
Parecer da Comissão de Avaliação

sobre

RECAPE – “Plataforma Logística de Leixões, Pólo 2 – Gatões/Guifões”

(PAIA 351)

Mai 2010

Índice

1. Introdução	Pág.1
2. Antecedentes	Pág.1
3. Projecto de Execução	Pág. 2
4. Verificação do Cumprimento da DIA	Pág. 5
5. Acompanhamento Público	Pág. 15
6. Conclusões	Pág. 15

1. Introdução

Deu entrada na Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a 25 de Março de 2010, o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da "Plataforma Logística de Leixões, Pólo 2 – Gatões/Guifões" enviado pela APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA, enquanto proponente e entidade licenciadora do projecto, dando cumprimento ao estabelecido na legislação em vigor sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), nomeadamente o DL nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL nº 197/2005, de 8 de Novembro, e a Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril.

Este RECAPE surge na sequência do processo de Avaliação de Impacte Ambiental nº 1986 - relativo ao Estudo Prévio (EP) da "Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões/Guifões", o qual à data era constituído por dois sub-espacos: uma Área de Serviços Logísticos e uma Estação Intermodal Ferroviária, tendo a respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA) sido emitida pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente, a 29 de Maio de 2009.

A APA remeteu o RECAPE para a Comissão de Avaliação (CA), tendo esta tido a seguinte constituição:

- APA - Eng.ª Dora Beja, que preside, Eng.º Augusto Serrano responsável pelo acompanhamento público e Eng.ª Maria João Leite responsável pela análise do factor ambiental Ambiente Sonoro.
- ARH/N - Eng.ª Maria João Magalhães.
- IGESPAR, IP - Dr.ª Alexandra Estorninho.
- CCDR/N - Eng.ª Andreia Duborjal Cabral.
- DRAP/N - Eng.º Casimiro Monteiro.

O objectivo do presente Parecer consiste na verificação da conformidade do Projecto de Execução com as Condicionantes, Medidas de Minimização e de Compensação e Planos de Monitorização, constantes da DIA.

Esta fase do processo de AIA tem, igualmente, como objectivo a caracterização mais completa e discriminada dos impactes ambientais relativos a alguns dos factores em análise no âmbito do procedimento de AIA acima referido e a determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, a adopção de novas medidas.

2. Antecedentes

O Estudo Prévio da "Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões/Guifões", que tal como acima referido era constituído por dois sub-espacos, foi sujeito a procedimento de AIA em 2008/2009, tendo a respectiva Declaração de Impacte Ambiental sido emitida a 29 de Maio de 2009.

A DIA emitida sobre o Estudo Prévio refere como Condicionantes:

1. *Concretização, no (...) RECAPE, dos Estudos e Medidas de minimização e compensação, bem como dos programas de monitorização a desenvolver de acordo com as directrizes constantes na presente DIA, e respectivo cumprimento.*

2. *Apresentação do parecer favorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola, nos termos do disposto no Decreto-Lei nº 73/2009, de 31 de Março.*
3. *A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões.*

Inclui, também, um conjunto de Elementos a entregar em Fase de RECAPE (cerca de 24) e a listagem das Medidas de Minimização e Compensação e os Programas de Monitorização.

Refira-se, contudo, que na sequência da publicação da DIA, relativa a este processo de AIA, e atendendo a que o Plano Director Municipal de Matosinhos se encontrava suspenso na área em causa até ao dia 21 de Novembro de 2009 (de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 166/2008, publicada no Diário da República, 1.ª Série – N.º 218, de 10 de Novembro), a APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. solicitou à APA a cisão formal do Projecto da Plataforma Logística de Leixões, para efeitos de elaboração e apresentação do RECAPE, em dois projectos autónomos – que correspondem aos dois sub-espacos sujeitos a AIA - pretensão que foi aceite.

É, assim, neste enquadramento que surge o RECAPE agora em avaliação, o qual apenas diz respeito ao Projecto de Execução do sub-espaco afecto à Plataforma Logística de Leixões, Pólo 2 Gatões/Guifões, excluindo o projecto da Estação Intermodal Ferroviária da responsabilidade da REFER.

3. O Projecto de Execução

No contexto do Plano Portugal Logístico, a Plataforma Logística de Leixões é apresentada como parte integrante da Rede Nacional de Plataformas Logísticas (constituindo uma das 11 Plataformas Logísticas inicialmente identificadas), destacando-se pelo facto de representar uma das 4 Plataformas Portuárias propostas.

Estas últimas, localizadas na proximidade dos portos nacionais, permitirão potenciar a actividade portuária e expandir a sua área de influência, nomeadamente para Espanha, bem como fomentar a intermodalidade e a utilização do transporte ferroviário.

Em termos administrativos, o projecto em estudo localiza-se no concelho de Matosinhos, mais especificamente nas freguesias de Custóias e Guifões. A Área de Serviços Logísticos que integra o Pólo 2 abrange cerca de 29,9 ha.

As alterações feitas em relação ao projecto apresentado em Estudo Prévio prendem-se com a inclusão de uma rotunda na zona Sudoeste da área de projecto, dado que a área do Pólo 2 (área logística) se mantém idêntica à estudada no EIA. Apenas foram feitos pequenos ajustamentos no projecto dentro da área definida (disposição de alguns dos equipamentos e infraestruturas, taludes dos arruamentos, etc.), contudo muito pouco significativos e sem expressão cartográfica.

Foram os seguintes os critérios comuns de ordenamento dos Lotes adoptados:

- Adopção de duas tipologias distintas de armazenagem – Armazéns Modulares e Integrais, para os quais se assumem estratégias distintas no contexto do processo de loteamento.
- Implantação dos cais nos lotes dos Armazéns Integrais com vista a assegurar as pendentes máximas para o tráfego e cargas/descargas de veículos pesados.
- Possibilidade de dispor, quando necessário, de uma passagem entre os limites dos lotes e dos polígonos de implantação dos edifícios.
- Definição de uma cêrcea máxima para as Áreas Logísticas, apenas possível de aumentar nos casos em que requisitos técnicos especiais o exijam.

A estabilização dos acessos e ligações à envolvente foram os elementos estruturantes da concepção da solução de *layout* da área de estudo, no qual a localização do Centro de Serviços e estacionamento de apoio (quer ao Centro de Serviços quer à Estação de Metropolitano) assume um papel relevante. O facto de se ter considerado a Via Interna Longitudinal do Porto de Leixões - VILPL como o acesso principal ao Pólo 2, e de existir uma diferença de cotas entre as duas infra-estruturas, levou a que se adoptasse uma solução de portaria repartida, ou seja com entradas e saídas exclusivamente em mão, bem como a necessidade de prever por motivos de segurança, saídas secundárias distribuídas por todo o Pólo (tanto na zona Norte como na Sul, com acesso directo para a rede viária municipal). Também, a presença da Linha de Metropolitano e, futuramente, de uma Estação, na periferia imediata do Pólo, foi identificada como uma oportunidade no domínio da acessibilidade ao mesmo, a potenciar pela solução para a sua organização. Refira-se, em particular, a vantagem de promover a proximidade entre esta infra-estrutura e o Centro de Serviços. Houve, também, a necessidade de criar um novo arruamento para acesso ao núcleo urbano existente na faixa Nascente das linhas férreas (Metropolitano e Caminho de Ferro).

Em termos de Ocupação do Solo, prevêem-se as seguintes áreas/índices:

Área Total de Intervenção (m ²)	299 389
Área Total dos Lotes Logísticos (m ²)	132 703
Área Total dos Lotes de Equipamentos (m ²)	6 241
Área Total de Arruamentos (m ²)	82 845
Área a ceder à CMM (m ²)	46 358
Área Verde Total (m ²)	44 797
Área de Impermeabilização Total (m ²)	230 682
Área de Construção Total dos Lotes Logísticos (m ²)	87 422
Índice de espaços verdes	0,15
Índice impermeabilização	0,77
Índice construção bruto logístico	0,29

O número de lugares de estacionamento, calculados para cada tipo de ocupação, é o seguinte (saliente-se que para além dos lugares já contemplados na "via pública", serão ainda disponibilizados lugares no interior dos lotes):

Logística – Módulos	354
Logística – Integral	338
Portaria A	7
Portaria B	7
Centro de Serviços	251

Relativamente ao estacionamento para veículos pesados, destaca-se que ao longo do corredor da VILPL, na zona que intercepta o Pólo 2, encontra-se projectada uma extensa área de estacionamento para pesados que poderá apoiar este Pólo.

No que respeita ao estacionamento para veículos pesados, associado aos usos logísticos (modulares), há a referir que haverá aproximadamente 244 lugares.cais no total dos diversos módulos para este tipo de veículos. No que respeita aos usos logísticos (integral), estima-se que venha a haver aproximadamente 101 lugares.cais.

Os elementos principais que constituem o projecto da *Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões / Guifões (Área de Serviços Logísticos)* podem dividir-se essencialmente nas seguintes componentes:

- As Estruturas Edificadas, constituídas pelos Armazéns (Modulares e Integrais), as duas Portarias (A e B) e o Centro de Serviços.
- Os Acessos e Áreas de Estacionamento, criando condições de acessibilidade aos diversos edifícios e armazéns a construir. Neste ponto inclui-se a Passagem Superior Rodoviária, a Passagem Superior de Peões, a Passagem Inferior Rodoviária e a Rotunda Exterior.
- Os Espaços Verdes, com a integração paisagística das áreas envolventes.
- As várias Infra-estruturas, Redes e Sistemas (abastecimento de água, redes de drenagem, energia, telecomunicações e segurança).

De acordo com o RECAPE, o Projecto de Loteamento da Plataforma Logística foi devidamente ajustado, tendo em conta as avaliações efectuadas no EIA do Estudo Prévio e os condicionamentos já mencionados.

Em termos de movimentações de terras a construção do Pólo 2 da Plataforma Logística implicará um volume total de escavação de 637 676 m³, dos quais 631 916 m³ serão realizados por meios mecânicos e cerca de 5 760 m³ com recurso a explosivos.

O recurso a explosivos está previsto essencialmente para a zona da passagem inferior sobre as linhas férreas.

Prevê-se a reutilização de cerca de 7 500 m³ dos materiais provenientes das escavações efectuadas, de acordo com o *Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e de Demolição (PPGRCD)* apresentado no RECAPE.

O volume total de aterros será da ordem dos 235 000 m³.

4. Verificação do Cumprimento da DIA

O RECAPE, da responsabilidade da empresa AGRI.PRO AMBIENTE, é constituído pelos seguintes Volumes (datados de Março de 2010):

- Vol 1 - Sumário Executivo.
- Vol 2 - Relatório Técnico.

Tendo por base o estipulado no Anexo IV, da Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, verifica-se que os documentos apresentados seguem a estrutura definida na mesma.

Tal como já referido o RECAPE tem por objectivo descrever e demonstrar o cabal cumprimento das condições impostas na DIA e, segundo a legislação, deve efectuar uma caracterização mais completa e discriminada dos impactes ambientais relativos a alguns dos factores em análise, no âmbito do respectivo procedimento de AIA, com vista a permitir uma concretização e discriminação das medidas de mitigação que são referidas, genericamente, na DIA e, de outras que, se venham a considerar relevantes, face aos estudos efectuados.

Procede-se de seguida à verificação dos vários aspectos da DIA:

I. Condicionantes

1. Concretização, no Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), dos Estudos e Medidas de minimização e compensação, bem como dos programas de monitorização a desenvolver de acordo com as directrizes constantes na presente DIA, e respectivo cumprimento.

São apresentados no RECAPE:

- O *Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (PAAO)*.
- A *Lista de Medidas Ambientais Aplicadas à Construção*.
- O *Plano de Integração Paisagística*.
- O *Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e de Demolição (PPGRCD)*.
- Um *Estudo de Ruído*, com a avaliação de todas as situações sensíveis existentes e previstas na envolvente do projecto e as respectivas medidas de minimização a propor.
- Um *Estudo de Simulações Visuais* com a implementação do projecto, nos locais de maior visibilidade.
- Os *Planos de Monitorização de Qualidade do Ar, do Ambiente Sonoro e de Pontos de Água*.
- Os *Pareceres* das diversas entidades e declarações solicitados na DIA.

O Dono de Obra compromete-se, ainda a assegurar a concretização destas medidas/planos na Declaração constante do RECAPE.

No entanto, sendo este um aspecto geral a sua apreciação será efectuada nos pontos seguintes.

2. Apresentação do parecer favorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de Março.

No Anexo 7.2 do RECAPE, o proponente apresenta o parecer favorável concedido pela Entidade Regional da Reserva Agrícola, nos termos da alínea I), do n.º 1 do artigo 22º, do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de Março, bem como cópia do respectivo processo entregue a esta entidade.

Todavia, constata-se, pelo documento anexo no RECAPE, que a Entidade Regional da Reserva Agrícola concedeu parecer favorável à utilização de 5.650 m² de solo agrícola para a Plataforma Logística de Leixões, Pólo 2 Gatões/Guifões, valor este diferente dos 6.265 m², correspondentes a 2,1% do Pólo, indicados no EIA.

Em face do exposto, considera-se que o proponente deverá, previamente ao início da obra, esclarecer as razões que presidem à diferença do valor da área da RAN a ocupar pela Área de Serviços Logísticos objecto de parecer favorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola (5.650 m²) e da área de RAN expressa no EIA (6.265 m²).

3. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões.

São referidas no RECAPE as entidades a quem foram solicitados Pareceres/pedidos de Parecer.

II. Elementos a entregar em fase de RECAPE

1. Demonstrar o cumprimento, sempre que aplicável, das recomendações feitas na Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Portugal Logístico. Conforme o tipo de mercadorias transportadas e armazenadas, devem ser cumpridos todos os requisitos estabelecidos na legislação aplicável. 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), de modo a permitir um melhor acompanhamento na implementação da Plataforma Logística.

Foi contactado o IMTT no sentido de efectuar o acompanhamento do processo de implantação da Plataforma Logística.

Quanto à AAE, de acordo com o referido no Relatório Ambiental (RA) desenvolvido no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Portugal Logístico, tendo em linha de conta toda a avaliação efectuada ao longo deste trabalho, baseada no grau de detalhe existente, apresentam-se seguidamente algumas medidas de precaução/prevenção a aplicar para cada um dos níveis: Estratégia e Solução.

No final são ainda apresentadas as medidas de controlo, as quais têm como objectivo (artigo 10º da Directiva 2001/42/CE) identificar atempadamente efeitos negativos significativos imprevistos decorrentes da execução do programa permitindo aplicar medidas de correcção adequadas.

Considera-se que, de modo a demonstrar o cumprimento, sempre que aplicável, das recomendações feitas na Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Portugal Logístico, a análise a apresentar em sede de RECAPE dever-se-ia ter baseado na verificação das recomendações avançadas no RA, designadamente ao nível da

Solução, bem como das Medidas de Controlo, também aplicáveis ao nível da Solução. Desta forma, considera-se que deverá, previamente ao início da obra, ser demonstrado que o projecto cumpre as recomendações mencionadas no referido Relatório.

2. Apresentar os seguintes Estudos/Projecto

a) Estudo para a selecção dos locais de empréstimo e de depósito de materiais, no qual sejam identificados, caracterizados e avaliados os impactes da exploração dos mesmos.

É indicado no RECAPE que *“Nesta fase ainda não foi designada a Sociedade Gestora da Plataforma Logística Portuária e conseqüentemente a empresa de construção do empreendimento, pelo que ainda não é possível definir os locais de empréstimo e de depósito de materiais”*, sendo indicadas algumas considerações para a selecção dos locais de empréstimo e deposição.

Tendo em consideração os volumes associados à movimentação de terras prevista – *a movimentação prevista para a execução do Pólo 2 implicará a realização de um total de 637.676 m³ de escavações*, prevendo-se a reutilização de cerca de 7.500 m³ e estimando-se o volume total de aterros na ordem dos 235.000 m³ – e que o determinado na DIA foi a apresentação de um *Estudo para a selecção dos locais de empréstimo e de depósito de materiais, no qual sejam identificados, caracterizados e avaliados os impactes da exploração dos mesmos* – e não a definição dos locais – considera-se que não foi dado cumprimento a este ponto da DIA. Desta forma, deverá o mesmo ser entregue e sujeito a aprovação, previamente ao início da obra.

b) Estudo de Ruído, onde deverá ser efectuada uma nova avaliação de todas as situações sensíveis existentes e previstas na envolvente do projecto e propostas as respectivas medidas de minimização. Neste estudo, dever-se-á ter em conta a classificação acústica que a Câmara de Matosinhos vier entretanto a adoptar.

Não foi apresentado o Estudo de Ruído da Plataforma, embora a DIA não tenha sido explícita se o mesmo era referente à fase de construção ou de exploração. Neste contexto, não se considera essencial a apresentação de um novo estudo para a fase de construção, tanto mais que a obra não se reveste de especial complexidade; para a fase de exploração, no parecer da CA concordou-se com a conclusão do EIA de não haver impactes significativos. Assim sendo, considera-se não haver fundamentação para exigir o cumprimento deste ponto da DIA.

Em vez do estudo solicitado, foi apresentada uma nova caracterização da situação de referência que, face à apresentada em fase de EIA, revela diferenças significativas (superiores a $\pm 2\text{dB(A)}$) em todos os pontos, em pelo menos um dos períodos de referência, assim como difere significativamente da simulação apresentada no Aditamento ao EIA.

Assim, para efeitos de verificação do cumprimento dos valores limite aplicáveis (fases de obra e de exploração), deve ser considerada a média logarítmica das duas campanhas de medições efectuadas, à excepção do ponto P03 para o qual não devem ser consideradas as medições agora efectuadas no período diurno (por terem

influência de obras de construção civil) e no período entardecer (por serem significativamente superiores às do período diurno e por diferirem em mais de 5dB(A) do resultado obtido na campanha efectuada em fase de EIA).

c) Projecto de Integração Paisagística, o qual deverá também ter em consideração o referido pela CA no factor ambiental ecologia.

É apresentado no RECAPE o Projecto de Integração Paisagística. Em termos do mencionado no factor ambiental Ecologia, referia-se no parecer da CA que *“Não havendo reconhecimento de impactes relevantes nos valores florísticos e faunísticos, considera-se que as medidas de minimização propostas são adequadas, devendo ser particularmente atendida a recomendação de salvaguarda dos exemplares de sobreiro – atendendo a que constitui uma espécie protegida nos termos do DL 169/2001, de 25 de Maio (condiciona o corte/arranque de sobreiros e azinheiras a autorização da DGRF – actual Autoridade Florestal Nacional) e o DL 155/2004, de 30 de Junho (introduz alterações ao DL 169/2001, de 25 de Maio – altera o conceito de povoamento de sobreiro, de azinheira ou misto, e introduz o conceito de pequenos núcleos), integrando, se possível, as manchas florestais autóctones residuais na estrutura verde de enquadramento projectada.”*

Desta forma, refere-se na Memória Descritiva e Justificativa do PIP que o projecto de paisagismo agora apresentado, tentou compensar no seu plano de plantação, utilizando espécies idênticas às que existiam na zona em questão, potenciando a criação de áreas idênticas às que existiam na mancha de vegetação existente a Norte do loteamento. Assim, deu primazia à utilização de *Quercus suber* e *Quercus robur*, ocupando estas espécies cerca de 50% (perto de 500 exemplares) das plantações efectuadas no projecto de paisagismo. Este conjunto de espécies localiza-se sempre nas áreas de maior dimensão destinadas aos espaços verdes, de forma a poder ter um desenvolvimento mais livre e mais sustentável.

Considera-se, assim, que foi dado cumprimento a este aspecto.

3. Apresentar os volumes de aterros e escavação, identificar os locais onde se terá que recorrer a desmonte com recurso a explosivos, e apresentar as medidas propostas para minimizar a afectação das populações que habitam na proximidade dos projectos.

Considera-se que foi dado cumprimento a este aspecto.

4. Contemplar no Projecto de Execução a substituição das passagens hidráulicas (PH) existentes sob os dois arruamentos existentes de terra batida, constituídas por pares de manilhas, localizadas a Norte e a Sul da Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL), por PH idênticas às PH1 e PH3.

Esta medida deverá ser contemplada no âmbito do Projecto de Execução da Estação Intermodal da REFER.

5. Relativamente à drenagem e encaminhamento das águas pluviais geradas no Complexo de Guifões, para a Ribeira de Lomba, dada a afectação do escoamento daquele curso de água, apresentar na fase de projecto de execução as soluções minimizadoras que deverão passar por

bacias de retenção a montante do ponto de descarga ou outras medidas que não impliquem grandes alterações no leito da Ribeira e que se afiguram de difícil aplicação.

6. Apresentar, em fase de projecto de execução, soluções de contenção/redução do caudal de águas pluviais a drenar para a ribeira da Lomba, de forma a evitar o agravamento dos riscos de cheia no local.

Considera-se que foi dado cumprimento a estes aspectos.

7. Relativamente às águas residuais domésticas, quer para a fase de construção quer para a fase de exploração, entregar documento comprovativo da aceitação de todas estas águas residuais, emitida pela entidade gestora do saneamento público local.

Não se considera cumprido este ponto da DIA, uma vez que apesar de se ter apresentado o pedido à INDAQUA – Gestão de Águas de Matosinhos SA, não foi apresentada a resposta desta entidade, tal como solicitado na DIA. Assim, deverá ser apresentado este comprovativo previamente ao início de construção da obra.

8. Apresentar simulações visuais com a implementação do projecto, dos locais que apresentem maior visibilidade.

Considera-se que foi dado cumprimento a este aspecto.

9. Apresentar parecer da Câmara Municipal de Matosinhos sobre o traçado em planta do novo troço do eixo estruturante Leça do Balio-Guifões, designadamente entre a Rotunda de Gatões e o centro de Guifões.

10. Apresentar um perfil longitudinal do novo troço do eixo estruturante Leça do Balio-Guifões.

Confirma-se que a ligação entre a Rotunda de Gatões e o Centro de Guifões integra a rede estruturante municipal (eixo Leça do Balio/Guifões). O parecer da Câmara Municipal de Matosinhos apresenta propostas concretas para o entroncamento e correcção de traçados do troço a SW da Plataforma. Quanto ao sector da entrada SE, a Câmara discorda da solução mas não concretiza os termos em que deve ser revista. O perfil longitudinal, que ajudaria porventura a equacionar melhoramentos na solução, só estará disponível no âmbito do projecto que é da responsabilidade da Câmara Municipal de Matosinhos, pelo que se admite que a Câmara concretizará melhor as suas objecções quando o trabalho estiver mais adiantado. Assim, deverá o proponente manter-se em contacto com a Câmara a fim de ser viabilizada a melhor solução para estas ligações.

11. No aditamento, refere-se que a reformulada Rotunda de Gatões, que liga aquele eixo estruturante ao IP4 (Nó de Custóias), não sofrerá alterações significativas relativamente ao actual nível de serviço, porque o tráfego gerado pela Portaria da Plataforma não é suficiente para que tal aconteça (pág. 27, b.3), 2º§). Esta afirmação deverá ser devidamente justificada.

Considera-se devidamente justificado este aspecto.

12. Apresentar uma simulação do tráfego gerado pelo empreendimento, quer por tipo de veículos quer por períodos, baseada num cenário previsional a concertar com uma estratégia de gestão, de como esse tráfego se distribuirá pelos diferentes acessos e Portarias. Deverá ser clarificado se, pelo Acesso em causa (o que é servido pela Rotunda de Guifões), será permitido o acesso a veículos pesados para aceder à Estação Intermodal a partir ou para o IP4, por tráfego que não tenha qualquer relação com a Plataforma Logística.

13. Caso venha a ser constatada uma evolução dos níveis de tráfego na Rotunda de Gatões que comprometa o seu desempenho e a ligação da rede municipal ao IP4, designadamente em consequência do impacte do tráfego associado à Plataforma, apresentar medidas adequadas à resolução dos inconvenientes detectados, designadamente com a limitação da utilização desse Acesso e reequacionamento da utilização da VILPL e respectivas Portarias em sua substituição.

15. Estabelecer critérios de utilização motorizada do Acesso localizado próximo da zona de Serviços, tendo em vista a protecção da rede municipal e do eixo de ligação entre Leça do Balio e Guifões, assim como da Rotunda de Guifões de articulação com o IP4.

Uma vez que a Entrada Sudeste apenas serve o Centro de Serviços e não permite ligação à Plataforma e à Estação Intermodal, nada se tem a acrescentar ao referido no RECAPE. Assim, considera-se este aspecto cumprido.

14. Relativamente à dotação de estacionamento prevista, face à vantagem decorrente da proximidade do metro, contemplar a previsão inicial de uma menor oferta de estacionamento interno de veículos ligeiros, sem embargo de ficarem associadas às áreas de aparcamentos, áreas livres (verdes) passíveis de expansão do número de lugares, caso se venha a verificar um aumento insustentável de procura de estacionamento (dentro e fora da plataforma) com sobrecarga para a rede viária municipal adjacente.

A proposta de construção faseada de estacionamento, na medida das necessidades, baseia-se no facto de a ocupação da plataforma ser gradual, o que poderá ser consentâneo com a espera pela nova Estação do Metropolitano. Oferecida a capacidade total de estacionamento logo de início, será depois mais difícil interferir na repartição modal.

Desta forma, deverá cumprir-se o faseamento da disponibilização de estacionamento e deverá apresentar-se cartografia com identificação dos lugares que ficam já previstos e qual o tratamento paisagístico dos restantes.

16 e 17 – São referentes ao projecto da REFER.

18. Analisar os efeitos cumulativos do projecto do Pólo 1 com o Pólo 2 em avaliação, e apresentar propostas de medidas adequadas à minimização dos impactes eventualmente identificados.

Considera-se cumprido este aspecto.

19. Apresentar o resultado da análise das várias propostas colocadas no âmbito da consulta pública, pelas entidades intervenientes, de forma a se poderem incorporar quer ao nível do Projecto de Execução, quer ao nível de medidas de minimização a incluir no Caderno de Encargos da obra, tendo em conta as considerações da CA.

Considera-se cumprido este aspecto da DIA, excepto no que diz respeito à capacidade do sistema colector municipal da Lomba para o transporte até à ETAR de Matosinhos, uma vez que não foram recepcionados elementos que demonstrassem o cumprimento desta condicionante (a apresentação do pedido por si só não é suficiente). Pelo que estes elementos deverão ser remetidos previamente ao início da construção do projecto.

20. Assegurar a salvaguarda dos exemplares de sobreiro – atendendo a que constitui uma espécie protegida nos termos do DL 169/2001, de 25 de Maio (condiciona o corte/arranque de sobreiros e azinheiras a autorização da Autoridade Florestal Nacional) e o DL 155/2004, de 30 de Junho (introduz alterações ao DL 169/2001, de 25 de Maio – altera o conceito de povoamento de sobreiro, de azinheira ou misto, e introduz o conceito de pequenos núcleos), integrando, se possível, as manchas florestais autóctones residuais na estrutura verde de enquadramento projectada.

21. Prever a reutilização, se tal for possível, dos espécimes de *Quercus robur* e *Quercus suber* presentes na área de projecto para o enquadramento paisagístico.

A análise do RECAPE, Volume 2 – Relatório Técnico, permite verificar que dos elementos do Projecto constam “Os Espaços Verdes, com a integração paisagística das áreas envolventes, tema desenvolvido no ponto 1.3.3 do documento e no Volume 2 – Projectos de Obras de Urbanização, Pasta 1, Tratamento do Espaço Exterior” (Anexo 4.3 do RECAPE), concretamente o Projecto de Integração Paisagística.

É mencionado que 4,5 ha dos 29,9 ha do Pólo 2 correspondem à área de intervenções nos espaços verdes, referindo que no PIP são propostas manchas verdes de protecção e de enquadramento.

Na Fig. III.7 são representados os espaços verdes de integração e de preservação das folhosas autóctones, conforme exigência da DIA, em concordância com a justificação desenvolvida no texto sobre as opções de inserção dos exemplares existentes ou compensação com plantação de novas áreas de carvalho e sobreiros, nos espaços verdes projectados, cumprindo as disposições do quadro legal em vigor (nº 2 do artigo 8º do D.L. nº 169/2001: *A constituição de novas áreas de sobreiros ou azinheiras ou a beneficiação de áreas preexistentes devem (...) abranger uma área nunca inferior à afectada pelo corte ou arranque multiplicada de um factor de 1,25*).

Essa figura evidencia as áreas verdes projectadas com preservação do coberto vegetal existente, formado por *Quercus suber* e *Q. robur*, sendo explicitado no texto a quantificação dos exemplares destas espécies directamente afectados pelo projecto (respectivamente 16 e 30 árvores), que serão compensadas pela plantação de 500 exemplares, sendo 281 sobreiros.

Confirma-se a opção pelas espécies *Quercus robur* e *Quercus suber*, entre as demais espécies arbóreas constantes da listagem (ponto 2.14.4) e dos Desenhos 3 – Plano de Plantação de árvores e arbustos.

Desta forma, conclui-se que estão cumpridos todos os requisitos quanto aos elementos a entregar em fase de RECAPE, no que respeita ao descritor Ecologia.

Atendendo a que o sobreiro constitui uma espécie protegida nos termos do D.L. n.º 169/2001, de 25 de Maio, e do D.L. n.º 155/2004, de 30 de Junho, importa recordar que, qualquer operação de corte ou arranque dos exemplares existentes, mesmo isolados, carece da prévia autorização da Autoridade Florestal Nacional, sendo o incumprimento deste procedimento motivo da aplicação da inibição de alteração do uso do solo por um período de 25 anos (artigo 4º do D.L. 155/2004).

22. Concretizar as medidas de minimização/compensação constantes da presente DIA, sem prejuízo de outras que se venham a revelar necessárias, para a fase de obra e para a fase de exploração.

A análise deste aspecto será efectuada no ponto seguinte. No entanto, para o factor ambiental Ruído, no que respeita a medidas de minimização, o RECAPE não concretizou espacial e temporalmente as medidas necessárias para a fase de construção, limitando-se a repetir as já avançadas na DIA que são necessariamente genéricas. Solicita-se, portanto, que sejam especificadas e, quando aplicável, quantificadas as medidas a aplicar em fase de obra.

Considera-se de estabelecer desde já as seguintes especificações:

- O estaleiro não deverá localizar-se a menos de 200 m de receptores sensíveis, atendendo aos valores previstos avançados em fase de EIA; se não for possível esta medida, o estaleiro deve ser delimitado por barreiras acústicas absorventes com altura a dimensionar em função do equipamento a instalar e da localização específica do estaleiro.
- Atendendo ao exposto no artº14º do RGR, a realização da obra, incluindo o funcionamento do estaleiro, enquanto actividade ruidosa temporária, deverá limitar-se aos dias úteis e ao horário 7h-20h (caso não haja edifícios escolares numa faixa de 200m a contar do limite da intervenção/estaleiro).
- Na fase de exploração, a velocidade máxima de circulação de veículos, em particular dos pesados, nas vias periféricas da Plataforma não deve ser superior a 50 km/h.

23. Incluir no Caderno de Encargos as medidas de minimização específicas para a fase de obra.

A APDL/Sociedade Gestora incluirá no contrato da empreitada para construção do "Pólo 2 – Gatões / Guifões" da Plataforma Logística de Leixões, nas – *Condiçõamentos e Medidas Ambientais* –, as cláusulas ambientais que o Empreiteiro terá que cumprir (Elementos de carácter Ambiental do Contrato de Empreitadas: o PAAO – Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra; a Lista de Medidas de Minimização a aplicar na fase de construção; o Plano de Integração Paisagística; e o PPGRCD – Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e de Demolição).

24. Concretizar, no RECAPE, dos programas de monitorização indicados, em consonância com as directrizes gerais recomendadas, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários.

Será analisado no ponto seguinte.

III. Medidas de Minimização e de Compensação:

Como aspecto transversal a este capítulo importa referir que caberá sempre ao promotor do projecto responder pelo cumprimento destas Medidas.

Apenas serão mencionadas as medidas às quais a CA considera necessário efectuar comentários, pelo que as Medidas que não se mencionam se consideram cumpridas.

41. Garantir as condições de rega existentes nos terrenos agrícolas situados na envolvente da área do projecto, tendo em conta que será afectada uma série de poços e outras estruturas de rega.

Na Declaração do Dono da Obra não está clara a garantia da implantação desta medida, uma vez que não se refere explicitamente a área envolvente ao projecto, pelo que este aspecto deverá ser corrigido.

O RECAPE refere que o projecto de loteamento do Pólo 2 da Plataforma Logística de Leixões irá afectar alguns poços presentes na área de intervenção. Estas estruturas são actualmente utilizadas sobretudo para rega e, nalguns casos, para abastecimento humano dentro da área de projecto, existindo a possibilidade da afectação do nível freático na envolvente mais próxima da Plataforma, essencialmente devido aos trabalhos de movimentação de terras (terraplenagens, escavações, etc.), com eventuais consequências em termos do nível de água dos poços, preconiza-se durante a execução do empreendimento a implementação de um plano de monitorização. O plano de monitorização proposto é apresentado no Anexo 6.3 do RECAPE. O Dono de Obra compromete-se a atribuir justas indemnizações decorrentes de eventuais afectações de poços e outras estruturas de rega na Declaração constante do Anexo 3.1.

O Plano de monitorização proposto não deve cingir-se à fase de obra, mas deve ser continuado durante a fase de exploração, com ajustamento da periodicidade, em função dos resultados obtidos, em cada campanha, devendo prever-se medidas de minimização/compensação ajustadas aos resultados decorrentes da monitorização.

Medidas de Compensação:

2. Requalificação dos arruamentos interiores do aglomerado urbano que fica confinado entre a Plataforma Logística e a Linha de Metro.

O RECAPE refere que o projecto prevê que sejam melhorados os acessos ao aglomerado urbano que fica confinado entre a Plataforma Logística e a Linha de Metro. Deve, no entanto, ser apresentado um resumo das intervenções, contendo informação das características das vias existentes e das novas vias, que permitam identificar os melhoramentos a efectuar.

3. Requalificação e reperfilamento da Rua do Porto Mouro, conferindo-lhe características urbanas equivalentes à da Rua do Ferrovário.

De acordo com o RECAPE o projecto prevê a construção de uma rotunda (Rotunda Exterior), sendo melhoradas as intersecções e características da rua neste local. Para Norte, não é possível qualquer intervenção nesta rua,

atendendo à ocupação existente, estando o promotor a analisar a situação conjuntamente com a Câmara Municipal de Matosinhos, dado tratar-se de um arruamento municipal, de domínio público municipal, para o qual a Câmara tem já projectos/intenções de recuperação.

Previamente ao início das obras deve o Promotor apresentar a solução encontrada, devidamente articulada com a Câmara Municipal de Matosinhos.

4. Construção de uma rotunda entre o novo arruamento a construir na zona sul da Plataforma e a Rua Porto Mouro a Rua Reguinho de Água, se for esse o entendimento municipal face às características desejáveis para a ligação entre Leça do Balio e Guifões.

O RECAPE refere que a Câmara Municipal de Matosinhos manifestou a preferência pela criação de uma rotunda no limite Sul da Plataforma, tendo o projecto sido alterado em conformidade.

Esta questão está ligada à resposta ao ponto 19 dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, que refere que o restabelecimento das vias de comunicação em toda a envolvente do Pólo 2 da Plataforma Logística, bem como do eixo Leça do Balio–Guifões, encontra-se contemplado no projecto, sendo nomeadamente projectada uma rotunda na inserção do arruamento previsto a Sul da área de loteamento (ligação à Rotunda de Gatões) com a Rua de Porto Mouro e a Rua do Reguinho D'Água, como proposto na consulta pública.

Deve, no entanto, ser apresentado comprovativo da aprovação pelo Município da solução final.

5. Elaboração de projecto e construção de um espaço cívico, em local e nas condições a acordar com a Junta de Freguesia de Guifões e o Município de Matosinhos.

De acordo com o RECAPE encontrava-se prevista a cedência de um terreno para integrar o domínio público, situado junto ao campo de futebol de Gatões existente no limite Noroeste da área de projecto, oferecendo todas as condições para a que ali venha a ser construído o equipamento solicitado. No entanto, esta medida não está cumprida, uma vez que não é apresentado o projecto, nem o ponto de situação das condições a acordar com a Junta de Freguesia.

IV. Programas de Monitorização

Ruído

Fase de construção

O programa contém alguns aspectos desnecessários – medições em período diurno e análise espectral e tonal.

Relativamente à frequência de amostragem (ponto 3.1.4 do programa de monitorização), as campanhas têm de ser realizadas no decorrer das acções mais ruidosas em termos de emissão, atendendo, também, à proximidade dos receptores sensíveis à obra. Portanto, não é estritamente necessário que as campanhas decorram com uma frequência fixa nem que tenham de decorrer até à conclusão da obra. No 1º relatório de monitorização, deve ser apresentado o cronograma da obra, assinalando os períodos temporais e pontos considerados adequados à monitorização assim pretendida.

Os relatórios de monitorização devem ser entregues à APA no mês seguinte ao da conclusão da campanha.

Fase de exploração

Os relatórios de monitorização devem ser entregues à APA no mês seguinte ao da conclusão da campanha.

Para efeitos de verificação do cumprimento dos valores limite aplicáveis (fases de obra e de exploração), deve ser considerada a média logarítmica das duas campanhas de medições efectuadas (em fase de EIA e RECAPE), à excepção do ponto P03 para o qual não devem ser consideradas as medições agora efectuadas no período diurno (por terem influência de obras de construção civil) e no período entardecer (por serem significativamente superiores às do período diurno e por diferirem em mais de 5dB(A) do resultado obtido na campanha efectuada em fase de EIA).

5. Acompanhamento Público

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 12 dias úteis, de 19 de Abril a 4 de Maio de 2010 tendo sido recebido apenas uma exposição da Autoridade Florestal Nacional.

Na sua exposição esta entidade salienta a necessidade de ser respeitada a legislação florestal aplicável à situação, já referida no seu parecer em fase de Estudo Prévio.

6. Conclusões

Face ao atrás exposto conclui-se da avaliação efectuada que, no geral, o Projecto de Execução da "Plataforma Logística de Leixões, Pólo 2 – Gatões/Guifões" cumpre a DIA, excluindo-se no entanto as situações que a seguir se referem, cuja análise se deverá submeter à Autoridade de AIA, para aprovação, previamente ao início da construção da obra:

I. Condicionantes:

- 2 - Deverão esclarecer-se as razões que presidem à diferença do valor da área da RAN a ocupar pela Área de Serviços Logísticos objecto de parecer favorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola (5.650 m²) e da área de RAN expressa no EIA (6.265 m²).

II. Elementos a entregar em fase de RECAPE

- 1 - Considera-se que, de modo a demonstrar o cumprimento, sempre que aplicável, das recomendações feitas na Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Portugal Logístico, a análise a apresentar em sede de RECAPE dever-se-ia ter baseado na verificação das recomendações avançadas no Relatório Ambiental, designadamente ao nível da Solução, bem como das Medidas de Controlo, também aplicáveis ao nível da

Solução. Desta forma, considera-se que deverá ser demonstrado que o projecto cumpre as recomendações mencionadas no referido Relatório.

- 2 a) - Deverá ser apresentado o Estudo para a selecção dos locais de empréstimo e de depósito de materiais, no qual sejam identificados, caracterizados e avaliados os impactes da exploração dos mesmos.
- 7 - Deverá ser apresentado o comprovativo da aceitação de todas as águas residuais, emitida pela entidade gestora do saneamento público local - INDAQUA – Gestão de Águas de Matosinhos SA.
- 10 - Deverá o proponente manter-se em contacto com a Câmara a fim de ser viabilizada a melhor solução para o sector da entrada Sudeste da Plataforma.
- 14 - Deverá cumprir-se o faseamento da disponibilização de estacionamento e deverá apresentar-se cartografia com identificação dos lugares que ficam já previstos e qual o tratamento paisagístico dos restantes.
- 19 – Deverá demonstrar-se que o sistema colector municipal da Lomba tem capacidade para transportar os efluentes até à ETAR de Matosinhos.

III. Medidas de Minimização – O Caderno de Encargos da Obra, para além das restantes medidas para a fase de construção, deverá incluir as medidas que a seguir se referem.

- Ruído - No que respeita a medidas de minimização, o RECAPE não concretizou espacial e temporalmente as medidas necessárias para a fase de construção, limitando-se a repetir as já avançadas na DIA que são necessariamente genéricas. Solicita-se, portanto, que sejam especificadas e, quando aplicável, quantificadas as medidas a aplicar em fase de obra. Considera-se de estabelecer desde já as seguintes especificações:
- O estaleiro não deverá localizar-se a menos de 200 m de receptores sensíveis, atendendo aos valores previstos avançados em fase de EIA; se não for possível esta medida, o estaleiro deve ser delimitado por barreiras acústicas absorventes com altura a dimensionar em função do equipamento a instalar e da localização específica do estaleiro.
- Atendendo ao exposto no artº14º do RGR, a realização da obra, incluindo o funcionamento do estaleiro, enquanto actividade ruidosa temporária, deverá limitar-se aos dias úteis e ao horário 7h-20h (caso não haja edifícios escolares numa faixa de 200m a contar do limite da intervenção/estaleiro).
- Na fase de exploração, a velocidade máxima de circulação de veículos, em particular dos pesados, nas vias periféricas da Plataforma não deve ser superior a 50 km/h.
- 41 - Deverá garantir-se as condições de rega existentes nos terrenos agrícolas situados na envolvente da área do projecto, tendo em conta que será afectada uma série de poços e outras estruturas de rega. Na Declaração do Dono da Obra deverá incluir-se a garantia da implantação desta medida, uma vez que não se refere explicitamente a área envolvente ao projecto.

Medidas de Compensação

- 2 - Deverá ser apresentado um resumo das intervenções, contendo informação das características das vias existentes e das novas vias, que permitam identificar os melhoramentos a efectuar.
- 3 - Deverá apresentar-se a solução encontrada a qual deverá ser devidamente articulada com a Câmara Municipal de Matosinhos.
- 4 - Deverá apresentar-se comprovativo da aprovação pelo Município da solução final a adoptar.
- 5 - Deverá ser dado cumprimento a esta medida - Elaboração de projecto e construção de um espaço cívico, em local e nas condições a acordar com a Junta de Freguesia de Guifões e o Município de Matosinhos.

IV. Programas de Monitorização

- Recursos Hídricos Subterrâneos

O Plano de monitorização proposto não deve cingir-se à fase de obra, mas deve ser continuado durante a fase de exploração, com ajustamento da periodicidade, em função dos resultados obtidos, em cada campanha, devendo prever-se medidas de minimização/compensação ajustadas aos resultados decorrentes da monitorização.

- Ruído

Fase de construção

O programa contém alguns aspectos desnecessários – medições em período diurno e análise espectral e tonal.

Relativamente à frequência de amostragem (ponto 3.1.4 do programa de monitorização), as campanhas têm de ser realizadas no decorrer das acções mais ruidosas em termos de emissão, atendendo, também, à proximidade dos receptores sensíveis à obra. Portanto, não é estritamente necessário que as campanhas decorram com uma frequência fixa nem que tenham de decorrer até à conclusão da obra. No 1º relatório de monitorização, deve ser apresentado o cronograma da obra, assinalando os períodos temporais e pontos considerados adequados à monitorização assim pretendida.

Os relatórios de monitorização devem ser entregues à APA no mês seguinte ao da conclusão da campanha.

Fase de exploração

Os relatórios de monitorização devem ser entregues à APA no mês seguinte ao da conclusão da campanha.

Para efeitos de verificação do cumprimento dos valores limite aplicáveis (fases de obra e de exploração), deve ser considerada a média logarítmica das duas campanhas de medições efectuadas (em fase de EIA e RECAPE), à excepção do ponto P03 para o qual não devem ser consideradas as medições agora efectuadas no período diurno (por terem influência de obras de construção civil) e no período entardecer (por serem significativamente superiores às do período diurno e por diferirem em mais de 5dB(A) do resultado obtido na campanha efectuada em fase de EIA).

Salienta-se, como nota final, que a responsabilidade de assegurar o cumprimento das medidas remetidas para o empreiteiro ou Sociedade Gestora será sempre do Proponente.

Tendo em consideração que o projecto sujeito a AIA, em fase de Estudo Prévio, era constituído por dois sub-espacos da responsabilidade de dois proponentes distintos e que o RECAPE agora em avaliação apenas diz respeito a um deles considera-se que deverá existir um compromisso da parte da REFER, EPE e da APDL, SA quer na articulação dos dois projectos afectos aos referidos sub-espacos, quer no cumprimento dos termos da DIA, a qual diz respeito aos dois sub-espacos.

Comissão de Avaliação:

APA

(Eng.ª Dora Beja, Eng.º Augusto Serrano, Eng.ª Maria João Leite)

Dora Beja Augusto Serrano Maria João Leite

P1' ARH/N

(Eng.ª Maria João Magalhães)

Dora Beja

P1' IGESPAR, IP

(Dr.ª Alexandra Estorninho)

Dora Beja

P1' CCDR/N

(Eng.ª Andreia Duborjal Cabral)

Dora Beja

P1' DRAP/N

(Eng.º Casimiro Monteiro)

Dora Beja

