marta Alvarenga	4	marta.alvarenga@ccdr-lvt.pt	210101300
Elisa Vilares	4	elisa.vilares@ccdr-lvt.pt	
Rodrigo Manuel Gonçalves	4	rodrigo.goncalves@ccdr-lvt.pt	
Frederico Pedro Nunes	IDOM	fnunes@idom.pt	217548700
Inês Narciso Machado	IDOM	imachado@idom.pt	217548700
[illegible]	CMVFX	dpgqv@cm-vfxira.pt	
Jocuc Bustorff	CCDR - LVT	dsgc_dcc1@ccdr-lvt.pt	210101331

Acta de Reunião

Processo	Designação **Plataforma Logística de Lisboa Norte**	**nº / depº**	
		Data	**28-08-2007**

Agenda

Clarificação dos elementos adicionais solicitados.

Presenças [nome / entidade]

Principais conclusões e questões de acompanhamento prioritário

Foi comunicado ao proponente que caso necessário, os técnicos da CCDR-LVT, responsáveis pela análise de cada factor ambiental, estão disponíveis para qualquer esclarecimento adicional.

O proponente foi informado da possibilidade de entregar os elementos solicitados pela CA antes do prazo limite estabelecido pela CA (28 de Setembro de 2007).

Acta de Reunião

Resumo dos assuntos tratados e decisões tomadas

Assunto	Decisão	Responsável	Prazo de execução

Desenvolvimento de assuntos relevantes

Estando reunidos todos os elementos constantes da lista de presenças em anexo deu-se início á reunião.

O primeiro interveniente foi o Eng. Pedro Santana, da Abertis Logística S.A., que apresentou o projecto em avaliação e, defendeu a necessidade de introduzir esta tipologia de projectos em Portugal.

Seguidamente o Eng. Pereira da Silva, da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, referiu que a Câmara vai enviar à CCDR-LVT um parecer relativamente às questões das cedências.

Neste sentido, o Dr. António Magalhães, salientou que, internamente, na CCDR-LVT, estas questões estão a ser analisadas do ponto de vista jurídico. Mencionou ainda que a Portaria é para cumprir na ausência de PMOT, contudo, se a Câmara Municipal se pronunciar pela desnecessidade de alguma cedência, poderá ser ultrapassada esta questão. Isto é, se estiver demonstrado, pela Câmara Municipal, de forma inequívoca que determinadas cedências não têm lugar na área em análise, essa solução será analisada e validada, ou não, internamente.

A Arq. Antonieta Castaño sugeriu que fossem esclarecidas primeiro as questões do Ordenamento do Território e, só depois, as questões relativas aos restantes factores ambientais.

A Arq. Elisa Vilares esclareceu o parecer emitido para o factor ambiental Ordenamento do Território, em casos em que o PDM se encontra suspenso, é aplicada directamente a Portaria, sendo imprescindível que haja um ponto específico relativo ao cumprimento, ou não, da Portaria. Referiu ainda que, a questão da descrição do projecto tem que estar clara, sendo que tem que ser claro se o projecto trata de um condomínio, ou de um loteamento.

O Eng. Pedro Santana, referiu que a Abertis terá que ponderar se quer efectuar um condomínio, ou um loteamento, sendo que ser se optar por um loteamento terá que ser cumprida a portaria.

A Arq. Antonieta Castaño salientou que o EIA tem que verter o projecto, não podendo existir incongruências entre os dois documentos, o que se verifica nos documentos apresentados para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.

Seguidamente foram analisados ponto a ponto os elementos solicitados ao proponente e esclarecidas duvidas.

Nada mais havendo a tratar foi dada por encerrada a reunião e elaborada a presente acta.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 28 de Agosto de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR-LVT	[illegible]@ccdr-lvt.pt	21010331 964036094
Jocue Bustorff	CCDR-LVT	dtga-dcc1@ccdr-lvt.pt	21010331
João Lemos	GabLogfis	joao.lemos@gablogfis.mlgts.pt	967450924
PAULO CASTRO	INAG	pcastro@inag.pt	21 8430380
EDUARDA MATOS	ATKINS PORT.	ematos@WSATKINS.pt	21 7937482
INÊS NAVARRO MACHADO	IDOM	imachado@idom.pt	21 7548700
MANUEL MENDES DE ALMEIDA	IDOM	malmeida@idom.pt	21 7548700
MIGUEL COSTINHA	IDAD	[illegible]msc@ma.pt	234 400 [illegible]
JOÃO PEREIRA REIS	ABERTIS/ MLGTS	jpreis@mlgts.pt	213 817 443
Pedro M. M. Santana	abertis Portugal SGPS, S.A.	pedro.santana@abertis.pt	214121010
[illegible]	CMVFXira	dpggv@cm-vfxira.pt	263 285 300
JOÃO PEREIRA DE JESUS	CM VFXIRA	"	"
Fátima Carrigo	CCDR-LVT		
António Macedo	" "	"	"
Isabel Maria Guilherme	CCDR-LVT		

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CCDR LVT

Acta de Reunião

Tema/Designação **Plataforma Logística de Lisboa Norte**	Local	CCDR-LVT
	Data	19/10/2007
	Hora	14:30

Ordem de Trabalhos

- Análise dos pareceres relativos ao aditamento entregue pelo proponente:
- **Parecer Ordenamento do Território**
- **Parecer Sócio-economia**
- **Parecer Ruído**
- **Parecer Domínio Hídrico**
- **Parecer INAG**
- **Parecer SET**

- Deliberação da conformidade do EIA

- Confirmação das entidades externas a consultar.

- Actualização do cronograma do procedimento de AIA.

- Marcação das reuniões da CA e da visita ao local.

Acta de Reunião

Assunto (OT)	Equacionamento – Síntese	Decisões Tomadas	Prazo de Execução	Responsável
Parecer Ordenamento do Território	Foi comunicado pela presidente da CA que relativamente ao factor ambiental Ordenamento do Território, de forma geral, no aditamento ao EIA o proponente responde às questões colocadas em fase de pedido de elementos. Contudo existem duas questões, que não comprometendo a conformidade, necessitam de ser esclarecidas pelo proponente com elementos adicionais sem paragem de prazo.	Solicitar esclarecimentos ao proponente sem paragem de prazo.		
Parecer Sócio-economia	Relativamente ás questões colocado para o descritor sócio-economia em sede de pedido de elementos, o proponente apresentou os elementos solicitados, pelo que estão reunidas as condições para se passar à fase de avaliação, no que concerne este descritor.			
Parecer Ruído	Relativamente ao factor ambiental ruído, apresar de na generalidade serem apresentados os elementos solicitados, existem ainda algumas questões que têm que ser esclarecidas pelo proponente, na forma de elementos adicionais sem paragem de prazo.	Solicitar esclarecimentos ao proponente sem paragem de prazo.		
Parecer Domínio Hídrico	A divisão de Domínio Hídrico ainda não emitiu parecer relativamente ao aditamento ao EIA entregue pelo proponente.	Caso esta divisão considere necessário, serão solicitados esclarecimentos ao proponente, sob a forma de elementos complementares ao EIA, sem paragem de prazo.		
Parecer INAG	A representante do INAG informou que tem os elementos necessários para prosseguir para a fase de avaliação do EIA			

Acta de Reunião

Assunto (OT)	Equacionamento – Síntese	Decisões Tomadas	Prazo de Execução	Responsável
Parecer SET	O representante da SET informou que tem os elementos necessários para prosseguir para a fase de avaliação do EIA			
Deliberação da conformidade do EIA	Face ao anteriormente exposto a CA deliberou pela conformidade do EIA e pelo pedido de elementos complementares sem paragem de prazo.	Emissão da Declaração de Conformidade ao proponente, com conhecimento à entidade licenciadora, Sr. SEA., Sr. SEOT, Sr. MAOT e AICEP.		
Entidades externas a consultar	Após a deliberação pela conformidade do EIA verificou-se ser necessário solicitar elementos complementares, sem paragem do prazo do procedimento de AIA, para os descritores Ordenamento do Território e Ruído.	Solicitação de elementos complementares		
Actualização do cronograma do procedimento de AIA	Alterou-se o cronograma do procedimento de AIA tendo em conta a alteração da data da conformidade para dia 19-10-2007.	Envio do cronograma alterado para os representantes da CA, Sr. SEA., Sr. SEOT, Sr. MAOT e AICEP.		
Marcação das reuniões da CA e da visita ao local	Ficou agendada: • Uma primeira reunião a 11-12-2007 pelas 14h30 • Uma visita ao local e uma reunião na C. M. Vila Franca de Xira a 15-11-2007, pelas 10h e 15h, respectivamente. • Uma segunda reunião a 21-12-2007 pelas 10h.			

Acta de Reunião

Presenças
Conforme original em anexo

Nome	Entidade	Contacto Telefónico e Electrónico	Rubrica
Arq. Antonieta Castaño	CCDR-LVT		
Eng. João Lemos	GABLOGIS	967450924 joão.lemos@gablogis.pt	
Eng. Teresa Ferreira	INAG	218430413 teresaf@inag.pt	
Dr.ª Joana Bustorff	CCDR-LVT		

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 19 de Outubro de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR-LVT		
João Lemos	GabLogis	joao.lemos@gablogis.moptc.pt	967450924
Teresa Ferreira	INAG	teresaf@inag.pt	218430413
Joana Butorff	CCDR-LVT		

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS – VISITA

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 22 de Novembro de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
Helena Silva	CCDR-LVT		
João Gramacho	CCDR-LVT		
Jacue Bustorff	CCDR-LVT		
Ana Martins	IGESPAR.IP	[illegible]@ipc.min-cultura.pt	213616547
Luísa Nogueira	CCDR-LVT		
Rua Vaz	ATKINS	avaz@uk.atkins.pt	967077868
Irene Gonçalves	CCDR-LVT		
[illegible]	CMVFXina	dpgqu@cm-vfxira	—
António Lecuttra Reis	J. F. Castanheira		
Armando Reis	" " "		
CATARINA AZEVEDO PINTO	CCDR LVT		
AMADEO MARTÍ PEREZ	Abertis logística	amadeomarti@abertislogistica.com	
JOÃO FERREIRA DE JESUS	CMVFXina		
Teresa Ferreira	INAG	tferreira@inag.pt	218430413
Eduardo Matos	ATKINS	EMATOS@UK.ATKINS.PT	217937482
Fernando Sam	C.M.V.F.X.		263285030
Fernando Leão	IDAD	fleao@ibd.ua.pt	234400800
ANTONIO VALERIO	INAG	avalerio@INAG.PT	917244159

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

MANUEL MENDES DE ALMEIDA	IDOM	mmalmeida@idom.pt	217548700
Paula Pinto	CCDR - DSOT	paula.pinto@ccdr-lvt.pt	210101300
Pedro Santana	Abertis Portugal		91.93 64655
FILIPE CALDEIRA	ABERTIS 20615TC		918577403
ELISA VILARES	CCDR - DSOT		210101300
	CCDR – LVT		210101 300 ext 1401

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 10 de Dezembro de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR - LVT	[illegible] ccdr-lvt.pt	210101341
JOÃO LEMOS	Gab Lofts	joao.lemos@gablofts.mopTC.pt	967450924
Teresa Ferreira	INAG - IP	teresa@inag.pt	21843043
Ana Matias	IGESPAR.IP	ana.m@ipa.min-cultura.pt	21361545
Joana Bastos	CCDR - LVT	dsge - dcc 10 @ ccdr-lvt.pt	
Helena Silva	CCDR - LVT	Helena.Silva@CCDR-LV	210101300

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 14 de Dezembro de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR-LVT		21 01 01 341
Teresa Freitas	INAG		21 843 04 13
Helena Silva	CCDR-LVT		210101300
Jocua Bustorff	CCDR- LVT		210101300
A Dª Ana Margarida Martins (IGESPAR,IP) justificou a ausência			

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 19 de Dezembro de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR-LVT	[illegible] ccdr-lvt	210101441
Ana Margarida Martins	IGESPAR. IP	ana.m@ipc.min-cultura.pt	213616547
[illegible]	DUAG	[illegible]	21843041 3
[illegible]	GabLogis	[illegible]	967450924
Helena Silva	CCDR-LVT		210101300
Joana Bustorff	CCDR-LVT	dsga-daa16@ccdr-lvt.pt	210101300 Ext 1425

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 20 de Dezembro de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR-LVT	antonieh.[illegible]@ccdr-lvt.pt	210101300 ext 1401
Ana [illegible]	IGESPAR-IP	[illegible]@ipa.min-cultura.pt	213616545
Helena Silva	CCDR-LVT	Helena.silva@ccdr-lvt.pt	210101300
[illegible]	CCDR-LVT	[illegible]@gabinete.moptc.pt	967450924
[illegible]	INAG.IP	[illegible]@inag.pt	218430413
Joana Bustorff	CCDR-LVT	dsg--dca1@ccdr-lvt.pt	210101300 Ext. 1425

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

LISTA DE PRESENÇAS

PROJECTO: "Plataforma Logística de Lisboa Norte"

PROCESSO N.º AIA 530/2007

DATA: 21 de Dezembro de 2007

NOME	ENTIDADE	MAIL	TELEFONE
[illegible]	CCDR-LVT	[illegible] ccdr-lvt.pt	210101 300 ext 1401
[illegible]	INAG-IP	[illegible]	936400343 21843041 3
[illegible]	Gablogis	joao.luis@gablogis.mobtc.pt	96 7450921
Jacinta Bustorff	CCDR-LVT	dsge-dca1@ccdr-lvt.pt	210101300 Ext. 1425

ANEXO IV

PLANTA SÍNTESE DA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LISBOA NORTE

Planta Síntese da Plataforma Logística de Lisboa Norte (Fonte: IDOM, 2007).

ANEXO V

FASEAMENTO CONSTRUTIVO PREVISTO

Excerto do Relatório Síntese do EIA (página 44 a 48)

"3.2.7 Faseamento construtivo e preparação do terreno

A PLLN terá o início de construção previsto no final de 2007.

A PLLN localizar-se-á na zona marginal direita da grande planície aluvial de inundação do rio Tejo com cotas da ordem de +2 m, sendo necessário proceder à realização de aterros de forma a subir a cota do local.

O aterro da PLLN, com cerca de 100 ha, implantar-se-á acima da cota de máxima cheia do rio Tejo para um período de retorno de 100 anos, que se estima no local, ser da ordem de 3,7 m. No caso dos arruamentos a cota mínima será de 4,2 m e no caso do edificado a cota mínima será de 4,5 m.

Com os dados actuais de procura de espaços logísticos definiu-se o cenário que agora se apresenta para a construção das obras de urbanização e complementarmente indica-se também o cenário de construção dos edifícios dentro de cada lote. Faz-se notar que as obras de infra-estruturas e edificação dentro de cada lote não fazem parte do âmbito do presente projecto de execução e carecem de licenciamento camarário independente para cada lote.

O faseamento construtivo e respectiva preparação do terreno é constituído pelas seguintes operações principais:

- Desmatação da área onde serão construídos os aterros;
- Decapagem de uma área de aproximadamente 80 000 m2 numa espessura de 0,20 m para obtenção de terra vegetal a utilizar posteriormente nos arranjos paisagísticos das áreas verdes;
- Construção do aterro com inertes importados até à cota +3,70 m nas áreas indicadas na Figura 3.14;
- Período de espera durante qual ocorrerão os assentamentos iniciais. Este período de tempo varia aproximadamente entre 1 ano para a área 1 e 3 a 4 anos para a área 5;
- Compensação dos assentamentos ocorridos com a colocação de solos importados até serem atingidas as cotas de fundo de caixa;
- Construção das instalações dos diversos serviços de acordo com os respectivos projectos;
- Construção dos pavimentos de acordo com o projecto cumprindo a cota mínima de +4,20 m estabelecida para a situação de cheia centenária pelo estudo hidráulico;
- Instalação de sinalização vertical e horizontal, vedações e demais trabalhos para conclusão das obras de urbanização.

Ao longo do tempo as operações atrás descritas irão sobrepor-se em função da área da plataforma em que estejam a ser realizadas.

A área da PLLN foi dividida em 5 áreas em função da sua utilização, da uniformidade litológica e geotécnica e de previsão de ocupação (Figura 3.14).

Na Figura 3.15 apresenta-se o faseamento construtivo previsto.

A área 1 corresponde à zona mais próxima da nova estação de caminho de ferro da REFER e cujos espaços exteriores aos lotes serão no final da obra cedidos ao domínio público. A área 2 é paralela ao arruamento existente a à linha de caminho de ferro. Estas duas áreas estão divididas em duas sub-áreas: uma cujo aterro será construído no início dos trabalhos e uma segunda (com a indicação do indíce R) que será aterrada em função das necessidades de construção dentro desses lotes determinadas pela procura comercial desses espaços. As áreas 3, 4 e 5 correspondem às zonas de construção de armazéns logísticos.

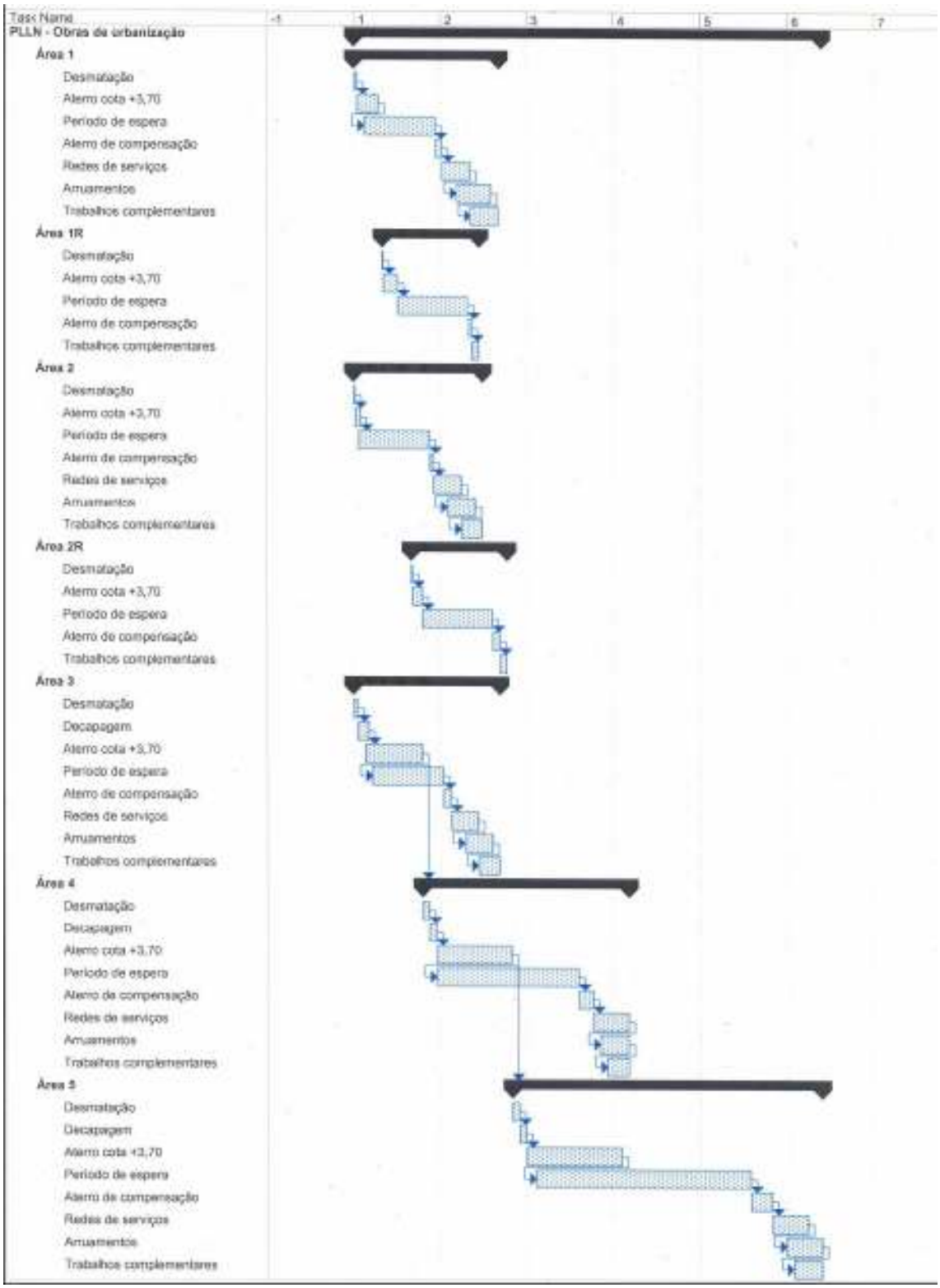


Figura 3.15 – Faseamento construtivo previsto

Posteriormente a um período de espera que se estima em cerca de um ano nas áreas 1, 2 e 3 (para que os assentamentos iniciais por consolidação se processem) será efectuada a compensação dos assentamentos ocorridos e construídos os pavimentos de acordo com as cotas de projecto respeitando as cotas mínimas estabelecidas pelo estudo hidráulico para a cheia centenária.

A duração prevista para a construção do aterro até à cota +3,70 m é de aproximadamente um ano para as áreas 1, 2 e 3, um ano para a área 4 e um ano para a área 5 pelo que em aproximadamente três anos terão sido concluídos os aterros até à cota + 3,70 m. Terminados os aterros, serão executadas as infraestruturas e os pavimentos na área das obras de urbanização cumprindo as cotas de projecto.

Concluídas em cada área as obras de urbanização, os lotes nela incluídos ficam aptos a receber a construção das edificações para ele projectados de acordo com o alvará do loteamento.

No interior de cada lote, a cota + 3,70 m servirá de base e as novas cotas serão as que resultarem da modelação do terreno prevista em cada projecto que será elaborado de acordo com as regras de urbanismo aprovadas.

3.2.7.1 Construção das infra-estruturas urbanas

As infra-estruturas do empreendimento, serão construídas em quatro fases com a duração de quatro anos. As fases de construção serão constituídas pelos arruamentos periféricos aos lotes tal como se apresenta no Quadro 3.7.

Quadro 3.7- Faseamento da construção das infra-estruturas.

Ano	Lotes
2008	26 a 30; 31 a 46
2009	19 a 25
2010	11 a 18
2011	1 a 10

As canalizações e as caixas serão executadas conjuntamente com a construção dos arruamentos.

O posicionamento das caixas será eventualmente corrigido face aos projectos de construção dos lotes.

3.2.7.2 Construção do edificado

Da mesma forma que o aterro, a construção do edificado, em função da procura comercial, será também efectuada de forma faseada durante um período que se prolongará ao longo de cerca de 15 anos (Quadro 3.8).

A construção do edificado será iniciada pela zona do terciário (lotes L38 a L42) e parte da logística 2 (lotes L22 a L55). A construção dos restantes lotes será feita gradualmente, em função da procura, no sentido de Sul para Norte.

Quadro 3.8- Faseamento da construção do edificado da PLLN.

Ano	Edificado construído
Ano zero (2007)	0 %
Ano 0 + 3 (2010)	15 %
Ano 0 + 5 (2012)	30 %
Ano 0 + 10 (2017)	60 %
Ano 0 + 15 (2022)	100 %

Fonte: IDOM, 2007.

"