

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL	
Designação do Projeto	Ampliação do Centro Comercial NorteShopping
Fase em que se encontra o Projeto	Projeto de Execução
Tipologia de Projeto	Conjuntos Comerciais
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Artigo 1º, nº 4, alínea b), subalínea ii), Anexo II, nº 10, alínea b) "Estabelecimento de comércio ou conjunto comercial ≥ 3 ha."
Localização (freguesia e concelho)	freguesia da Senhora da Hora, concelho de Matosinhos
Identificação das áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2º do DL nº 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações e redação produzidas pelos DL nº 47/2014, de 24 de março, e DL nº 179/2015, de 27 de agosto)	-----
Proponente	Norteshopping – Centro Comercial, SA (Grupo SonaeSierra)
Entidade licenciadora	Direção Geral das Atividades Económicas
Autoridade de AIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

Descrição sumária do projeto	<u>Antecedentes do projeto</u> O projeto do NorteShopping encontra-se abrangido por uma operação de loteamento aprovada – Alvará de Loteamento n.º 525/92, de 13 de fevereiro. Contudo, e por não se aplicável, à data, o projeto inicial não foi sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental. A área atual do terreno onde se encontra implantado o NorteShopping é de 36.400 m² e, após a alteração, passará a ser de 44.400 m². O RJAIA, estabelecido pelo Decreto-Lei (DL) n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo DL n.º 47/2014, de 24 de março, define no anexo II as tipologias de projetos sujeitos obrigatoriamente a AIA quando acima de determinados limiares. Os "estabelecimentos de comércio ou conjuntos comerciais" estão incluídos na alínea b) do n.º 10 do anexo II, sendo o limiar fixado de 3 ha da área da propriedade ou da parcela de localização do estabelecimento comercial ou conjunto comercial. A alínea b) do n.º 4 do artigo 1.º do RJAIA determina que é sujeita a AIA, "qualquer alteração ou ampliação de projetos enquadrados nas tipologias (...) do anexo II, já autorizados, executados ou em execução e que não tinham sido anteriormente sujeitos a AIA, quando: ii) O resultado final do projeto existente com a alteração ou ampliação prevista atinja ou ultrapasse o limiar fixado para a tipologia em causa e tal alteração ou ampliação seja, em si mesma, igual ou superior a 20% da capacidade instalada ou da área de instalação do projeto existente (...)" O resultado final ultrapassa o limiar de 30.000 m² e, sendo a ampliação superior a 20%, o projeto de alteração está sujeito a AIA.
-------------------------------------	---

Os projetos de conjuntos comerciais estão sujeitos a dois regimes de licenciamento:

- O regime jurídico da urbanização e edificação (RJUE), aprovado pelo DL n.º 555/99, de 16 de dezembro, alterado e republicado pelo DL n.º 136/2014, de 9 de setembro;

- O regime jurídico de acesso e exercício de atividades comerciais, serviços e restauração (RJACSR), aprovado pelo DL n.º 10/2015, de 16 de janeiro."

O RJUE estabelece que "as obras de construção, de alteração ou de ampliação em área abrangida por operação de loteamento" estão sujeitas a comunicação prévia (alínea c), n.º 4, artigo 4.º), sendo a entidade licenciadora da obra a Câmara Municipal de Matosinhos.

O NorteShopping é considerado, de acordo com a definição da alínea m) do artigo 2.º do RJACSR, um conjunto comercial.

A alínea b) do artigo 2.º do RJACSR inclui na definição de "alteração significativa de conjuntos comerciais" o aumento superior a 10% da área bruta locável.

O n.º 1 do artigo 6.º do RJACSR estabelece que a instalação ou a alteração significativa de conjuntos comerciais com área bruta locável igual ou superior a 8000 m2 está sujeita a autorização conjunta nos termos do artigo 13.º.

O artigo 13.º do RJACSR estabelece um procedimento de autorização conjunta pelo Diretor-Geral das Atividades Económicas, pelo Presidente da Câmara Municipal do município onde se localiza o conjunto comercial e pelo Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) territorialmente competente.

O n.º 1 do artigo 14.º define que a coordenação do procedimento de autorização cabe à Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE), considerada como interlocutor único do requerente.

Para efeitos do procedimento de AIA considera-se que a entidade licenciadora é a DGAE.

A Autoridade de AIA é a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN).

O projeto encontra-se abrangido por uma operação de loteamento aprovada – Alvará de Loteamento n.º 525/92, de 13 de fevereiro.

Não teve lugar o procedimento, facultativo nos termos do RJAIA, de definição do âmbito. Em qualquer caso, é importante clarificar que o EIA incide sobre o projeto de ampliação do NorteShopping, incluindo as intervenções na envolvente relativas a acessos e arranjos exteriores. Os potenciais impactes da alteração do loteamento, já aprovada pela Câmara Municipal de Matosinhos, não são considerados no âmbito do EIA. Pela mesma razão, intervenções acordadas com a Câmara Municipal de Matosinhos no âmbito da aprovação do loteamento, tais como modificações da rede viária, não são objeto de análise no EIA. No entanto, estas alterações foram consideradas nos estudos de tráfego e nas análises de ruído e da qualidade do ar constantes do Estudo.

Localização

O Centro Comercial NorteShopping localiza-se na Rua Sara Afonso, n.º 105-117, Quinta das Sedas, na união de freguesias de São Mamede de Infesta e Senhora da Hora, concelho de Matosinhos, junto ao limite administrativo que separa este concelho (a norte) e o do Porto (a sul). Quanto à Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS), a zona do projeto fica integrada na NUTS III – Área Metropolitana do Porto.

Localização do projeto de ampliação do NorteShopping

De acordo com informação prestada no EIA, e através da análise das fotografias aéreas históricas, de 1958 e 1974, verifica-se que nessas alturas a área na qual atualmente se localiza o NorteShopping tinha uma utilização agrícola. De acordo com a cartografia aérea de 1974, esta área corresponderia à Quinta do Melo. Uns anos mais tarde, em 1992 (data do Alvará de Loteamento emitido sobre a operação de

loteamento), já existia o parque de estacionamento atualmente presente a sul do NorteShopping.

Conforme informação constante no EIA, a zona envolvente deste centro comercial encontra-se urbanizada, e o atual edifício do NorteShopping é circundado por diversas vias rodoviárias de acesso e equipamentos.

Na envolvente imediata do Norteshopping localizam-se:

- A oeste, o Hipermercado Modelo Continente, e o Itinerário Complementar IC1/Autoestrada A28;
- A norte, o Cemitério da Senhora da Hora, e dois lotes objeto de permuta com a Câmara Municipal, para a instalação de equipamentos;
- A este, duas faixas de lotes paralelas à fachada do NorteShopping, quatro dos quais incluem edifícios de habitação e escritórios, e os restantes ainda sem construções, prevendo-se a sua ocupação por habitação, escritórios e equipamento hoteleiro;
- no topo sudeste do NorteShopping encontra-se ainda um posto de abastecimento de combustíveis, da Galp;
- A sul, o parque de estacionamento, à superfície, afeto ao NorteShopping, que se desenvolve ao longo de praticamente toda a extensão da fachada do centro comercial e também para sul, até à Rua Nova da Madorninha.

Ainda na zona de influência do NorteShopping é de destacar a presença dos Hospitais Pedro Hispano e Magalhães Lemos, do Instituto CUF Porto, dos institutos de ensino Porto Business School e Instituto Superior de Serviço Social do Porto e, um pouco mais distantes, da Escola E-B 2,3 da Senhora da Hora e do Colégio Efanor.

A zona encontra-se igualmente servida pela estação de metro "Sete Bicas", por onde circulam cinco das seis linhas de metro. A partir desta estação é possível aceder diretamente a destinos como Póvoa de Varzim, centro de Matosinhos e centro do Porto, bem como aceder diretamente ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, e a outros meios de transporte público, como o autocarro urbano, o autocarro interurbano e o comboio.

O NorteShopping localiza-se a uma distância aproximada, em linha reta, de 3,4 km do centro da cidade de Matosinhos e de 3,7 km do centro da cidade do Porto.

Objetivos e justificação do projeto

De acordo com a informação disponibilizada pelo EIA, a zona da Senhora da Hora, vulgarmente denominada Quinta das Sedas, onde se insere o projeto, beneficiou durante os últimos vinte anos de um vasto conjunto de investimentos privados e públicos que transformaram profundamente a sua matriz económica, social e urbanística. O Grupo Sonae tem sido um dos agentes desta mudança, realizando importantes investimentos, dos quais se destacam o Hipermercado Continente, o NorteShopping, vários edifícios residenciais e de escritórios, bem como, nas imediações, a urbanização da Efanor, onde funciona, desde 2008, um equipamento de educação, com creche, 1.º e 2.º ciclo do Ensino Básico.

A atividade comercial é a mais forte âncora da zona, traduzida pela grande adesão do público ao NorteShopping. Os níveis de procura do NorteShopping pela população, e pelos lojistas, motivaram o proponente para a realização deste novo investimento, beneficiando algumas das suas áreas atuais e expandindo o conjunto comercial.

A ampliação do NorteShopping implicou o prévio pedido de alteração do Loteamento da Quinta das Sedas, junto da Câmara Municipal de Matosinhos. A implantação das novas instalações da Escola de Gestão do Porto no terreno adjacente à igreja, e a ausência de espaço que permitisse um possível alargamento do cemitério da Senhora da Hora, levaram à proposta de rever a ocupação prevista para os lotes de terreno números 5 e 10, para os quais o alvará de loteamento determina a construção de dois edifícios com sete pisos acima do solo. A alteração ao loteamento permite permutar com o Município de Matosinhos, os lotes 5 e 10 para futuro destino de Equipamento, pela área de terreno atualmente ocupada pelo Parque de

Estacionamento a sul do NorteShopping.

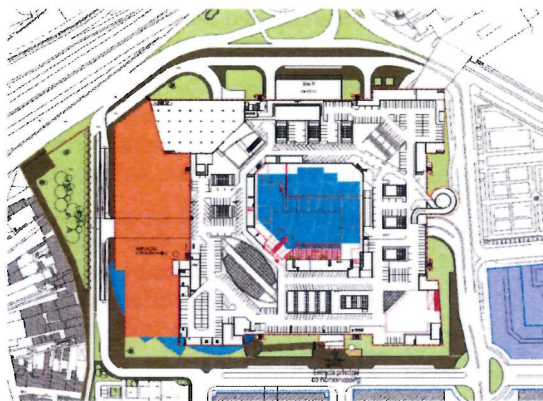
Descrição do projeto

O projeto avaliado consiste na ampliação de um conjunto comercial, designado por Norteshopping.

O projeto, conforme já referido, consiste na ampliação de uma área comercial já existente, o NorteShopping, cuja construção se iniciou em 1996, e abriu ao público em 1998.

Esta ampliação, para sul do atual edifício, traduz-se num aumento de 16 990 m² de área bruta acima do solo e destina-se a comércio, serviços, restauração e atividades complementares próprias de um centro comercial. Nestas atividades complementares incluem-se os cinemas, que serão transferidos da sua atual localização para a cobertura do NorteShopping. A atual localização dos cinemas, por sua vez, será também alvo de alteração, permitindo aumentar a oferta de lojas e restaurantes.

O projeto aproveita também para conferir uma imagem mais moderna e renovada a todo o conjunto do NorteShopping.



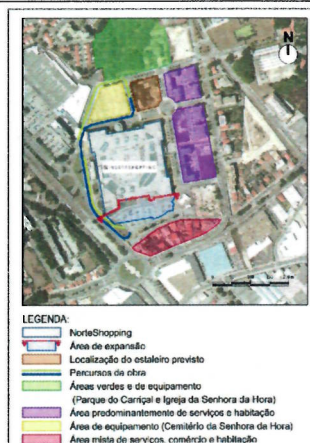
Layout do NorteShopping com a concretização do respetivo projeto de ampliação (área a laranja)

O Norteshopping será objeto de ampliação, que ocorrerá para Sul, na área do atual parque de estacionamento à superfície, e passará de uma área atual de 36.400 m² para 44.400 m². Assim, no total, a área de construção acima do solo aumentará 21 417 m², que correspondem aos 16.990 m² da zona de expansão do NorteShopping, e aos 4.427 m² no seu interior. A ampliação do existente avançará entre 40 m e 55 metros relativamente à fachada sul do edifício atual.

As cêrceas e alturas existentes mantêm-se, prevendo-se três pisos abaixo da cota de soleira e dois acima desta cota.

A expansão implica também a reorganização dos acessos na envolvente do NorteShopping, prevendo-se, junto à sua fachada sul, a existência de saídas desniveladas em direção a oeste. Estas irão contribuir para a redução do trânsito junto ao entroncamento da Av. Dr. Manuel Teixeira Ruela, a nascente do NorteShopping, e na rotunda da Avenida da Associação Empresarial de Portugal (AEP), a sul.

O projeto prevê a expansão do estacionamento, em três pisos abaixo da atual soleira e na cobertura do edifício ampliado. Os estacionamentos em cave terão uma área de 8.000 m² cada um, o estacionamento da cobertura abrangerá 2.650 m², perfazendo assim um aumento total de cerca de 18.600 m² da área de estacionamento. Esta reformulação de áreas pretende compensar a eliminação do parque de estacionamento localizado entre o NorteShopping (a norte) e a Rua Nova da Madorninha (a sul), cuja área será ocupada pela ampliação do edifício, traduzindo-se num aumento total de 745 lugares de estacionamento, a maioria dos quais localizados nos pisos -1, -2 e -3. Deste modo, após a ampliação, o NorteShopping ficará dotado de um total de 4 940 lugares de estacionamento.

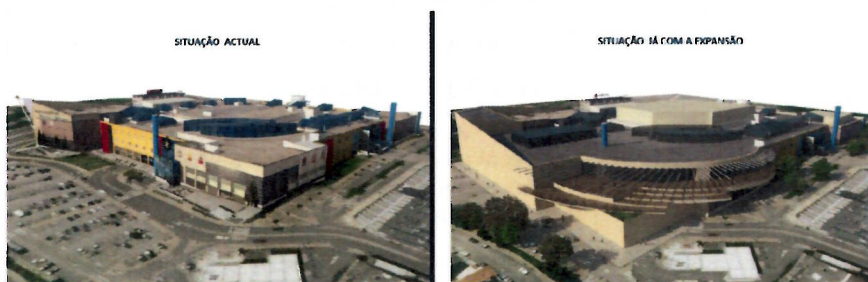


Zonamento da área imediatamente envolvente ao projeto, com indicação da localização do estacionamento

A eliminação do parque de estacionamento localizado entre o NorteShopping e a Rua Nova da Madorninha implicará a produção de uma quantidade de cerca de 6 000 toneladas de resíduos, a maioria constituída por asfalto e materiais inertes.

Após o projeto de expansão, os pisos -1, -2 e -3 destinar-se-ão a estacionamento, os pisos 0 e 1 incluem lojas e uma galeria comum de comunicação, e no piso 2 localizam-se os cinemas, uma loja, um estacionamento complementar e as áreas técnicas do centro comercial. No piso 1 está ainda prevista uma zona de terraço, de fruição e apoio à área de restauração, com o objetivo de abrir o centro comercial à envolvente.

O centro manterá, na generalidade, a sua organização atual, com a zona de circulação de visitantes e os corredores técnicos de apoio logístico às lojas que permitem, por exemplo, o abastecimento de mercadoria e o encaminhamento dos resíduos para a área de deposição dos mesmos, durante o período de funcionamento do centro comercial.



Simulação comparativa entre a situação atual do NorteShopping e a situação após a concretização do projeto de ampliação

O NorteShopping dispõe atualmente de uma central de cogeração de 2.950 kW de capacidade instalada. A energia elétrica produzida por esta unidade é vendida à rede nacional, mas a energia térmica é utilizada nos sistemas de climatização do centro comercial, recorrendo a gás natural como fonte de energia, recurso que permite a redução das emissões de dióxido de carbono do centro comercial, já que evita recorrer a equipamento de elevado consumo elétrico para a produção de energia térmica. Esta central de cogeração manter-se-á em funcionamento após a ampliação do centro.

Entre a atual fachada sul do NorteShopping e as habitações da Madorninha, localizadas do lado sul da Rua Nova da Madorninha, o projeto prevê a existência de uma área verde de enquadramento. Esta visa criar uma barreira visual e, simultaneamente, um espaço para usufruto público, ocupando parte do atual parque de estacionamento. Esta área inclui atualmente alguns elementos arbóreos, de folha

caduca e perene (coníferas), que serão integrados na nova solução paisagística. No projeto de Integração Paisagística (PIP), prevê-se o adensamento da mancha arbórea, com a plantação de árvores, e sementeira de prado de sequeiro, de modo a garantir uma reduzida manutenção. Estas novas árvores correspondem a Cupressus sempervirens (Cipreste) e Betula celtiberica (Vidoeiro). Outros exemplares marcarão o espaço, como, por exemplo, Aesculus hippocastanum (castanheiro-da-Índia) – trata-se de uma árvore de folha caduca, com uma ampla copa abobadada, e com floração na primavera, prévia ao surgimento das folhas.

A proposta de requalificação da Rua Nova da Madorninha prevê que, no mesmo espaço e na mesma cota, sejam criadas condições para a circulação de veículos e de peões (rua de uso misto). Esta rua inclui também uma faixa para estacionamento automóvel. De modo a garantir a circulação automóvel a baixas velocidades e, consequentemente, a melhor coexistência entre veículos e peões, o pavimento é constituído por cubo de granito azul (5x5cm).

Em termos socioeconómicos, atualmente, o NorteShopping emprega 2800 funcionários e, indiretamente, contribui para 4000 postos de trabalho. Com o projeto de ampliação, prevê-se o aumento destes valores, na ordem dos 25% e 30% respetivamente, ou seja, prevê-se a criação de 700 postos de trabalho diretos e de 1200 postos de trabalho indiretos, na fase de exploração. A fase de construção do projeto de ampliação implica, em média, o envolvimento de 300 trabalhadores.

O projeto de expansão prevê que ocorra um aumento de cerca de 1,8 milhões de visitas por ano.

O valor do investimento previsto é de 43,5 milhões de euros.

Relativamente à programação temporal, perspetiva-se que a fase de construção decorra durante 18 meses, antevendo-se a necessidade de recorrer a trabalho noturno e ao fim-se-semana. Numa primeira etapa serão realizadas as obras associadas ao estacionamento e, de seguida, será intervencionada a área comercial. Dada a natureza do projeto, não se prevê a sua desativação, que estará dependente do dinamismo da economia no futuro.

Fase de construção

As principais alterações previstas no âmbito da ampliação do projeto, por piso, serão:

- Piso -3: sem alterações;
- Piso -2: pequenas alterações nas vias do estacionamento existente (sinalização vertical e horizontal), para assegurar a ligação ao novo espaço de estacionamento, e à nova saída exterior (o avanço da saída para o exterior para o novo limite do edifício já ocorre na zona de ampliação);
- Piso -1: criação de uma rampa de acesso ao piso -2; pequenas alterações nas vias do estacionamento existente (sinalização vertical e horizontal), para assegurar a ligação ao novo espaço de estacionamento; reorganização dos lugares de estacionamento;
- Piso 0 e 1: supressão de espaços de lojas para expansão do "Mall";
- Piso 2: ampliação dos cinemas (com perda de 249 lugares de estacionamento); reorganização de lugares de estacionamento (com criação de lugares de estacionamento) na zona de ligação ao novo edifício; criação de vias de acesso à cobertura da ampliação.

De acordo com a informação prestada no EIA, as principais ações/ trabalhos/ aspetos que serão empreendidos em cada uma das fases de implementação do projeto - construção e exploração – serão as seguintes:

Empreitadas:

- A. Escavações e superestrutura;
- B. Parque de estacionamento subterrâneo da zona de ampliação;

	C. Expansão do "Mall"; D. Fachadas; E. Elevadores e escadas rolantes; F. Cinemas; G. "Mall Premium". Na empreitada de escavações e superestrutura - A, as principais atividades de construção serão as seguintes: - Mobilização e montagem do estaleiro; - Escavações e movimentos de terras; - Reposicionamento de infraestruturas no local da escavação; - Contenção periférica; - Acessos provisórios ao parque de estacionamento (ponte-túnel); - Fundações profundas; - Fundações superficiais; - Construção da estrutura do edifício. Na empreitada do parque de estacionamento subterrâneo da zona de ampliação - B, as principais atividades de construção são as seguintes: - Acabamentos de construção civil; - Infraestruturas dos pisos de estacionamento. Nas empreitadas da expansão do "Mall" e do "Mall Premium" - C e G, as principais atividades de construção são as seguintes: - Demolições; - Alvenarias; - Reposicionamento de infraestruturas; - Frentes de loja; - Infraestruturas; - Tetos; - Pavimentos; - Revestimento de paredes. Na empreitada de fachadas - D, as principais atividades de construção são as seguintes: - Painéis, alvenarias e revestimentos; - Serralharias. Na empreitada de elevadores e escadas rolantes - E, a principal atividade de construção é a montagem destes equipamentos. Na empreitada de cinemas - F, as principais atividades de construção são as seguintes: - Demolições; - Execução da estrutura; - Execução das bancadas; - Alteração do acesso de clientes. Como projetos complementares há a considerar as remodelações da rede viária e das redes de infraestruturas, e o projeto de integração paisagística.
--	---

Concluída a fase de construção, haverá atividades de construção, no interior do Norteshopping, a cargo dos lojistas, incluindo os cinemas.

Em termos de balanço de terras, verifica-se que ocorrerá 35 000 m3 de terras sobrantes, devido à concretização de pisos abaixo da cota de soleira, traduz-se na necessidade de realizar escavações, com uma profundidade máxima de cerca de 8 m, sendo que o EIA informa que as terras sobrantes podem ser depositadas em aterros de inertes ou utilizados na recuperação paisagística e ambiental de pedreiras ou areeiros, não estando ainda definido o seu destino final. Sem prejuízo, o EIA indica que será garantido o destino a dar a estas terras, se conduzidos para o exterior da obra, com identificação e caracterização de qual o local de depósito para as terras de escavação sobrantes este aspeto deve-se ao facto de o local em concreto para destino das terras sobrantes vir apenas a ser escolhido pelo empreiteiro, no início da fase de construção.

Ainda assim, o Aditamento refere que foi efetuada uma pesquisa de operadores licenciados para receber as terras sobrantes. Estes operadores foram pesquisados no SIRAPA, para o concelho de Matosinhos e concelhos próximos. Foram identificados onze operadores para a gestão do LER 17 05 04 (solos e rochas não abrangidos em LER 17 05 03, ou seja, não contaminados por substâncias perigosas), localizados nos concelhos de Maia (1), Trofa (3), Valongo (4), Vila do Conde (1) e Vila Nova de Gaia (2), sendo apresentada a lista e a localização aproximada destes operadores, face ao NorteShopping.

Fase de exploração

As principais atividades ou aspetos da fase de exploração do NorteShopping são os seguintes:

- Gestão da energia, incluindo operação da central de cogeração, e da iluminação dos espaços comuns, funcionamento de elevadores e escadas rolantes;
- Limpeza dos espaços comuns e recolha de resíduos;
- Gestão dos espaços verdes interiores;
- Manutenção do edifício, incluindo redes técnicas, e dos espaços comuns;
- Segurança;
- Informação aos visitantes;
- Organização de eventos, tais como exposições e outras atividades, sociais, culturais e ambientais, em ligação com as comunidades da envolvente e outros parceiros;
- Controlo das condições de utilização do espaço pelos lojistas, incluindo a realização de obras no interior das lojas.

Em relação ao Tráfego e Acessibilidades, o EIA integra estudos de base (ETDez15) e posteriores reformulações que decorreram de solicitações efetuadas pela CA (ETAbr16). Assim, no sentido de avaliar as condições de circulação e do desempenho do tráfego na área de estudo, foram avaliados distintos cenários durante a hora de ponta da tarde de um dia útil.

Os cenários equacionam a reorganização da rede viária envolvente ao NorteShopping e um conjunto de distintas intervenções ao nível da infraestrutura rodoviária de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal. Foram avaliados distintos cenários de evolução considerados como plausíveis: a não concretização da ampliação [SE / SE A], a concretização da totalidade dessas intervenções [CE] e a concretização apenas das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], nomeadamente:

- No Ano Base (2017), data que o proponente prevê concluir a implementação do projeto (com expansão do projeto, objeto do procedimento de AIA) [2017 CE A];
- No Ano Horizonte (2027), data em que o proponente prevê a plena exploração do projeto (com expansão do projeto, objeto do procedimento de AIA) [2027 CE A];

- No Ano Horizonte (2027), com expansão do projeto objeto do procedimento de AIA e um conjunto de intervenções de ligação e de articulação entre as redes nacional e municipal [2027 CE];

- No Ano Horizonte (2027), sem expansão do projeto, objeto do procedimento de AIA [2027 SE A].

Nos dois primeiros cenários referidos com a expansão do projeto [CE A], foram somente consideradas as intervenções promovidas pelo NorteShopping e de sua responsabilidade, que são:

- Reperfilamento para dois sentidos de circulação na Rua João Mendonça, desde a Rotunda da NOS à Rotunda da Sra. da Hora;

- Nova rotunda junto à atual saída do NorteShopping prevendo a distribuição do tráfego para Poente e Nascente;

- Reperfilamento da Av. Henrique Pousão possibilitando a ligação Poente à Rotunda da NOS;

- Reformulação e aumento de capacidade da Rotunda da NOS;

- Reperfilamento da Av. Teixeira Ruela prevendo a introdução de passadeiras semaforizadas;

- Reprogramação Semafórica do cruzamento da Av. Teixeira Ruela com a EN12 – Circunvalação;

- Criação de uma rede ciclável e pedonal na envolvente do NorteShopping, promovendo a conexão à rede de transportes públicos e à Estação do Metro das Sete Bicas;

- Construção de um túnel unidirecional na Av. Calouste Gulbenkian que permite uma nova ligação norte à A28 (sentido sul-norte).

No cenário com a expansão do projeto e um conjunto de intervenções de ligação e de articulação entre as redes nacional e municipal [CE], foram ainda consideradas essas intervenções, promovidas no âmbito da articulação entre o proponente, a CMM e a IP, SA.

- Rotunda entre a R. Sara Afonso e R. Henrique Pousão

- Ligação da rotunda da Av. C. Gulbenkian à A28 (Sentido Sul-Norte)

- Ligação da A28 à rotunda da Av. C. Gulbenkian (Sentido Sul-Norte)

- Rotunda na Estrada da Circunvalação (EN12)

- Acesso poente da A28 até à rotunda do Estádio do Mar (Sentido Norte-Sul)

- Acesso da A28 ao Hospital Pedro Hispano (Sentido Norte-Sul)

- Acesso da Av. Dr. Eduardo Torres (próximo ao Hospital) (Sentido Norte-Sul).

No cenário sem expansão do projeto [SE A] foi considerada a rede viária atual, sem qualquer melhoria ou beneficiação da rede viária.

O Relatório de EIA prevê que a ampliação do conjunto comercial, designadamente, aumentando a área bruta locável em 14.144 m² (+29%) venha a criar 700 novos empregos diretos e de 1200 indiretos (respetivamente, +25% e +30%). Neste contexto, o ET estima, com recurso à bibliografia internacional que ampliação do conjunto comercial poderá conduzir a um aumento de entradas e saídas de veículos do conjunto comercial de, respetivamente, 159 e 172 veículos na hora de ponta da tarde (respetivamente, +14,0% e +15,9%).

Pese embora o sustentado, considera-se ser esta previsão uma estimativa conservadora e, face aos elementos disponibilizados, parece não ser de descartar a hipótese de se vir a verificar uma maior atratividade por parte da nova oferta comercial e o consequente aumento de tráfego rodoviário efetivamente superior ao cenário base estimado pelo ET nas suas sucessivas versões.

Cabe ainda referir que na modelação da rede viária foram considerados e adotados

os resultados obtidos nos períodos horários de ponta que representam volumes de tráfego claramente acima da média anual, ou seja, numa sexta-feira das 18h às 19h na semana de Dezembro antes do Natal. De referir que o volume total de veículos contados em todos os postos é, na hora de ponta de dia útil, de 40 760 veículos, sendo que durante o sábado esse valor é de 38 927 veículos (superior ao de dias úteis em 4,5%).

Em relação à reorganização da rede viária na envolvente do NorteShopping, constata-se que a mesma permitirá criar percursos de entrada e saída do NorteShopping, alternativos aos atuais, nomeadamente àqueles que hoje solicitam os troços da rede viária mais sobrecarregados, que são a EN12 e a Rotunda AEP, nomeadamente:

- Percurso de entrada:

- Desde o Centro de Matosinhos/Hospital Pedro Hispano/Troço norte da Av. Calouste Gulbenkian, tendo como alternativa o percurso pela Rotunda da NOS – Rua João Mendonça – Rua Sara Afonso.

- Percursos de saída:

- Para o Centro de Matosinhos/Hospital Pedro Hispano/Troço norte da Av. Calouste Gulbenkian, através da nova rotunda a prever junto à saída do NorteShopping – ligação à direita para a Rotunda NOS.

- Para a A28 Norte, através da nova rotunda a prever junto à saída do NorteShopping – ligação à direita para a Rotunda NOS – Túnel previsto na Av. Calouste Gulbenkian, junto ao Continente.



Fonte: Base Google Earth

Percursos de entrada e saída do Norteshopping

- Constata-se igualmente que o novo conceito de circulação, a beneficiação da Rua João Mendonça/Rotunda NOS, e a construção do novo túnel na Av. Calouste Gulbenkian, possibilitará que o tráfego com origem na zona da Senhora da Hora/Sete Bicas, e que tem como destino a A28, sentido sul-norte, possa ter um percurso alternativo à rotunda AEP.

No sentido de aferir os impactes na rede viária dos cenários com e sem expansão do NorteShopping, foram calculados os Níveis de Serviço dos principais nós viários localizados na área de estudo, cuja localização se apresenta na figura seguinte.



Fonte: Base Google Earth

Localização dos nós viários analisados

Assim, considerando plausível o cenário de evolução que contempla apenas a concretização das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], o ETAbr16 estima que, com a reorganização viária da rede envolvente ao NorteShopping e a construção de um novo túnel de acesso à A28 desde a Av. C. Gulbenkian, haja uma redistribuição do tráfego rodoviário que considera suficiente para evitar uma penalização mais significativa das vias e dispositivos que, na hora de ponta da tarde, operam hoje em regime gravoso: aproximadamente instável /instável /forçado (D-F). No entanto, mesmo sem considerar a hipótese de uma maior atratividade, nesse cenário [CE A], o ETAbr16 estima, face à situação atual, um aumento do tráfego rodoviário com naturais impactos em alguns dispositivos: no ramo nascente da rotunda da Barranha, no ano horizonte e na hora de ponta da tarde, é estimada degradação do nível de serviço (C->D); no ramo sul da Rotunda da AEP, é estimado um agravamento e a uma situação que atualmente apenas se verifica no ramo norte (D->E); e no ramo sul da rotunda NOS, a degradação, sendo relevante, não será de molde a desestabilizar o fluxo de tráfego (A->C).

A título de exemplo, e mais em detalhe, considerando esse cenário [CE A], no ano horizonte (2027) e para a hora de ponta da tarde, o tráfego que através da Av. Dr. Manuel Teixeira Ruela se dirige à EN12 seria reduzido dos atuais 1125 para 969 ao passo que aumentaria, quer no ramo sul da rotunda NOS dos atuais 532 para 1056 (assumindo um regime C - estável), quer no ramo de acesso à A28 (após o novo túnel) dos atuais 474 para 1008 (estimando manter-se o regime mais gravoso F - forçado). Sublinhe-se que, para esse ano horizonte e nesse cenário de evolução [CE A], o ETAbr16 estima ainda um aumento de tráfego em todos os ramos de acesso à rotunda da AEP. No ramo sul passaria a verificar-se um regime E - instável que hoje se observa apenas no ramo norte mas, pese embora o aumento de tráfego no ramo nascente (+12,7%), o ETAbr16 estima manter-se um regime A - livre.

Importa ainda sublinhar que este cenário de evolução mais restrita da rede rodoviária [CE A] estima impactos distintos e mais gravosos daqueles que ocorreriam na hipótese de concretização do conjunto de dez intervenções, consideradas no cenário base apresentado no ETDez15 [CE] e que têm vindo a ser equacionadas na articulação entre o NorteShopping, a CMM e a IP, SA. Essas intervenções enquadram-se num plano mais vasto de reformulação da rede rodoviária envolvente ao NorteShopping /Rotunda da AEP mas visam responder aos impactos esperados pela ampliação do NorteShopping, permitindo nomeadamente, no parecer da CMM e da IP, "minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação" e garantir "bom funcionamento da mesma".

A título de exemplo, a estimativa de tráfego que solicita o ramo norte da rotunda da AEP na hora de ponta da tarde é atualmente de 1447 veículos e, no cenário base apresentado no ETDez15 [CE], seria de 589 veículos no ano horizonte (2027), o que representaria a possibilidade de uma melhoria muito significativa. No entanto, no cenário de evolução que contempla apenas a concretização das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], a estimativa para o mesmo ramo norte é de 1520 veículos no mesmo ano horizonte, o que representaria uma ligeira degradação da situação atual.

Simultaneamente foram analisados e calculados os Níveis de Serviço nas principais Rampas de entrada e saída da A28, durante as horas de ponta da rede, sendo que os mesmos traduzem, em todos os cenários, condições de circulação difíceis e com atrasos significativos, devido à atual saturação da A28 com níveis de serviço E e F. Salienta-se que nos cenários com expansão, parte do tráfego que acede à A28, no sentido sul-norte, passará a usar o túnel da Av. Calouste Gulbenkian com destino à A28, ao invés de solicitar o acesso pela Rotunda AEP à A28, o que permitirá retirar carga do ramo de entrada na A28 desde a rotunda da NOS. Tal só é possível devido à reorganização da rede viária, e à construção do novo túnel os quais, em conjunto, conseguem garantir novos percursos dentro da rede, e maior redundância da mesma.

Em síntese, e no que se refere ao Tráfego e Mobilidade, o conclui-se que:

- Os pareceres da IP,SA. e da CMM, pese embora sem ter presente os cenários de intervenção mais restrita contemplados no ETAbr16, pressupõem o conjunto de intervenções mais abrangentes como potencialmente viáveis, pese embora ainda sujeitas a posterior aprovação dos respetivos projetos de execução, concedendo que,

não apenas permitiriam «minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação» mas garantir o «bom funcionamento da mesma». No entanto, o parecer do IMT não vislumbra viabilidade técnica para a implementação de algumas das intervenções estruturantes, designadamente, as relacionadas com a criação de novos acessos à A28, acrescentando apenas não ver inconveniente na implementação de um novo túnel, desde a Av. C. Gulbenkian que estabeleça ligação ao acesso à A28 já existente. O IMT sublinha ainda que as conclusões do ETAbr16 - no cenário do conjunto de intervenções mais restrita – apontam, com ou sem ampliação do NorteShopping, para a manutenção dos níveis de serviço na A28 que “já atualmente apresenta problemas de capacidade”.

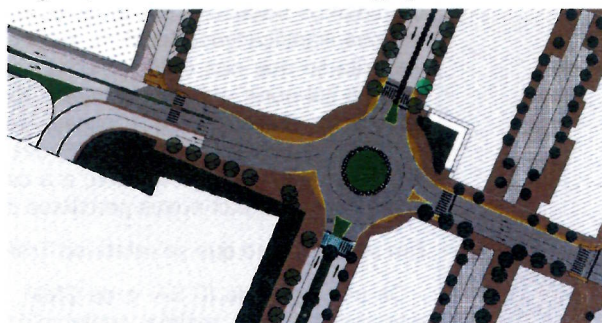
- Para além das intervenções propostas ao nível da rede viária com vista ao melhor desempenho e adequação do tráfego rodoviário, encontra-se em desenvolvimento um Plano de Mobilidade para o NorteShopping, o qual terá como objetivo fomentar a sustentabilidade do sistema de transportes, promovendo medidas que apoiem e facilitem a transferência modal dos clientes e trabalhadores para modos de transporte mais eficientes (transporte público e modos suaves, pedonal e ciclável), evitando assim a dependência do mesmo através do transporte individual, integrando preocupações como a eficiência energética e económica, a segurança e a equidade social. Pelas razões expostas, a implementação deste Plano irá também contribuir para a melhoria das condições de circulação na envolvente ao NorteShopping.



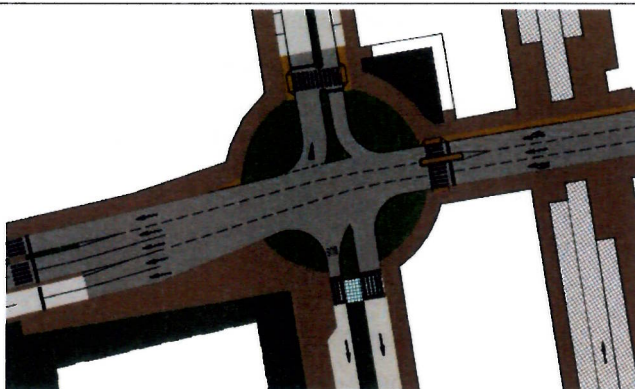
Novo esquema de acessos do NorteShopping e percurso de acesso à A28 sentido Norte



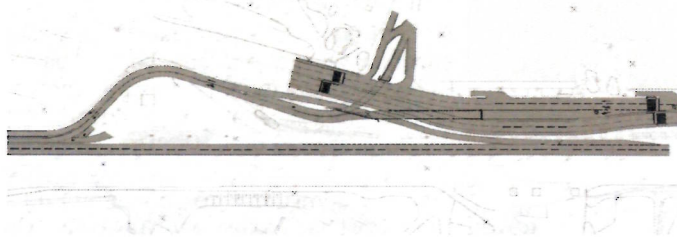
Reorganização viária da envolvente do NorteShopping – Pormenor rotunda NOS



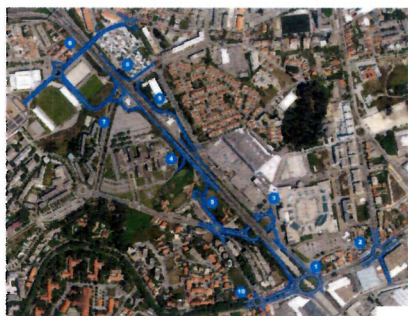
Reorganização viária da envolvente do NorteShopping – Pormenor rotunda entre a Rua Sara Afonso e a Rua Henrique Pousão – ano horizonte (2027)



Reorganização viária da envolvente do NorteShopping – Pormenor da rotunda entre a Rua Sara Afonso e a Rua Henrique Pousão – ano base (2017)



Túnel de acesso à A28 desde a avenida Calouste Gulbenkian



Intervenções	Cenários				
	HPT 2015	HPT 2017 CE	HPT 2027 CE	HPT 2017 SE	HPT 2027 SE
Expansão do NorteShopping		X	X		
Reorganização da via da rede envolvente ao NorteShopping (12/2)		X	X		
Rotunda entre a R. Sara Afonso e R. Henrique Pousão			X		
Túnel de acesso à A28 desde a Av. C. Gulbenkian (Sentido Sul-Norte) (8)		X	X		
Ligação da rotunda da Av. C. Gulbenkian à A28 (Sentido Sul-Norte) (8)		X	X		X
Ligação da A28 à rotunda da Av. C. Gulbenkian (Sentido Norte-Sul) (8)		X	X		X
Rotunda na Estrada da Circunvalação (EN12) (15)			X		X
Acesso paralelo da A28 até à rotunda do Estado do Mar (Sentido Norte-Sul) (8)		X	X		X
Acesso da A28 ao Hospital Pedro Hispano (Sentido Norte-Sul) (8)			X		X
Acesso da Av. Dr. Eduardo Tormes (próximo ao Hospital) (Sentido Norte-Sul) (8)			X		X

Planta de intervenções previstas na envolvente à A28, e relação entre os vários cenários do Estudo de Tráfego e as intervenções na rede viária consideradas em cada um deles

Síntese do procedimento

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto da Ampliação do Centro Comercial NorteShopping, relativo a um Projeto de Execução, foi remetido pela Direção Geral das Atividades Económicas (DGAE) para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN) a 15 de setembro de 2015, no intuito de que fosse instruído o respetivo procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao abrigo do DL n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com a redação e alterações produzidas pelos DL n.º 47/2014, de 24 de março e DL n.º 179/2015, de 27 de agosto – Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJIA).

O proponente do EIA avaliado é a Norteshopping – Centro Comercial, SA, NIF 502 298 340, com sede na Rua Galileu Galilei, 2, 3.º Piso, Edifício Torre Ocidente, 1500-392 LISBOA.

O EIA é da responsabilidade da empresa Júlio de Jesus, Consultores.

A Entidade Licenciadora (EL) é a DGAE.

A Autoridade de AIA (AAIA) é a CCDRN.

De acordo com o disposto no ponto 2 do Artigo n.º 9 da legislação citada, a AAIA, que preside à Comissão de Avaliação (CA), convocou os seguintes organismos para integrarem a Comissão:

- CCDR-Norte,
- ao abrigo da alínea a) do ponto 2 do artigo 9º mencionado,
- Presidente da CA,
- Consulta Pública,
- ao abrigo da alínea i),
- Técnicos especializados,
- APA/ARHN, face ao disposto na alínea b),
- DRCN, face ao disposto na alínea d),
- DGAE, para cumprimento do disposto na alínea h).

A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) encontra-se representada na CA pelos seguintes técnicos: Arqt. Pais. Alexandra Duborjal Cabral (que coordena o procedimento de AIA e é responsável pela avaliação do descritor Paisagem), Eng. Rosário Sottomayor (responsável pela Consulta Pública e pela avaliação do RNT), Dr. Rui Fonseca (descritores Geologia e Geomorfologia), Dra. Rita Ramos (descritor Socio-economia), Eng. Luís Amorim (descritores Uso do Solo e Ordenamento do Território), Eng. Luís Santos (descritores Ruído e Resíduos), Dra. Cristina Figueiredo (descritor Qualidade do Ar), e Eng. Ricardo Sousa (Acessibilidades e Tráfego).

A Agência Portuguesa do Ambiente (APA/ARH-N) está representada na CA pela Eng. Isabel Tavares, a DRC-N pela Dra. Anabela Lebre, e a DGAE Eng. Paula Santos.

O presente documento consubstancia o previsto no ponto 1 do artigo 16º do RJAIA.

Tendo em consideração que os elementos instrutórios do EIA foram rececionados na CCDRN a 21 de setembro de 2015, o procedimento de AIA foi instruído a 22 de setembro de 2015, pelo que a declaração de conformidade do EIA teria de ocorrer até ao dia 10 de novembro de 2016, atento ao início da contagem do prazo de conformidade ocorrer 6 dias úteis após a data de instrução do procedimento, face ao disposto no ponto 5 do artigo 14º do novo RJAIA, e os prazos intercalares previstos nos pontos 3 e 4 do mesmo artigo.

Para cumprimento da avaliação da fase de conformidade do EIA, a AAIA, ao abrigo do disposto no ponto 6 do artigo 14º da legislação citada, convidou o proponente a efetuar a apresentação do projeto e respetivo EIA à CA nas instalações da CCDRN, a 16 de outubro de 2015 tendo, no mesmo dia, sido solicitados elementos adicionais para efeitos de conformidade, conforme previsto no ponto 7 do artigo 14º.

O documento de solicitação de elementos adicionais foi rececionado pelo proponente a 20 de outubro de 2015, pelo que decorreram 21 dias úteis do prazo do procedimento de AIA.

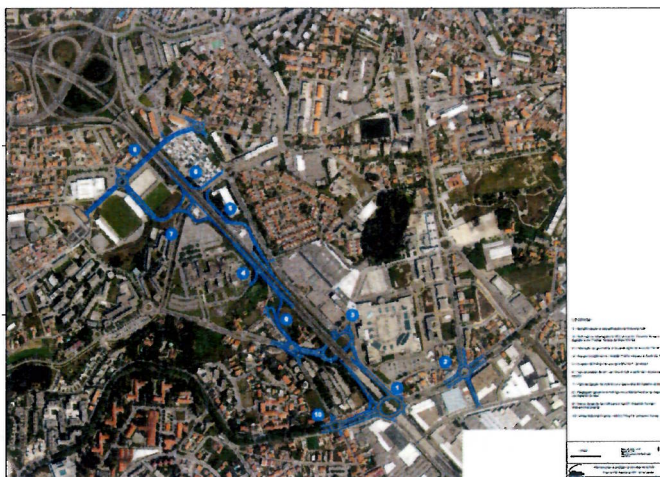
O prazo para resposta ao PEA ficou estabelecido inicialmente para o dia 31 de dezembro de 2015; no entanto, e face a solicitação do proponente, em tempo útil, esse prazo foi prorrogado para 15 de fevereiro de 2016, tendo o mesmo sido cumprido junto da AAIA, e tendo tal documentação sido rececionada a 10 de fevereiro de 2016.

Verificada a resposta rececionada, a Declaração de Conformidade do EIA foi emitida a 1 de março de 2016, correspondendo ao 36º dia do prazo geral do procedimento de AIA, e 30º dia do prazo específico inerente à fase de conformidade, tendo, no entanto, sido solicitada informação complementar, nomeadamente me termos de Paisagem e Resíduos. O prazo de entrega de tal documentação ficou estabelecido

	para o dia 22 de março de 2016, prazo que foi cumprido pelo proponente. Assim, e atendendo ao previsto no ponto 2 do artigo 19º do RJAIA, a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) passou a ter que ser exarada até ao dia 1 de junho de 2016. A CA efetuou uma visita ao local no dia 15 de março de 2016, tendo sido acompanhada por representantes da empresa, respetivos consultores, e membros da CA. No âmbito da presente avaliação foi solicitado parecer à Câmara Municipal de Matosinhos, às Infraestruturas de Portugal, IP, e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), tendo estas entidades prestado resposta, conforme pareceres em anexo ao Parecer Técnico Final da CA. Atendendo ao previsto no ponto 1 do artigo 18º do RJAIA, e face aos procedimentos estabelecidos <i>a posteriori</i> da publicação do RJAIA pelas Autoridade de AIA, a CA reuniu a 25 de maio de 2016, no sentido de congregar num Índice de Avaliação Ponderada de Impactes Ambientais (IAP) os resultados parcelares da avaliação setorial de cada descritor, tendo sido obtido o Índice Final de 3. Ambas as tranches da taxa devida pelo procedimento de AIA, nos moldes do disposto no ponto 1 do artigo 49º do RJAIA, e conforme estabelecido pela Portaria n.º 1102/2007, de 7 de setembro (em vigor à data do cálculo inicial da taxa), com as alterações produzidas pela Portaria n.º 1067/2009, de 18 de setembro, foram liquidadas em tempo útil. O Parecer Final da Comissão de Avaliação, o Relatório de Consulta Pública e a proposta de DIA foram remetidos ao proponente, a 31 de maio de 2016 (correspondendo ao 99º dia do procedimento de AIA), para efeitos de audiência prévia, ao abrigo dos artigos 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, tendo sido suspenso o prazo do procedimento de AIA. Face à data de notificação do Proponente (a 1 de junho de 2016), o prazo limite para apresentação de alegações terminava a 16 de junho de 2016, tendo as alegações sido rececionadas na Autoridade de AIA, via correio, a 17 de junho de 2016, cumprindo-se assim o prazo.
--	---

Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas	A Câmara Municipal de Matosinhos, tendo em consideração os elementos disponibilizados pela versão inicial do ET, a Dezembro de 2015 (o ETDez15 prevê a concretização do conjunto de dez intervenções de articulação rodoviária na envolvente ao NorteShopping), considera que <i>“é expectável que os desenvolvimentos previstos na ligação e articulação da rede viária nacional à rede municipal existente e prevista na envolvente, na proposta apresentada, garantam o bom funcionamento da mesma”</i>, pelo que, se pronuncia por uma apreciação favorável <i>«desde que sejam integralmente contemplados todos os aspetos de intervenção e exploração preconizados no EIA assim como, escrupulosamente observadas todas as medidas mitigadoras de impactes negativos nele propostos»</i>. Saliencia, em fase de obra, a necessidade de serem salvaguardadas as atuais ou executadas alternativas de acesso ao empreendimento, assim como a todos os edifícios e propriedades da envolvente e aos espaços públicos não intervencionados, como ainda, de forma regulamentar, garantir a continuidade e o bom funcionamento de todas as vias, passeios, baias e parques de estacionamento, separadores centrais, placas ajardinadas ou outros espaços públicos, dando especial atenção ao rebaixamento de passeios, dos ilhéus e separadores e às rampas a executar em zonas de atravessamento de peões, para permitir fácil acesso a todos os cidadãos de mobilidade condicionada ou reduzida ou para os utilizadores de outros modos suaves de transporte. A Infraestruturas de Portugal, SA., pressupondo a concretização do conjunto das dez intervenções apresentadas, considera que <i>“tais intervenções permitirão minimizar os efeitos esperados, nas condições de circulação, dos efeitos decorrentes do incremento da procura associada à expansão deste polo gerador”</i>, sublinhando, no entanto, que <i>“à exceção da ligação prevista ao Hospital Pedro Hispano, não constam do conjunto de atividades planeadas e programadas desta empresa”</i>. Pronuncia-se
--	--

assim pela viabilidade do projeto de ampliação "atendendo à execução das reformulações ao nível da reorganização da rede viária na envolvente ao Norteshopping, previstas e analisadas no Estudo de Tráfego (março 2016), devendo estas acompanhar a execução do projeto de ampliação em estudo". O parecer salvaguarda ainda que as intervenções na rede sob jurisdição da IP, SA., "carecem de projeto de execução aprovado por esta empresa, ficando sujeito a licenciamento nos termos do n.º 1 do artigo 42º do EERRN" e sublinha que uma nova versão reformulada do ETDez15, mereceu a aprovação da IP em Março de 2016 (ETMar16).



- em relação à Rede Ferroviária, nada há a referir, uma vez que não se verifica a interferência da proposta em análise com vias integradas no domínio ferroviário.

O **Instituto da Mobilidade e dos Transportes**, indica que, tendo presente o conjunto das dez intervenções mencionadas e os distintos cenários de evolução da rede previstos no ETAbr16 (a adenda de Abril de 2016 complementa o ETDez15), incide, em particular, sobre o sublanço da A28 entre a Rotunda da AEP e o nó de Sendim, sublinhando que se verificam já atualmente "problemas de capacidade" mas que os cenários com e sem ampliação do centro comercial (CE A e SE A), avaliados no ETAbr16, "não revelam degradação dos níveis de serviço no sublanço". Sustentando-se no mesmo ETAbr16, o parecer não "vê inconveniente na implementação da ligação da Av. Calouste Gulbenkian à A28, através do acesso já existente"; no entanto, "relativamente às restantes ligações à A28, consideradas no estudo de tráfego datado de dezembro de 2015", pese embora reconheça que o EERRN prevê a eventual autorização de "novas ligações para melhorar a conexão entre estradas da rede rodoviária nacional", considera que "dada a extensão do sublanço, não existem condições para que as mesmas possam ser admitidas", porquanto "motivam manobras de entrecruzamento, em curtas extensões, que prejudicam quer as condições de circulação quer de segurança".

Por fim, adianta ainda dever considerar-se válido um anterior parecer emitido em 2012 pelo então INIR, que considerou que a "área correspondente à ampliação do centro comercial se situava fora da zona de servidão non aedificandi da autoestrada".

Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão

De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março e pelo Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, a Consulta Pública decorreu durante 20 dias úteis, entre os dias 9 de março de 2016 e 6 de abril de 2016.

Durante o período de Consulta Pública, foram recebidas 6 participações, 4 das quais foram recebidas através do Portal "Participa" e 2 remetidas por correio normal.

Todas estas participações foram apresentadas por cidadãos, sendo que as 4

	recebidas através do Portal Participa correspondem a apenas a 2 cidadãos. Uma das participações recebida por correio, refere-se a um abaixo-assinado, subscrito por 37 cidadãos, e a outra foi assinada por 2 moradores na área residencial limitada pela rua Artur Silva Maia e pela viela Dr. Eduardo Torres. Em termos gerais, as participações incidem sobre os seguintes aspetos: - garantia de acesso a pessoas de mobilidade reduzida a determinada área do projeto; - reabilitação dos jardins junto do edifício do NorteShopping; - impactes no tráfego e acessibilidades na área envolvente do projeto, nas diferentes fases da sua implementação; - impactes ao nível da qualidade do ar e do ambiente sonoro, junto da população residente; - impactes da fase de construção nos edifícios situados no principal arruamento afetado pelas futuras obras; - proposta de estudo de novos cenários para outros horizontes que não apenas os contantes no Estudo de Tráfego apresentado. O teor das participações recebidas foi devidamente analisado e considerado na avaliação constante do Parecer Técnico Final da CA.
--	--

Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial e/ou do espaço marinho, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes	No tocante aos aspetos de Ordenamento do Território, constata-se que o projeto é compatível com as disposições estabelecidas nos IGT em vigor.
--	---

Razões de facto e de direito que justificam a decisão	Da avaliação efetuada, e face aos pareceres setoriais emitidos, verifica-se que: - no que respeita ao <u>Tráfego e Mobilidade</u>, a rede rodoviária de maior proximidade ao projeto serve múltiplos equipamentos e serviços e inclui duas importantes estradas da rede rodoviária nacional (A28 e EN12), apresentando já alguma fragilidade porquanto se verificam situações frequentes de fluxo instável e elevadas taxas de saturação. Não obstante, face à sua pretensão, o proponente avança um conjunto de intervenções orientadas para a melhoria das condições de tráfego e da mobilidade que sustentam a emissão de parecer condicionado, nos seguintes termos: Em articulação com as entidades com jurisdição nessa matéria, equacionar um conjunto de intervenções ao nível da infraestrutura rodoviária de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal passíveis de permitir <i>"minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação"</i> e garantir um <i>"bom funcionamento da mesma"</i>, bem como, na proximidade imediata do Norteshopping, implementar algumas intervenções rodoviárias e novas soluções de circulação que promoverão uma melhoria das condições de entrada e saída do centro comercial. No quadro das recomendações do "Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos (Geradores e Atractores de Deslocações)" (IMT), prosseguir o desenvolvimento de um Plano de Mobilidade, visando implementar um conjunto de medidas que apoiem e facilitem a transferência modal dos clientes e trabalhadores para modos de transporte energética e ambientalmente mais eficientes e mais sustentáveis;
---	--

- Relativamente ao descritor Uso do Solo, considera-se ser de emitir parecer favorável ao projeto, condicionando a que as propostas de alteração na rede viária consideradas sejam aprovadas pela entidade competente e concretizadas em articulação com o projeto de Ampliação do NorteShopping, o que se assegurou com a obtenção dos pareceres adas IP, SA., e IMT, e com as condicionantes avançadas pela avaliação do descritor "Tráfego e Mobilidade";
- No que concerne à Paisagem verifica-se que os impactos decorrentes da ampliação do projeto serão de magnitude reduzida, atendendo às características de toda a envolvente do centro comercial, à dimensão da ampliação, à sua área de inserção e à implementação do PIP. Os impactos ocorrentes na fase de exploração, que será a temporalmente mais permanente, serão mitigados pelo desenvolvimento do PIP. Assim, considera-se que poderá ser emitido parecer favorável, condicionado ao cumprimento do PIP e medidas assinaladas no presente Parecer Técnico Final;
- Em relação à Qualidade do Ar, tendo em conta que na fase de exploração deste Projeto de Ampliação do NorteShopping está assegurada a avaliação da qualidade do ar, a qual vai permitir aferir a real contribuição do aumento do tráfego automóvel que este projeto acarreta, neste fator ambiental e que estão reunidas as condições para que a CCDRN efetue um estreito acompanhamento através do Plano de Monitorização, pode emitir-se parecer favorável condicionado;
- Em termos de Recursos Hídricos, e de um modo geral, os impactos ocorrem essencialmente na fase de construção, e estão relacionados com a potencial contaminação e eventual diminuição de disponibilidade dos recursos hídricos subterrâneos. Desta forma, e apesar de o projeto poder induzir impactos negativos sobre os recursos hídricos, os mesmos são passíveis de serem minimizados, pelo que se emite parecer favorável, condicionado ao cumprimento das medidas preconizadas;
- No âmbito dos descritores Geologia, tendo em consideração que os impactos ambientais identificados são pouco significativos, considera-se ser de emitir parecer favorável condicionado;
- No que respeita à Socio-economia, considera-se que os impactos negativos do projeto podem ser considerados pouco significativos a significativos. Contudo, entende-se que as Medidas de Minimização previstas para a fase de construção serão suficientes para minimizar os impactos identificados, pelo que os impactos negativos residuais passarão a ser pouco significativos. Como impactos positivos, considerados significativos a muito significativos, salientam-se os efeitos no emprego e nas atividades económicas, pelo que se considera ser de emitir parecer favorável ao projeto apresentado, condicionado ao cumprimento das medidas de minimização mencionadas no parecer;
- No tocante ao descritor Resíduos, considera-se que estão reunidas condições para emitir parecer favorável condicionado, tendo em conta que no Centro Comercial se encontra já em vigor um sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança, que permite minimizar os potenciais impactos e riscos, sendo fundamental que este sistema seja alargado à área da ampliação, bem como que o plano de monitorização seja devidamente implementado e cumprido, de forma a verificar o desempenho das medidas de minimização e mitigação propostas, detetando assim as situações de não conformidades e eventuais aspetos passíveis de melhoria;
- Quanto ao Ruído, tendo em conta que o Centro Comercial NorteShopping se encontra em funcionamento e está localizado numa zona com um grau de perturbação acústica muito elevada, a ampliação do centro comercial não se perspetiva que altere significativamente o ambiente acústico do local. Se as barreiras acústicas, previstas instalar nas vias a sul, não garantirem a proteção acústica calculada, deverão ser equacionadas soluções adicionais, de forma a mitigar os impactos da ampliação do centro comercial. Neste contexto, considera-se ser de emitir parecer favorável condicionado à implementação do projeto de Acústica;
- Em termos de Património, considera-se que o EIA apresenta informação considerada significativa para a análise do projeto, pelo que se encontram reunidas condições de ser aprovado, condicionado à implementação das medidas de minimização indicadas no EIA e no presente parecer.

	Tendo em conta a relevância do fator "Tráfego e Mobilidade", e os contributos das entidades externas auscultadas no âmbito deste procedimento de AIA, cujo sentido não se afigurava, em primeira instância, totalmente concordante entre si, foi realizada, por convocatória da AAIA, e nas suas instalações, uma reunião entre todos estes intervenientes, a 23 de maio de 2016, tendo sido elaborada Ata, que foi deixada à consideração das entidades envolvidas, tendo a AAIA indicado que a mesma só se poderia sobrepor a qualquer dos pareceres externos rececionados se a mesma viesse a ser subscrita pelas respetivas entidades. O IMT solicitou retificações de pormenor, para detalhe do que tinha expresso no âmbito da reunião. Quer a IP, SA., quer a CMM não se pronunciaram quanto à Ata em causa, pelo que prevaleceu nos resultados desta avaliação, e de cálculo do respetivo IAP, os pareceres dessas entidades externas que constam em anexo ao Parecer Técnico Final da CA, uma vez que esses foram os documentos formalmente rececionados na AAIA em resposta à sua solicitação. Assim, face à avaliação realizada sobre os elementos de projeto, e respetivo EIA, atendendo às conclusões setoriais sobre cada um dos descritores, tendo em conta que os impactos mais significativos poderão ser minimizados se forem implementadas as adequadas medidas de minimização, e considerando o resultado global do IAP, emite-se proposta de DIA favorável ao Projeto da "Ampliação do Centro Comercial NorteShopping", condicionada ao integral cumprimento das condicionantes, das medidas de minimização e às demais consideradas de conveniente implementação no decurso da realização do projeto, bem como ao cumprimento dos planos de monitorização.
--	--

Índice de avaliação ponderada dos impactos ambientais	Para cumprimento do disposto no ponto 1 do artigo 18º do DL nº 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações e a redação produzidas pelo DL nº 47/2014, de 24 de março, e DL nº 179/2014, de 27 de agosto, e considerando as avaliações setoriais da significância dos impactos, plasmadas ao longo do Parecer Técnico Final da CA, foi construído, em sede de reunião da CA, ocorrida a 25 de maio de 2016, o quadro seguinte, onde se expressa o valor do Índice de Avaliação Ponderada de Impactes (IAP) relativo ao projeto em avaliação: <table border="1"> <tr> <th colspan="2">8) Índice de avaliação ponderada de Impactes ambientais</th></tr> <tr> <td>Resultado</td><td>IAP=3</td></tr> </table> Conforme é patente, de acordo com a metodologia definida pelo Grupo de Pontos Focais das Autoridades de AIA, e aprovada pela Secretaria de Estado do Ambiente em 17 de abril de 2014, o resultado do IAP aponta para uma proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada.	8) Índice de avaliação ponderada de Impactes ambientais		Resultado	IAP=3
8) Índice de avaliação ponderada de Impactes ambientais					
Resultado	IAP=3				

Decisão
Favorável Condicionada

Condicionantes
- Submeter à aprovação da Autoridade de AIA, até 45 dias antes do início dos trabalhos de ampliação do Norte Shopping, um plano conjunto de intervenções nas redes viárias que cumpram cumulativamente os seguintes requisitos: - Minimizem adequadamente os impactos relacionados com os níveis de tráfego gerado previstos, nomeadamente em termos de grau de saturação e nível de serviço, nas vias e dispositivos de ligação e articulação entre a rede nacional e a rede municipal; - Contribuam para a melhoria das condições de circulação e a garantia de um bom funcionamento da rede viária, em termos globalmente equivalentes aos resultantes das intervenções viárias equacionadas em sede de EIA /ET, nomeadamente, as contempladas na articulação entre o proponente e as entidades gestoras das

redes viárias envolvidas;

c) Cada uma das intervenções, apresente viabilidade técnica confirmada pelas entidades responsáveis pelas redes viárias objeto da intervenção;

d) Cada uma das intervenções, identifique a entidade responsável, o respetivo cronograma de execução e outras entidades intervenientes;

e) Se suportem na comprovada disponibilidade das entidades intervenientes para a outorga de um protocolo que enquadre as ações a realizar ao nível das redes viárias objeto das intervenções e que defina o compromisso de cada uma das partes na execução dessas intervenções;

2. Submeter à Autoridade de AIA, antes do início dos trabalhos de ampliação do Norte Shopping, o protocolo e o cronograma de implementação referidos na condicionante anterior;
3. Proceder ao desenvolvimento e submeter à Autoridade de AIA, num prazo de 12 meses após a emissão desta DIA, um Plano de Mobilidade, o qual deverá estabelecer um conjunto de medidas que apoiem e facilitem a transferência modal dos clientes e colaboradores para modos de transporte energética e ambientalmente mais eficientes e mais sustentáveis e traduzir um processo articulado com a CMM e com os operadores de transportes, no quadro das recomendações do "Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos Geradores e Atractores de Deslocações" (IMT). Os cenários que vierem a ser equacionados neste Plano de Mobilidade deverão ser igualmente considerados num estudo de qualidade do ar associado que permita comprovar a melhoria da qualidade do ar;
4. Comunicar à Autoridade de AIA a aprovação dos projetos de execução de eventuais intervenções na rede rodoviária sob jurisdição da IP, SA., as quais se encontram ainda sujeitas a licenciamento nos termos do n.º 1 do artigo 42º do EERRN;
5. Salvaguarda das atuais ou executadas alternativas de acesso ao empreendimento, assim como a todos os edifícios e propriedades da envolvente e aos espaços públicos não intervencionados, como ainda, de forma regulamentar, garantia da continuidade e do bom funcionamento de todas as vias, passeios, baías e parques de estacionamento, separadores centrais, placas ajardinadas ou outros espaços públicos, dando especial atenção ao rebaixamento de passeios, dos ilhéus e separadores e às rampas a executar em zonas de atravessamento de peões, para permitir fácil acesso a todos os cidadãos de mobilidade condicionada ou reduzida ou para os utilizadores de outros modos suaves de transporte;
6. Em fase de finalização da implementação do Projeto de Integração Paisagística (PIP), deverá ser assegurado que a receção da obra será efetuada pelo proponente, validando o trabalho realizado, e comunicando tal verificação à Autoridade de AIA, fundamentando-a;
7. Indicação à Autoridade de AIA, prévia a qualquer ação do projeto, da entidade que será responsável, na fase de exploração, pela implementação do plano de manutenção constante do PIP;
8. Proceder a escavações de sondagens arqueológicas após a realização da prospeção;
9. Consideração de todas as medidas elencadas no "Estudo Prévio da Contenção e Escavação Periférica", na fase de construção do projeto de ampliação.

Elementos a apresentar à Autoridade de AIA, previamente ao licenciamento

1. O Projeto de Execução relativo à ampliação do centro comercial deverá integrar um Projeto de Acústica que garanta a adoção das boas práticas de Engenharia subjacentes à instalação dos equipamentos ruidosos, tais como os associados à climatização, produção de frio e ventilação dos estacionamentos, deste modo garantindo os pressupostos assumidos no presente Estudo de Impacte Ambiental.

Medidas de minimização / potenciação / compensação

Fase prévia à obra

1. Acompanhamento arqueológico dos trabalhos de remoção dos pavimentos existentes e limpeza do terreno, e posterior realização de prospeção arqueológica em toda a área do projeto em que não foi possível efetuar no âmbito da elaboração do EIA, e particularmente onde sejam expectáveis os maiores impactos ao nível do subsolo bem como nos locais onde sejam mais previsíveis a presença de vestígios arqueológicos;

2. Levantamento do estado de conservação (do exterior e interior) dos edifícios mais próximos dos locais em obra, e que possam vir a ser afetados durante a fase de obra, através de vistorias prévias ao início das obras e do acompanhamento das situações durante a fase de obra;
Fase de Construção
3. Realização de acompanhamento arqueológico de todos os trabalhos de revolvimento/escavação de terras para construção do projeto;
4. Em caso de necessidade de interrupção ou condicionamento de vias, deve ser antecipada e convenientemente divulgado o prazo dessas situações e o esquema de alternativas de circulação a adotar;
5. Implementação do PIP nos moldes do projeto sujeito a avaliação, incluindo a modelação do terreno, transplantação do material arbóreo existente e cumprimento de plano de manutenção;
6. Dotação da área verde prevista de equipamento capaz de possibilitar condições para estadia, lazer e usufruto da população, residente e utilizadora, das instalações do NorteShopping;
7. A zona da obra deverá ser vedada, de modo criar uma barreira física à dispersão de poluentes, nomeadamente poeiras;
8. A execução das escavações relevantes deverá ser efetuada de forma a evitar os períodos mais secos e ventosos, e de forma a diminuir o efeito da suspensão de partículas para o ar ambiente e a sua dispersão por ação do vento devendo, no período seco e durante os trabalhos, proceder-se à aspersão regular e controlada de água, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos;
9. 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 afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção desses dispositivos, nomeadamente através da decantação das águas de lavagem de betoneiras e de rodados, sinalizando os locais para lavagem de betoneiras e de rodados;
10. Durante o armazenamento temporário de terras, estas devem ser cobertas, de modo a evitar a ressuspensão de poeiras;
11. Dever-se-á garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra;
12. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras;
13. Recolha e armazenamento adequado dos resíduos da obra de modo a prevenir a poluição da água;
14. Encaminhamento de todas as águas residuais, produzidas quer na fase de construção, quer na fase de exploração para a rede pública de saneamento;
15. Implementação em obra de um sistema de tratamento eficaz que garanta que a descarga de águas cumpre as condições de descarga do Anexo XVIII, do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, dado que os solos a escavar são fortemente caulinizados;
16. Armazenagem adequada dos produtos suscetíveis de contaminar a água (tintas, vernizes, solventes, resinas, óleos, combustível, etc.), em zonas impermeáveis, vedadas e com bacias de retenção com capacidade adequada para conter derrames acidentais;
17. Colocação de bacias de retenção nas áreas de transferência de líquidos poluentes;

18. Interdição de operações de lavagem e manutenção de equipamentos e veículos no estaleiro e zonas de obra;
19. No caso da utilização de sanitários portáteis, proceder à recolha frequente das respetivas águas residuais e envio para destino adequado;
20. Sinalização dos locais de lavagem de pincéis e outros acessórios utilizados na aplicação de tintas e vernizes, com colocação nesses locais de recipientes (por exemplo, bidons de 200 litros de capacidade), para recolha das águas contaminadas, e encaminhamento das águas contaminadas para destino adequado;
21. Colocação, na proximidade das zonas de armazenagem, de material para a contenção de derrames (areia, material absorvente, etc.), devendo essa localização ser devidamente sinalizada;
22. Afixação em locais claramente visíveis dos procedimentos a seguir em caso de derrame accidental, incluindo as informações de contactos em caso de emergência;
23. Em situações de emergência em que seja requerida a reparação de equipamentos no local, colocação na área de trabalho de um revestimento impermeável disposto de forma a assegurar a recolha de óleos;
24. Em caso de derrame accidental, contenção imediata do mesmo com solo ou areia e prevenção da entrada do derrame nos sistemas de drenagem, removendo o solo contaminado, e colocando em contentor apropriado o material utilizado na contenção e absorção do derrame e do solo contaminado;
25. Durante toda a duração da obra, instalação de mecanismo expedito, nomeadamente através de contacto telefónico, que permita esclarecer dúvidas, prestar informações ou recolher e encaminhar devidamente eventuais reclamações relacionadas com o projeto ou com os trabalhos em curso;
26. As necessidades de recrutamento de mão-de-obra devem ser divulgadas junto dos centros de emprego dos concelhos de Matosinhos, Maia, Porto e Vila do Conde, para favorecer a oportunidade de emprego local;
27. Envolvimento dos estaleiros por barreiras acústicas, dada a sua localização em zona habitacional;
Fase de Exploração
28. Aplicação de barreiras acústicas na zona a sul do centro comercial, tendentes a mitigar os impactes negativos associados à extensão do edifício, e consequente aproximação dos acessos rodoviários às fachadas das mesmas;
29. Os novos esquemas de circulação e acesso automóvel, assim como as ligações ao centro comercial a partir das paragens de transportes públicos mais próximas (de metro e de autocarro) devem ser devidamente publicitados, desde antes da reabertura até durante as primeiras 6 semanas após a entrada em funcionamento das novas áreas comerciais, quer aos visitantes e clientes do centro, quer ao público em geral;
30. Deve ficar disponibilizado para qualquer utilizador, de forma gratuita, um número de lugares de estacionamento no centro comercial, no respetivo horário de abertura, pelo menos equivalente ao número de lugares a eliminar no parque de superfície a desativar com a expansão do NorteShopping;
31. As necessidades de recrutamento de emprego deverão ser divulgadas junto dos centros de emprego dos concelhos de Matosinhos, Maia, Porto e Vila do Conde, para favorecer a oportunidade de emprego local.

Planos de monitorização / acompanhamento ambiental / outros

Com a proposta de Planos de Monitorização Ambiental (PMA) será dado cumprimento ao estipulado no regime jurídico de AIA, conforme disposto no DL n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações e a redação produzidas pelos DL n.º 47/2014, de 24 de março, e DL n.º 170/2015, de 27 de agosto.

Com a implementação no terreno do PMA pretende-se, de uma forma sistematizada, continuar a garantir a recolha de informação sobre a evolução de determinadas variáveis ambientais, consideradas as que maior importância assumem



ao nível de incidência de impactes no projeto em apreço.

A integração e análise das informações recolhidas na monitorização dos diversos parâmetros ambientais permitirá, futuramente, atingir objetivos que se enquadram no âmbito de uma política de prevenção e redução dos impactes negativos causados pelo desenvolvimento das diversas atividades do projeto.

Nesse sentido, os objetivos subjacentes à realização do PMA são, por ordem de prioridade e importância, os seguintes:

- Avaliar e confirmar o impacto da implementação e funcionamento do projeto sobre os parâmetros monitorizados, tanto em função das previsões efetuadas no EIA, como no cumprimento da legislação em vigor;
- Verificar a eficiência das medidas de minimização de impactes adotadas;
- Avaliar a eventual necessidade de aplicação de novas medidas de minimização relativamente a alguns aspetos ambientais (caso as preconizadas inicialmente não sejam suficientes).

Neste seguimento, impõe-se, para a implementação de uma correta gestão e acompanhamento das medidas de minimização de impactes preconizadas, uma atitude de gestão integrada em que a qualidade do ambiente, nas suas diversas componentes, seja objeto de uma análise sistemática em termos de diagnóstico, planeamento, acompanhamento e fiscalização das medidas adotadas para atingir os objetivos específicos estipulados.

A gestão ambiental deverá passar pela continuação da aplicação das medidas atrás mencionadas, mas também deverá contemplar a implementação de medidas adequadas, quando as primeiras não se manifestarem eficazes.

Ficará a cargo do promotor o registo da informação decorrente das ações de verificação, acompanhamento e fiscalização dos planos, de modo a constituir um arquivo de informação que estará disponível para consulta por parte das entidades oficiais que o solicitem.

Os descritores ambientais sobre o qual recairão planos de monitorização regular e calendarizado, para a fase de exploração, são as Qualidade do Ar, Recursos Hídricos, Gestão de Resíduos, Ruído e Socio-economia.

Periodicamente, deverá fazer-se a avaliação e o acompanhamento dos efeitos e da eficácia das medidas preconizadas para a redução e/ou eliminação dos impactes negativos originados, que eventualmente se venham a verificar no interior e, principalmente, na envolvente do projeto.

Saliente-se desde já que, caso se verifique algum acidente ou reclamação fundamentada sobre algum fator de perturbação ambiental eventualmente induzido pela atividade de exploração, deverão de imediato ser desencadeadas as ações de monitorização extraordinárias que se justifiquem, como forma de avaliar a extensão e/ou provimento de tais factos.

A revisão dos Planos de Monitorização deverá ocorrer com periodicidade trienal, sem prejuízo de serem revistos sempre que se justifique.

Os relatórios de monitorização deverão ser remetidos para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte para apreciação.

Qualidade do Ar

Tendo em conta que os impactes identificados resultam essencialmente da presença de fontes móveis, associadas ao tráfego rodoviário, o programa de monitorização deverá contemplar a monitorização da concentração, no ar ambiente, dos poluentes CO, PM10, NOx e NO₂. Paralelamente às determinações das concentrações de poluentes no ar ambiente, deverão também ser efetuadas medições dos parâmetros meteorológicos locais tais como: Velocidade do Vento, Direção do Vento, Quantidade de Precipitação, Temperatura do Ar, Humidade Relativa e Radiação Solar.

Destaca-se que relativamente à seleção efetiva dos locais de amostragem, a efetuar durante o planeamento da monitorização e tendo em conta a visita ao local que deverá ser efetuada após a conclusão da fase de construção, estes devem ser instalados de forma a evitar a realização de medições em microambientes de área muito reduzida, o que significa que o ponto de amostragem deve localizar-se de forma a que o ar recolhido seja representativo da qualidade do ar num segmento de rua de comprimento não inferior a 100 metros em zonas de tráfego denso. Sendo os dispositivos de amostragem orientados para o tráfego, estes devem ser instalados a uma distância mínima de 25 m da esquina dos principais cruzamentos e, no máximo, a 10 m da berma.

A monitorização deve decorrer no primeiro ano da fase de exploração. O período de frequência mínimo para as medições indicativas deverá ser de 14 % do ano, a que correspondem 8 semanas de amostragem, repartidas de modo uniforme ao longo do ano, considerando desejavelmente 2 semanas por cada trimestre do ano.

Em caso de excedência dos valores limite legislados para os poluentes monitorizados, deve ser repetida a monitorização no mesmo local ao fim de um ano. No caso de todos os parâmetros evidenciarem valores de

concentração dentro dos critérios de avaliação definidos, deve reavaliar-se a necessidade de extensão do plano de monitorização, tendo em conta a existência da estação de monitorização da rede nacional de avaliação da qualidade do ar localizada na envolvente ao Norteshopping.

Adicionalmente, durante os períodos de medição deverá ser ainda efetuada uma caracterização do tráfego, de modo a recolher dados que possibilitem posteriormente estabelecer as relações entre o tráfego e a qualidade do ar medida, com especial interesse para os quantitativos que diretamente se associem à atividade do NorteShopping.

Recursos Hídricos

Monitorização semanal, na fase de construção, das águas resultantes da escavação antes do seu encaminhamento para os recursos hídricos através do coletor de águas pluviais, em termos dos parâmetros, pH, Sólidos Suspensos Totais (SST) e Óleos Minerais.

Os resultados obtidos deverão ser reportados à AAIA.

Gestão de Resíduos

Parâmetros a monitorizar

Os parâmetros a monitorizar, tanto na fase de construção como na de exploração são os seguintes:

- quantidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida (em peso ou volume, de acordo com a natureza do resíduo);
- perigosidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida;
- condições de armazenamento temporário;
- operação de gestão de resíduos utilizada.

Locais de amostragem e registo

Tanto na fase de construção como na de exploração, os locais definidos para o armazenamento de cada tipologia de resíduos correspondem aos locais de amostragem preferencial, dado que correspondem às áreas nas quais é expectável a maior concentração de resíduos e nas quais serão implementadas os principais procedimentos para garantir a sua adequada gestão.

Paralelamente, na fase de construção devem ser aleatoriamente amostradas as frentes de obra ativa e as áreas sociais do estaleiro, também para avaliar o cumprimento das condições de armazenamento e a ausência de abandono de resíduos. Com o mesmo objetivo, na fase de exploração, devem ser aleatoriamente amostradas pelo menos duas áreas técnicas do centro comercial.

Dada a sua ampla abrangência, a seleção destes locais traduz-se na representatividade estatística da amostragem para a avaliação das condições de armazenamento temporário.

Em termos de registo e de acordo com os requisitos legais e os procedimentos internos da empresa, o encaminhamento dos resíduos para os destinos finais adequados deve ser acompanhado das respetivas guias. Estas incluem a indicação do código da Lista Europeia de Resíduos (LER), aprovada pela Portaria n.º 209/2004, de 3 de março, que por sua vez indica a perigosidade do resíduo. As guias de acompanhamento de resíduos incluem também a indicação da quantidade encaminhada de resíduos, bem como do código da operação de gestão a que o resíduo será sujeito.

Estas guias incluem, portanto, a informação necessária sobre três dos parâmetros a monitorizar (quantidade, perigosidade e operação de gestão) e, assim, correspondem a informação-base estatisticamente relevante para o desenvolvimento do presente plano.

Quanto ao parâmetro das condições de armazenamento temporário dos resíduos, o registo associado corresponde ao resultante das atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da empresa.

Período e frequência das amostragens ou registos

Prevendo-se a duração da fase de construção por 18 meses, a monitorização deverá ser realizada durante todo esse

período, com uma frequência mínima bimensal (adaptável, caso o ritmo da obra aumente).

Considerando que o presente projeto corresponde à ampliação de uma área comercial já em funcionamento, deve ser realizada uma monitorização prévia à fase de construção, que sirva como referencial da situação atual.

Na fase de exploração, a monitorização deve ser realizada anualmente. Mas a produção e gestão dos resíduos deve ser continuamente acompanhada.

Métodos de amostragem e registo de dados

Os métodos incluem as seguintes atividades:

- Visitas periódicas aos locais de amostragem;
- Preenchimento, nos locais de amostragem, das checklists associadas às atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da empresa, incluindo registo fotográfico das melhores práticas e dos incidentes;
- Recolha, organização e análise das guias de acompanhamento dos resíduos;
- Contacto com entidades externas (como os operadores de gestão de resíduos) e internas (operadores internos de triagem de resíduos) para o esclarecimento de dúvidas ou o solucionamento de eventuais constrangimentos.

Para auxílio do trabalho de monitorização será utilizada uma máquina fotográfica.

Indicadores de atividade do projeto

Na fase de construção, o principal indicador de atividade é a cadência de desenvolvimento da empreitada, que poderá ter reflexos diretos na quantidade produzida de resíduos e nas respetivas condições de armazenamento.

A capacidade de atração de visitantes, na fase de exploração, será o principal indicador de atividade com potencial influência nos resultados obtidos durante a monitorização.

Métodos de tratamento e critérios de avaliação dos dados

Os dados serão tratados estatisticamente de modo a avaliar, para cada parâmetro, o ponto de situação face a cada critério.

Os métodos de avaliação dos dados incluem a confrontação do preconizado no EIA e na DIA, incluindo ao nível dos destinos finais selecionados para os diferentes fluxos, com a realidade verificada nas fases de construção e de exploração do projeto.

Para tal, utilizam-se os critérios indicados no quadro seguinte, cujos objetivos são também definidos e que se encontram balizados pelas metas indicadas.

Parâmetro a monitorizar	Critério de avaliação	Objetivos a alcançar pela monitorização	Meta a alcançar pela monitorização
Quantidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida	Quantidade relativa face à disponibilidade dos operadores na região*	Avaliar a capacidade dos operadores para absorver a quantidade de resíduos resultante das diferentes fases do projeto	Quantidade produzida pelo projeto inferior a 5% do total produzido na região, por fluxo de resíduo
Perigosidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida	Taxa de perigosidade dos resíduos produzidos	Avaliar a capacidade dos operadores para absorver a tipologia de resíduos resultante das diferentes fases do projeto	Quantidade de resíduos perigosos produzidos pelo projeto inferior a 5% do total de resíduos produzidos
Condições de armazenagem temporário	Condições adequadas de armazenamento temporário	Avaliar o cumprimento do definido nas Instruções Técnicas associadas ao sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da Sonae Sierra indicadas na DIA	Existência de um máximo de 5% de não conformidades relacionadas com as condições de armazenamento (não passíveis de causar incidentes graves) Ausência de não conformidades relacionadas com as condições de armazenamento (passíveis de causar incidentes graves)

Operação de gestão de resíduos utilizada	Taxa de valorização de resíduos face à eliminação definitiva	Avaliar a predominância das operações de valorização de resíduos, em detrimento da sua eliminação definitiva	80% de valorização do total de resíduos produzidos
--	--	--	--

Responsabilidades

Antes do arranque do plano de monitorização dos resíduos deve ser definida a hierarquia de responsabilidade interna, compatibilizando a execução do presente plano com as atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da Sonae Sierra. Esta compatibilização permitirá a eliminação de redundâncias e a operacionalização do plano, no terreno, de forma mais eficiente.

Ruído

O Plano de Monitorização do Ruído, apresentado estrutura-se nos seguintes capítulos:

Face ao tipo de impactes avaliados, ao seu significado reduzido e ao contributo do projeto de ampliação do NorteShopping, no caso dos impactes cumulativos, bem como aos procedimentos internos de monitorização do NorteShopping, apenas se consideram necessárias as seguintes atividades de monitorização:

- Ruído de construção, no caso da emissão de licenças especiais de ruído;
- Eficácia das barreiras acústicas a instalar nas vias previstas a sul.

O primeiro programa, a decorrer na fase de construção, limita-se ao registo dos níveis sonoros durante os períodos de atividades ruidosas no período entre as 20 e as 8 horas dos dias úteis e aos sábados, domingos e feriados. Deve também ser registado o tipo de fontes ruidosas. Os locais de medição devem ser os recetores (habitações) situadas a sul da Rua Nova da Madorninha.

O segundo programa proposto, deve ter lugar no primeiro ano da fase de exploração, após a colocação das barreiras acústicas e a conclusão dos trabalhos da área verde prevista. As medições de ruído devem ter lugar num dos dias do ano com afluência superior à média, de acordo com os registos do NorteShopping, e incluir uma contagem de tráfego simultânea ao período de medição. Os resultados devem ser comparados com o previsto no projeto de barreiras acústicas.

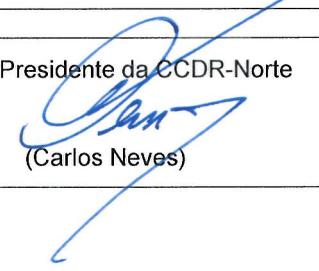
Socio-economia

Não foi apresentada uma proposta de monitorização no âmbito do descritor em apreço. Contudo, decorrente da implementação do mecanismo expedito para receção de reclamações ou pedidos de esclarecimento deverá ser elaborado um relatório com identificação das questões registadas e o desenvolvimento dado.

Entidade de verificação da DIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
---------------------------------------	---

Data de emissão	20 de junho 2016
------------------------	------------------

Validade da DIA	Nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com a alteração produzida pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março e Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, a presente DIA caduca se, decorridos quatro anos a contar da presente data, o proponente não der início à execução do respetivo projeto, excetuando-se a situação prevista no n.º 5 do mesmo artigo.
------------------------	--

Assinatura	O Vice-Presidente da CCDR-Norte  (Carlos Neves)
-------------------	---