



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Plataforma Logística de leixões – Pólo 1 – Gonçalves		
Tipologia de Projecto:	Loteamentos	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Freguesias de Leça da Palmeira e Santa Cruz do Bispo, Concelho de Matosinhos		
Proponente:	APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.		
Entidade licenciadora:	APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.		
Autoridade de AIA:	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN)	Data: 16 de Fevereiro de 2009	

Decisão:	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada
----------	---

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">1. Esclarecimento se existe, de facto, leito da linha de água na área do projecto, e, conseqüentemente, da manutenção da proposta de intervenção referida no Estudo de Impacte Ambiental, devendo sempre ser tomada em consideração a necessidade de serem garantidos afastamentos mínimos das construções e aterros aos leitos das linhas de água.2. Cumprimento das exigências do Plano Director Municipal (PDM) de Matosinhos, ratificado pelo Despacho n.º 92/92, de 3 de Setembro, nomeadamente as dispostas no Regulamento respectivo, referentes a parâmetros urbanísticos, designadamente os artigos 26.º, 33.º, 34.º, 37.º a 39.º, 43.º e 44.º, bem como as referentes aos usos estabelecidos para a categoria de espaços “área de equipamento”, a qual ficou fora da área objecto de suspensão do PDM.3. Cumprimento, sempre que aplicável, das recomendações resultantes da Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Portugal Logístico.4. Cumprimento das medidas de minimização, dos programas de monitorização e dos elementos a apresentar em sede de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), constantes da presente DIA.
-----------------	---

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<p>Apresentação à Autoridade de AIA, para aprovação, dos seguintes elementos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Planta de localização a escala conveniente, que permita uma visão clara de todos os elementos intervenientes neste projecto, com a sua identificação, localização territorial e posição relativa, nomeadamente no que se refere a rede viária (ruas e rotundas), equipamentos existentes (IKEA, indústrias, escolas, etc.), componentes do Pólo 1.2. Estudos geotécnicos de maior pormenor, relativos à aferição das condições de execução do projecto, dando especial ênfase a situações potencialmente críticas, nomeadamente nos taludes de aterros e de escavação e na fundação dos aterros, incluindo, com base em prospecção geotécnica detalhada, e sem prejuízo de outros tidos como relevantes:<ol style="list-style-type: none">a) definição detalhada da litologia, das características estruturais e hidrogeológicas das formações interessadas, bem como dos depósitos superficiais;
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<ul style="list-style-type: none">b) definição das características geotécnicas dos terrenos atravessados;c) recolha de amostras para classificação e caracterização geotécnica em laboratório;d) caracterização das condições geotécnicas nas zonas de implantação de eventuais estruturas de suporte;e) caracterização das condições de fundações dos aterros;f) análise de estabilidade dos taludes de escavação e de aterros;g) avaliação das condições de desmonte nos trechos em escavação;h) avaliação da reutilização dos materiais resultantes das escavações;i) avaliação da capacidade de suporte e das características de resistência dos terrenos ao nível da fundação do pavimento e edifícios. <p>3. Estudo pormenorizado do balanço de movimentação de terras. Face aos valores obtidos, caso aplicável, deverá ser igualmente apresentado estudo complementar para deposição do volume de terras sobrantes da escavação, com comprovativo de autorização de depósito.</p> <p>4. Face aos resultados dos estudos referidos no Elemento 2 a entregar em fase de RECAPE, deverão ser apresentados:</p> <ul style="list-style-type: none">a) medidas de minimização adicionais para a fase de construção, caso se justifique;b) plano de monitorização para as vibrações, caso se opte pelo recurso a explosivos;c) plano de monitorização para a fase de exploração. <p>5. Deverá ser apresentada declaração da entidade gestora respectiva que autorize a ligação às redes de abastecimento de água e saneamento de águas residuais.</p> <p>6. Plano de Monitorização da Qualidade do Ar para a fase de exploração. Deverá contemplar uma campanha de monitorização no primeiro ano de funcionamento da plataforma, por forma a aferir a eventual aplicação de medidas de minimização e/ou compensatórias das emissões, decorrentes do aumento de tráfego e a necessidade de futuras monitorizações.</p> <p>7. Plano de Monitorização do Ruído Ambiental para as fases de construção e exploração. Na fase de construção, deverão ser efectuadas medições, uma vez a cada dois meses, na proximidade das vias de acesso de camiões à obra, assim como nos receptores sensíveis mais próximos das frentes de obra e/ou estaleiros. Na fase de exploração, a periodicidade da monitorização deverá ser semestral nos primeiros dois anos de funcionamento e deverá privilegiar períodos de maior afectação, devendo ser dada também particular atenção à escola e infantário e adaptar-se a eventuais modificações das características de emissão, propagação ou recepção sonora. Caso necessário, deverão ser implementadas as adequadas medidas de minimização e ser avaliada a sua eficácia.</p> <p>8. Plano Integrado de Gestão dos Resíduos, para a fase de construção, com a identificação e caracterização completa de todos os resíduos gerados, bem como das condições de armazenamento e respectivos destinos finais. O Plano de Gestão deverá contemplar a avaliação da eficácia das medidas propostas e/ou o seu reajuste, caso se revele necessário.</p> <p>9. Plano de Recolha e Tratamento Prévio dos Resíduos Sólidos, relativo à fase de exploração.</p> <p>10. Projecto de Execução de Integração Paisagística (PEIP), do qual deverão constar, entre outros, os seguintes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none">a) plano geral de integração paisagística e ambiental;
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- b) memória descritiva e justificativa;
- c) planos de plantação e sementeiras a escala conveniente;
- d) caderno de encargos da obra de paisagismo;
- e) mapas de medição;
- f) cronograma da obra;
- g) orçamentação.

11. Deverá ser considerado no PEIP, o estudo de integração do elemento patrimonial “Engenho e Poço” na restante estrutura verde preconizada para este local, como elemento ornamental no arranjo paisagístico preconizado, por forma não só a preservá-lo como, ainda, a valorizá-lo.
12. Deverá assegurar-se a integração, máxima possível, das manchas florestais existentes nos espaços verdes preconizados.
13. Em termos de Acessibilidades e Tráfego, deverá ser apresentada estimativa para o nível de serviço do cruzamento da Rua Gonçalves Zarco (EM540-1) com o acesso à Avenida Fernando Távora, e caso este venha a ser demasiado baixo, deverão ser propostas medidas de ordenamento da circulação ou do próprio *layout* do cruzamento, que preserve as condições de circulação dos residentes.
14. No que se refere ao remate dos arruamentos Rua da Junqueira e Travessa Gonçalves Zarco, que ficam sem saída ao longo da Rua Gonçalves Zarco, o RECAPE deverá considerar a hipótese de os ligar entre si na extremidade e ao longo dos limites da própria plataforma, dada a muito pequena distância que os separa – poderia até ser conveniente, por razões de segurança, admitir que essa pequena rua de fecho de malha, tivesse construção em lotes com limite posterior encostado à plataforma.
15. Quanto à Rua da Portela que serve de acesso à escola de ensino Básico e Pré-escolar, no RECAPE dever-se-ão estudar as alternativas apresentadas no Parecer Final da Comissão de Avaliação no sub-capítulo referente a este descritor.
16. Demonstração da salvaguarda das preocupações transmitidas pela Câmara Municipal de Matosinhos no seu parecer.
17. No desenvolvimento do projecto de execução e das soluções a apresentar em RECAPE, deverão ser estabelecidos contactos com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT, I.P.) – entidade à qual a legislação atribuiu competências para coordenar, supervisionar e assegurar o funcionamento coerente da Rede Nacional de Plataformas Logísticas – de modo a permitir o acompanhamento do mesmo e uma maior intervenção na implementação da Plataforma Logística.
18. Redimensionamento do projecto, no que respeita ao estacionamento próprio para trabalhadores, não devendo ser considerados parâmetros e factores de dimensionamento de estacionamento próprio para trabalhadores que originem risco de sobredimensionamento da capacidade instalada, desincentivando comportamentos contrários a uma repartição modal futura mais equilibrada do que a actual. Complementarmente, deverão ser apresentadas outras medidas que promovam o aumento do uso do transporte público em detrimento do privado.
19. Deverá ser esclarecido como funcionará o controlo do acesso de viaturas à VILPL (que estará programada para acesso unicamente ao Porto de Leixões) quando parece existir uma entrada livre através da EM 540-1, junto da Portaria do Pólo 1.
20. Caso, na solução viária encontrada, haja dependência de terceiros, deverá ser apresentada documentação que garanta a sua exequibilidade, nomeadamente, autorização dos proprietários dos terrenos.
21. Análise relativa à afectação directa de um edifício de habitação em Avessada



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>(rua da Junqueira), no que respeita às medidas alternativas focadas no EIA:</p> <ul style="list-style-type: none">– ou proceder à rectificação do limite do Pólo de Gonçalves nesta área, de forma a excluir o edifício da sua área de implementação, evitando deste modo a sua expropriação e demolição;– ou proceder à sua expropriação, com justa indemnização do(s) seu(s) proprietário(s) ou ao seu realojamento em condições apropriadas, o que poderá reverter a natureza do impacte, proporcionando melhores condições de habitação aos residentes deste edifício. <p>22. O projecto de execução deverá prever a instalação de painéis fotovoltaicos para produção de energia eléctrica e aquecimento de águas nos edifícios.</p>
--	---

Outras Condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de minimização e de compensação:

FASE PRÉVIA À EXECUÇÃO DA OBRA:

1. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, 2, 3, 5 e 6.
2. Elaboração e implementação de um Regulamento para a Gestão da Plataforma Logística de Leixões, que, de acordo com o estabelecido no EIA, contemple, entre outros:
 - a) A criação de uma sociedade que assumirá responsabilidades de gestão global da Plataforma Logística de Leixões, ainda que cada um dos pólos tenha uma zona interna e uma zona externa com regimes distintos;
 - b) Os usos/lotas das zonas externas cuja iniciativa de instalação seja independente da sociedade gestora da Plataforma serão responsáveis pela ligação às redes públicas (infantário);
 - c) A infra-estruturação dos usos/lotas das zonas externas que estão associados ao funcionamento da Plataforma (centro de serviços, apoio a veículos, apoio a motoristas), são da sociedade gestora da Plataforma, ainda que a sua exploração decorra de regimes de aluguer ou concessão os quais acarretam o pagamento dos respectivos consumos e, nessa medida, de instalação de equipamento de contagem;
 - d) O tratamento dos espaços exteriores, tanto das zonas internas como externas cabe à sociedade gestora da Plataforma (abastecimento de água, drenagem, rega, segurança, iluminação pública, mobiliário urbano, etc.) que contará com as concessionárias ou gestoras públicas os respectivos regimes de aquisição e exploração;
 - e) A sociedade gestora assumirá integralmente a infra-estruturação geral das zonas internas dos pólos, assegurando disponibilidades que satisfaçam todas as suas necessidades, embora a instalação dos ramais de todos os lotes para Armazéns Integrais seja remetida aos seus utilizadores;
 - f) O fornecimento de energia, o abastecimento de água e a drenagem associada aos Armazéns Modulares caberá à sociedade gestora que celebrará contratos de aluguer com os seus utilizadores, aplicáveis a diversas associações de módulos que deverão dispor de contadores próprios para avaliação de consumos, negociando com as concessionárias ou gestoras públicas os respectivos regimes de aquisição e exploração;
 - g) Todos os lotes logísticos da zona interna, bem como aqueles que estão directamente associados à actividade (centro de serviços, apoio a veículos e motoristas) ou cuja gestão vier a pertencer à sociedade gestora, disporão de um ponto de entrega/armário técnico onde será disponibilizado o acesso às redes de abastecimento de água, electricidade, telecomunicações, gás e detecção de incêndios. O serviço aos lotes destinados a actividades independentes da lógica da Plataforma implicará, sob a responsabilidade dos respectivos detentores, a ligação à rede pública;
 - h) Não obstante a instalação de módulos compactos para separação de hidrocarbonetos, deverá existir retenção na fonte, ou seja, sempre que a actividade desenvolvida o justifique, terá que ter um sistema próprio de retenção e separação de óleos e hidrocarbonetos.
3. No projecto de drenagem deverá ser assegurada a manutenção de boas condições de drenagem nos aterros e escavações, quer durante a construção.
4. A rede de drenagem das águas pluviais dos pavimentos das vias de circulação deverá incorporar um separador de hidrocarbonetos, previamente à junção com o colector de drenagem das águas pluviais das coberturas, a montante da descarga no meio receptor (rio Leça).
5. Sempre que a actividade desenvolvida na Plataforma Logística o justifique, deverá existir um sistema próprio de retenção e separação de óleos e hidrocarbonetos. Neste âmbito, a zona de Apoio a Veículos prevista, deverá possuir um sistema próprio de separação de hidrocarbonetos.
6. Prever o reforço de uma faixa arborizada junto ao limite Oeste adjacente aos aglomerados de Gonçalves e Avessadas, que propicie a criação de uma barreira relativamente a potenciais emissões de poluentes originadas na Plataforma Logística, designadamente partículas.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

7. Prospeção arqueológica sistemática, prévia à fase de construção, das áreas de instalação de estaleiros, áreas de depósitos temporários e empréstimos de terras e outros caminhos de acesso que venham a ser eleitos.
8. Relativamente às captações não públicas de água (furos e poços) que poderão eventualmente ser afectadas indirectamente (uma vez que não são previsíveis afectações directas), devido às terraplenagens, estas deverão ser avaliadas quanto aos seus usos actuais, por forma a verificar se sofrem ou não alterações nos níveis de água, devendo ser indemnizadas as situações em que se constate a alteração dos níveis freáticos que inviabilize a sua utilização (embora tal seja pouco provável uma vez que não se preverem terraplenagens de grande porte, nem muitos poços activos na proximidade imediata da plataforma).
FASE DE CONSTRUÇÃO:
9. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 7 a 11, 14 a 43 e 45 a 53.
10. O início dos trabalhos deverá ser comunicado antecipadamente à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-Norte).
11. Assegurar o cumprimento das medidas preventivas e minimizadoras inerentes aos impactes produzidos pela exploração e comprovar se esses impactes são os previstos no Estudo de Impacte Ambiental (EIA).
12. Na eventualidade de se produzirem outros impactes não considerados no EIA, assegurar a execução das medidas de minimização adequadas, considerando-se sempre as melhores soluções técnicas e económicas disponíveis para o desenvolvimento do projecto.
13. No sentido de prevenir a ocorrência de ravinamentos provocados pela escorrência das águas pluviais, deve proceder-se ao revestimento dos taludes de escavação (terrosos) e de aterro (excepto se em enrocamento) com uma camada de 0,20 m de espessura de terra vegetal, que deverá permitir a fixação de espécies vegetais adequadas. Este revestimento deverá ser efectuado tão cedo quanto possível após a abertura das escavações. A terra vegetal deverá provir da decapagem prévia às terraplenagens.
14. Adoção da inclinação dos taludes em formações caracterizadas pela natureza terrosa, correspondentes aos horizontes de solos residuais e de depósitos de vertente, e às passagens de rocha muito fracturada e alterada.
15. Implementação de banquetas estabilizadoras nos taludes de maior altura (superiores a 8 m).
16. Adopção da técnica de pré-corte nos desmontes com explosivos.
17. Instalação de valetas de drenagem nas zonas de crista, banquetas e plataforma.
18. Aplicação de rede metálica de protecção, de pregagens e/ou betão projectado (devidamente tratado em termos visuais) nos locais onde o maciço exhibe um grau de fracturação e de alteração superior ao previsto, ou se ter adoptado uma inclinação de talude mais gravosa do que a permitida pelo maciço.
19. Aplicação de dispositivos de drenagem do tipo máscara, esporões drenantes e geodrenos sub-horizontais.
20. Nos taludes onde ocorram situações de instabilidade, local ou global, apesar de obedecerem às pendentes de projecto, dever-se-á considerar o recurso a soluções que permitam obviar este problema, tais como: – diminuição da pendente da escavação; – construção de obras de contenção (as quais deverão ser adequadamente enquadradas paisagisticamente); – recobrimento com espécies vegetais de crescimento rápido e de elevado poder de fixação dos solos imediatamente após a construção (a preconizar no Projecto de Integração Paisagística).
21. A execução das escavações deverá ser efectuada de forma adequada e controlada, de modo a executar as geometrias de escavação preconizadas, a assegurar as condições de segurança da obra e a permitir a gestão dos produtos de escavação (separação das terras vegetais e/ou materiais de rejeição, materiais terrosos ou rochosos).
22. As escavações deverão ser efectuadas por operadores devidamente habilitados, dado que da sua experiência se retira uma maior percepção das áreas de transição entre formações ripáveis/desmonte a fogo.
23. O uso de explosivos deverá ser particularmente cuidado, de modo a não danificar o maciço para além da zona de escavação pretendida.
24. O plano de fogo deverá ser cuidadosamente ajustado às características evidenciadas pelo maciço, nomeadamente no que respeita ao esquema de compartimentação dos blocos.
25. Para acautelar a adequada execução do desmonte a fogo, deverá ser utilizada a técnica de pré-corte, por forma a reduzir a propagação de vibrações ao maciço e sua instabilização por descompressão.
26. Proceder ao saneamento dos materiais de cobertura sem capacidade de suporte e/ou com características de deformabilidade inadequadas à fundação dos aterros.
27. Realização de degraus na fundação dos aterros, quando a pendente do terreno natural for acentuada, por forma a melhorar as características da fundação no contacto com o aterro.
28. Recolha de lamas de bentonites, caso sejam utilizadas para a execução de fundações e armazenagem adequada para ser dado destino adequado.
29. Recolha das lavagens de betoneiras em fossa para sedimentação dos sólidos e sua posterior recolha para levar a destino final adequado.
30. Construção de camada drenante na fundação quando exista afluência de água.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

31. Realização de banquetas estabilizadoras que, complementarmente ao aumento das condições de estabilidade global, permitem acumular volumes de material sobranje junto da obra, minimizando os efeitos do transporte e ocupação das zonas de depósito definitivo.
32. Construção de valetas de crista de taludes (e eventualmente de banquetas), cuja função será proteger os taludes de fenómenos de ravinamento frequentes nas formações mais erodíveis, como saibros graníticos.
33. Construção de valetas de pé de talude.
34. Construção de órgãos de drenagem especiais do tipo "máscara esporão drenante" em zonas onde existam fortes probabilidades de ocorrência de fenómenos de instabilização dos taludes, quer por ravinamento, quer por erosão interna, devido à existência de grandes contrastes de permeabilidade entre os materiais expostos no talude. A execução de "esporões drenantes" é ainda recomendada onde o maciço se revele mais alterado e onde ocorram ressurgências importantes, no sentido de se prevenirem fenómenos de erosão interna em taludes de escavação.
35. Instalação de drenos sub-horizontais para drenagem profunda dos taludes de escavação em zonas de forte afluência de água ou associados a obras de contenção.
36. Em zonas de ressurgências de água na base das escavações ou dos aterros, poderá justificar-se a construção de valas ou camadas drenantes promovendo-se, deste modo, a remoção das águas.
37. Todos estes dispositivos deverão conduzir a água para pontos de drenagem natural do maciço, prevenindo-se o escoamento deficiente.
38. A utilização da rede viária pelos veículos pesados afectos à obra, deverá limitar-se, sempre que possível, aos horários "mortos", ou seja, às horas de menos tráfego, assim como às vias de menor volume de tráfego.
39. As vias rodoviárias com restrições de tráfego deverão estar sinalizadas, antes do início das obras propriamente ditas, de forma a informarem os utentes da via de todas as restrições e cuidados a ter quando aí circularem, designadamente no que se refere a velocidades máximas permitidas e outras alterações que ocorrerão no período de duração da fase de construção.
40. Acompanhamento arqueológico das obras durante a instalação de estaleiros, e todas as fases que envolvam revolvimento de solos (decapagem, desmatação, revolvimento e terraplanagens);
41. Reprospecção sistemática, após a desmatação, de todas as áreas onde não foi possível prospectar em virtude da densidade do coberto vegetal."
42. Interditar ou, em caso de impossibilidade, condicionar o acesso de veículos pesados à obra a partir da EM 540-1.
43. Caso se verifique a existência de edifícios que possam sofrer danos directamente relacionados com as obras de construção, o dono da obra deverá proceder à adopção das seguintes medidas de minimização: a) vistoria prévia, particularmente importante nas áreas de maior desenvolvimento urbano, com adequado registo, incluindo ficha de caracterização e reportagem fotográfica; b) identificação de um interlocutor a quem as pessoas afectadas se possam dirigir; c) reparação atempada dos danos identificados como directamente associados à fase de construção do empreendimento.
44. Deverá ser dada preferência à população local nos empregos associados às obras de construção do empreendimento em estudo, por forma a reduzir os níveis de desemprego local e permitir uma maior aceitação dos transtornos relacionados com esta fase, por parte da população afectada.
45. Divulgar, através da rádio, jornais locais e regionais, em panfletos, nas juntas de freguesia, câmara municipal e agentes locais, a informação pertinente associada à obra e à sua fase de exploração, de forma a alertar para as vantagens deste projecto.
46. Disponibilização e publicitação de um canal de comunicação (publicitação também nas Juntas de Freguesia de Santa Cruz do Bispo e Leça da Palmeira) para receber eventuais reclamações e/ou pedidos de informação das populações residentes na envolvente.
FASE DE EXPLORAÇÃO:
47. Controlar o cumprimento das medidas preventivas e minimizadoras inerentes aos impactes produzidos pela exploração e comprovar se esses impactes são os previstos no EIA.
48. Implementação de sinalética adequada em toda a área do Pólo 1.
49. As descargas de águas residuais ficam sujeitas ao cumprimento dos parâmetros de qualidade definidos no regulamento de águas residuais dos SMAS de Matosinhos, sendo necessária a realização de pré-tratamento sempre que os mesmos não sejam cumpridos.
50. Instalação de uma consola ergonómica na Central de Segurança, que englobará todos os equipamentos, comandos e intercomunicadores afectos à segurança, permitindo assim reduzir os factores de fadiga do vigilante.
51. Adopção de práticas de manutenção dos espaços exteriores, designadamente a limpeza regular dos espaços verdes, a adopção de boas práticas relacionadas com o uso de fertilizantes e pesticidas o que juntamente com outras operações de manutenção, como a varredura, permitirão a minimização da carga de poluentes nas águas de drenagem pluviais.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

52. Estabelecimento de programa de limpeza periódico dos órgãos de drenagem, diminuindo os efeitos negativos do eventual assoreamento das passagens hidráulicas, drenos, e restantes constituintes do sistema de drenagem da plataforma.
53. Interditar ou, em caso de impossibilidade, condicionar o acesso de veículos pesados de mercadorias a partir da EM 540-1.
54. O estacionamento de veículos junto ao limite Nordeste, próximo do aglomerado de Portela (próximo da zona da escola) deverá ser utilizado exclusivamente por veículos ligeiros.

FASE DE DESACTIVAÇÃO:

55. Definição e implementação de Plano de Gestão Ambiental que garanta o cumprimento da legislação em vigor à data, bem como de boas práticas ambientais.

Programas de Monitorização

1. Programa de Monitorização da Qualidade da Água

O Programa de Monitorização da Qualidade da Água (PMQA) deverá ser articulado com o Plano de Monitorização da Qualidade da Água do rio Leça que a APDL tem em desenvolvimento desde 2005, envolvendo igualmente, caso se considere necessário, projectos associados, designadamente o Pólo 2 – Gatões/Guifões.

Apresentam-se em seguida as directrizes gerais do PMQA, que deverão ser detalhadas em fase de RECAPE.

O programa de monitorização visa a criação de um conjunto de avaliações periódicas que envolvem as fases de construção (sendo que uma campanha deverá ser realizada previamente a qualquer intervenção no terreno) e exploração, por forma a identificar, acompanhar e avaliar eventuais alterações, possibilitando deste modo, um registo histórico de dados e aferir de forma contínua, a qualidade da água face aos seus usos.

Em síntese, os objectivos inerentes ao programa de monitorização proposto são:

- estabelecer um registo histórico de valores de parâmetros indicadores da qualidade das águas superficiais e subterrâneas da zona em estudo, antes e durante a implantação do empreendimento;
- contribuir para a verificação das previsões e análises de impactes efectuadas nos estudos ambientais;
- acompanhar e avaliar os impactes nos recursos hídricos efectivamente associados ao Pólo 1 da Plataforma Logística de Leixões enquanto infra-estrutura integrante do complexo logístico do Porto de Leixões;
- contribuir para a avaliação da eficácia das medidas minimizadoras preconizadas.

A estrutura geral do programa de monitorização da Qualidade da Água, segue as orientações preconizadas no Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, seguindo os aspectos apontados no Ponto IV – Monitorização, com as necessárias adaptações ao caso concreto em apreço.

Os parâmetros a analisar serão aqueles normalmente associados à construção e exploração de vias rodoviárias (Avaliação e Gestão Ambiental de Águas de Escorrência de Estradas, LNEC 2007) uma vez que as águas de escorrência das vias que constituirão os acessos internos da plataforma serão as principais responsáveis pelas cargas poluentes descarregadas no meio (as águas domésticas serão devidamente encaminhadas para o sistema de águas residuais municipal e, conseqüentemente tratadas na ETAR):

- pH;
- Temperatura;
- Condutividade eléctrica;
- Sólidos Suspensos Totais (SST);
- Hidrocarbonetos Totais;
- Chumbo (fracções totais e dissolvidas);
- Cobre (fracções totais e dissolvidas);
- Zinco (fracções totais e dissolvidas);
- Óleos e Gorduras.

Relativamente aos locais a monitorizar, deverão ser colhidas amostras de águas superficiais nos locais em que se encontram previstas as descargas no meio ambiente, pelo que a sua definição deverá ser articulada com o projecto de drenagem a desenvolver na posterior fase de projecto. Importa sublinhar que estes locais de amostragem deverão ser seleccionados em consonância com o plano já em desenvolvimento.

A frequência de amostragem preconizada deverá, uma vez mais, ser compatibilizada com o actual plano de



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

monitorização em curso da APDL, correspondendo no mínimo a pelo menos três campanhas anuais, a realizar em Janeiro, Julho e Setembro, de modo a que as três amostragens anuais se realizem no Inverno, Verão e no início das primeiras chuvas, após o período seco. Realça-se, contudo, que deverá ser efectuada uma campanha prévia a qualquer intervenção no terreno (para as águas superficiais e subterrâneas), e que as campanhas de amostragem deverão ser consideradas pelo menos durante os três primeiros anos da exploração.

2. Acompanhamento Sócio-Económico

Elaboração e envio à Autoridade de AIA de um relatório anual relativo à recepção e processamento das reclamações e pedidos de informação recebidos através do canal de comunicação a criar para o efeito.

Validade da DIA: 16 de Fevereiro de 2011

Entidade de verificação da DIA: Autoridade de AIA

Assinatura:

O Secretário de Estado do Ambiente

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa
(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série),
publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <p>O Projecto (em fase de Estudo Prévio) e Estudo de Impacte Ambiental (EIA) Plataforma Logística de Leixões – Pólo 1: Gonçalves, foram remetidos pela APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A., na qualidade de entidade licenciadora do projecto para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), que se constituiu como Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), de acordo com o Decreto-Lei n.º 69/20000, de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro. Este projecto está sujeito a AIA por enquadramento na alínea a) do ponto 10 do Anexo II do diploma referido.</p> <p>A referida documentação deu entrada na CCDR-N a 4 de Agosto de 2008, sendo esta a data de referência para o início da instrução do procedimento de AIA. Deste modo, a avaliação da conformidade do EIA teria de ocorrer até ao dia 16 de Setembro de 2008. No entanto, e ao abrigo do ponto 5 do Artigo 13º do Decreto-Lei 69/2000, de 3 Maio, na sua redacção actual, houve suspensão do prazo no âmbito da avaliação da conformidade do EIA, através da solicitação de elementos adicionais, no dia 29 de Agosto de 2008, tendo decorrido 18 dias úteis do prazo estipulado.</p> <p>Os elementos mencionados foram recebidos a 26 de Setembro de 2008. Tendo-se verificado que a documentação então apresentada prestava resposta apenas parcialmente ao solicitado, e tendo a CA entendido que os elementos em falta não constituíam fundamento para a desconformidade do EIA, a Declaração de Conformidade foi exarada no dia 14 de Outubro de 2008, devendo os esclarecimentos em falta ser apresentados até ao dia 22 de Outubro de 2008. O proponente apresentou este segundo aditamento em tempo, pelo que se entendeu estarem reunidas as condições para a normal prossecução do procedimento de AIA em questão.</p> <p>A CA efectuou uma visita ao local no dia 28 de Novembro de 2008, tendo sido acompanhada por representantes do proponente e da equipa responsável pelo EIA.</p> <p>Tendo-se verificado na visita que o proponente já tinha dado início às obras de acessibilidades, esta situação foi comunicada à Inspeção-Geral de Ambiente e Ordenamento do Território.</p> <p>A Consulta do Público decorreu entre os dias 4 de Novembro e 3 de Dezembro de 2008, num total de 21 dias úteis de consulta.</p> <p>No âmbito da presente avaliação, foram solicitados pareceres às seguintes entidades: Câmara Municipal de Matosinhos (CMM), Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT) e Direcção Regional de Economia do Norte (DREN).</p> <p>Procedeu-se à elaboração do Parecer Final da CA.</p> <p>Foi elaborada a Proposta de DIA e enviada à tutela (registo de entrada n.º 527, de 4.02.2009).</p> <p>Emissão de DIA.</p> <p><u>Resumo dos Pareceres Externos</u></p> <p>A CMM salienta, no seu parecer, um conjunto de questões de ordem ambiental e territorial, que deverão ser devidamente atendidas em sede de Projecto de Execução, nomeadamente em termos paisagísticos, ambiente sonoro, dinâmicas urbanísticas e acessibilidades.</p> <p>No parecer emitido pelo IMTT, é salientada a necessidade de serem previstas medidas práticas que fomentem o uso de transporte público, por parte dos empregados e dos utilizadores da futura plataforma, de modo a reduzir o impacte negativo de uma excessiva utilização do transporte privado.</p> <p>A DRE-N considera que o projecto poderá contribuir para o aumento da</p>
---	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	competitividade das empresas e do desenvolvimento da Região.
Resumo do resultado da consulta pública:	Não houve participação por parte do público.
Razões de facto e de direito que justificam a decisão:	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O procedimento em apreço refere-se à avaliação de impacte ambiental de um projecto de loteamento, referente ao “Pólo 1 – Gonçalves”, da Plataforma Logística de Leixões, com uma área aproximada de 30,9 ha (refira-se que a Plataforma Logística de Leixões engloba um outro Pólo, o “Pólo 2 – Gatões/Guifões”, com aproximadamente 29,9 ha).</p> <p>Este projecto está preconizado na Acção 6 – Estruturação da Plataforma Logística, do Plano de Acção do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões, que define as directrizes operacionais de gestão do porto para um período de 10 anos, de 2004 a 2015.</p> <p>Salienta-se, ainda, que o projecto integra a Rede Nacional de Plataformas Logísticas, preconizada no Plano Portugal Logístico, sistema integrado que inclui uma estrutura de planeamento e regulação, bem como a efectivação de uma rede estratégica de plataformas logísticas localizadas junto aos principais centros de consumo/produção e das principais fronteiras, devidamente articuladas com as infra-estruturas de transporte.</p> <p>O Plano Portugal Logístico foi alvo de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) que teve como principais objectivos a identificação das potencialidades e/ou constrangimentos associados à implantação do Portugal Logístico na prossecução dos objectivos de sustentabilidade para cada um dos domínios de análise identificados. A AAE informou a AIA, tendo-se constituído como uma ferramenta de apoio de grande utilidade.</p> <p>Os objectivos fundamentais do projecto em avaliação consistem em melhorar a capacidade operacional e logística do Porto de Leixões, favorecer a multimodalidade (marítimo-ferroviária, marítimo-rodoviária, ferro-rodoviária), melhorar o ordenamento urbanístico e os fluxos de transporte inerentes às actividades logísticas e de transporte e ainda reforçar a dinâmica da logística e dos transportes na região do Porto, implicando novos actores nestas actividades.</p> <p>Em termos administrativos, a área de implantação do projecto insere-se no concelho de Matosinhos, freguesias de Leça da Palmeira e Santa Cruz do Bispo (planta de localização em anexo – Anexo IV), estando enquadrada pela Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL), silos portuários e vale do rio Leça a SE, e campos (agrícolas e florestais) e edifícios (habitação, serviços e indústria) nos restantes limites.</p> <p>Em termos de acessibilidades, o Pólo 1 da Plataforma Logística de Leixões encontra-se localizado numa área que é delimitada por quatro eixos viários estruturantes da Área Metropolitana do Porto: IC1/A28 a poente; IC24/A41 a norte; VRI (Via Regional Interna) a nascente; e IP4/A4 a sul.</p> <p>Do <i>layout</i> da plataforma, destaca-se a existência de uma separação entre uma zona externa ou aberta, sem restrições especiais de utilização pública, e uma zona interna, totalmente controlada e coberta pelo regime alfandegário e, nessa medida, com uma utilização condicionada e vigiada.</p> <p>Para além das áreas verdes, foram consideradas quatro grandes tipologias de usos edificáveis: Logísticos, que integram exclusivamente os lotes de armazenagem (armazéns modulares e armazéns integrais); Serviços, exclusivamente constituído pelo Centro de Serviços; Equipamentos, constituídos por todos os usos de apoio à actividade logística e ao funcionamento dos pólos; e Habitação, inerente aos lotes de</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

moradias unifamiliares previstos na zona externa.

Como projectos complementares, subsidiários e associados, considera-se o Pólo 2 – Gatões/Guifões, representando, em conjunto, um interposto articulado com as actividades portuárias, bem como toda a rede rodoviária e ferroviária que se articulam com o modo marítimo, tendo o apoio logístico como interposto. O referido Pólo 2 encontra-se actualmente em procedimento de AIA.

Da avaliação efectuada, tomando em consideração os factores ambientais considerados fundamentais, salienta-se:

- Na fase de construção, haverá impactes negativos directos resultantes das expropriações, demolições, terraplenagens, construção de acessos e implementação da infra-estruturação. Além desses haverão os impactes indirectos ao nível da qualidade do ambiente (produção de poeiras e ruídos), perturbação no tráfego, etc., afectando as condições de habitabilidade a nível local, assim como a perturbação das actividades económicas. Não obstante, a presente DIA contempla diversas medidas que contribuirão para a minimização dos referidos impactes, designadamente de salvaguarda da qualidade de vida.
- Para a fase de exploração, destacam-se, por um lado, os impactes negativos devido à degradação da qualidade do ambiente urbano envolvente da plataforma, principalmente com efeitos de barreira e incidência acústica e, por outro, os impactes positivos associados às dinâmicas positivas e aos benefícios sociais e sobretudo económicos, bem como os relacionados com a diminuição de tráfego de veículos de mercadorias (pesados ou não) numa extensa rede viária local. É assim de admitir ganhos ambientais pontuais, mas generalizados a uma extensão territorial apreciável. De referir, quanto aos impactes negativos, que a presente DIA contempla a necessidade de apresentação, em fase de projecto de execução, diversos elementos tendo designadamente em vista a aferição de eventuais impactes e a garantia da sua minimização e controlo, para além de medidas de minimização referentes à fase de exploração e a necessidade de implementação de planos de monitorização, como os relativos à qualidade do ar e ao ruído.

Face ao exposto, tomando em consideração as características do projecto em avaliação e os respectivos impactes ambientais identificados, concluiu-se que o projecto “Plataforma Logística de leixões – Pólo 1 – Gonçalves” poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.