1818

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

"PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LISBOA NORTE"

(Projecto de Execução)

Tendo por base o Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA), as Conclusões da Consulta Pública e a Proposta da Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativa ao procedimento de AIA do Projecto "Plataforma Logística de Lisboa Norte" (PLLN), localizado no concelho de Vila Franca de Xira, em fase de Projecto de Execução;

Considerando a área de implantação da PLLN, bem como a sua zona de expansão, situada entre a linha de caminho-de- ferro e a Auto-estrada do Norte (designada como parcela B, para a qual não é apresentada a ocupação prevista, não sendo objecto da presente AIA);

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

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

Considerando, por outro lado, que o complexo logístico integra a Rede Nacional, definido no Projecto Portugal Logístico e, será uma mais valia, em termos de desenvolvimento sócio-económico, gestão ambiental e de ordenamento do território, permitindo ao país a sua integração em regiões económicas mais vastas;

Considerando que a área tem potencialidades para garantir a intermodalidade dos modos de transporte rodoviário, ferroviário e fluvial, que virá a constituir um efectivo factor competitivo

Rua de O Século, 51 1200-433 Lisboa Telefones: 21 323 25 00 Fax: 21 323 16 58

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

deste projecto no mercado nacional e internacional, promovendo o desenvolvimento da actividade de transportes com ganhos ambientais através da redução das emissões atmosféricas e da concentração territorial de actividades que se encontram actualmente dispersas e mal localizadas;

Considerando, todavia, que não se encontra definido e aceite o traçado ferroviário e os espaços de ligação com o cais de acostagem que virão a complementar o objectivo multimodal pretendido para a plataforma logística e, que toda a área envolvente ao complexo se releva como zona de grande sensibilidade ecológica, não devendo o território ser comprometido com acções desnecessárias e prejudiciais, nomeadamente a ocupação de áreas destinadas a lotes, que venham a ser necessários para viabilizar a instalação das infra-estruturas necessárias à intermodalidade com primazia para o desenvolvimento do ramal e conexão ferroviário;

Tendo em conta que o complexo logístico envolve um conjunto muito vasto de intervenções e operações no território e que a criação da plataforma, por motivos técnicos será operacionalizado por etapas, sendo nesse caso possível programar o faseamento das infra-estruturas ferroviária e fluvial em articulação com a construção da área de serviços, comércio e logística propriamente dita;

I. Emito Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada a:

a) No prazo de três anos, definição e viabilização da área de conexão intermodal ferroviária/fluvial dentro da área da PLLN ou da parcela B, e respectiva contratualização com a Abertis Logística, a REFER e o Porto de Lisboa, bem como a construção da componente ferroviária, podendo o prazo para a construção desta componente estender-se até cinco anos. Terá de se assegurar a não ocupação futura de novas áreas a nascente da linha de caminho de ferro (Linha do Norte), para além das estritamente necessárias à implantação do cais de acostagem e das respectivas vias de acesso. O cumprimento deste requisito condiciona o desenvolvimento das restantes fases (2ª e seguintes).

b) Durante a fase de construção, deverá evitar-se o atravessamento do aglomerado urbano de Castanheira do Ribatejo, devendo o promotor, em articulação com a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, encontrar outros percursos que evitem o atravessamento de áreas urbanas.

c) Concretização de um acesso rodoviário à PLLN, a partir da área norte, com ligação ao Nó do Carregado, que constitua o acesso principal à PLLN na fase de exploração, o

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

qual deverá ser previamente estudado e apresentado à Autoridade de AIA, no prazo de três meses, para efeitos de deliberação final. Este estudo deverá considerar os factores ambientais ruído, qualidade do ar, ordenamento do território e mobilidade, bem como a programação da execução do referido acesso.

d) A solução rodoviária B preconizada no EIA só poderá ser concretizada caso o estudo mencionado no ponto anterior venha a demonstrar a sua absoluta necessidade como acessibilidade complementar ao acesso principal, na fase de exploração.

e) Compatibilização com o Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN), ao abrigo do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 180/2006, de 6 de Setembro.

f) Respeitar a faixa de servidão constante do parecer da REN - Gasodutos, tendo em conta que um dos pressupostos da concepção da plataforma passa pelo desvio do actual traçado do gasoduto, o qual faz parte da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN).

g) Revisão do projecto de regularização da rede hidrográfica local, a apresentar na fase de licenciamento, de forma a:

- Eliminar as variações bruscas de largura de rasto (a montante, na zona dos atravessamentos viários, na zona da plataforma e a jusante desta);

- Tendo em conta o sistema de drenagem previsto e os valores de escoamento referidos que são bastante elevados quando comparados com as estimativas de caudais médios no semestre seco e húmido nas linhas de água, devem ser introduzidos no troço final de rejeição órgãos dissipadores de energia cujo objectivo é atenuar os efeitos erosivos nos leitos das linhas de água.

- Assegurar que os atravessamentos previstos para as linhas de água apresentem secção única, devendo ser assegurado que a acção prevista não será indutora do aumento dos riscos de erosão e de cheias;

- No caso dos pontões em viés, os muros de ala devem ser implantados de modo a definirem uma linha ortogonal ao eixo da linha de água, a montante e a jusante ao atravessamento;

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

previsão e ao dimensionamento do passeios pedonais do arruamentos públicos propostos, bem como do disposto no nº 5 do artigo 3º do referido diploma legal.

k) Alteração do uso identificado para o lote 49, como de "infra-estrutura e equipamento" para "comércio e serviço".

l) Ao redesenho dos lugares de estacionamento previstos no lado Noroeste na Rua H, de modo a que estes se restrinjam à ocupação do solo sobre o qual incide a área delimitada na proposta de loteamento.

m) À supressão dos lotes 45 e 50, uma vez que as suas áreas se sobrepõem a arruamentos a ceder para o domínio público.

n) Cumprimento integral do Medidas de Minimização e dos Planos de Monitorização constantes no anexo à presente DIA.

o) Elaboração e aplicação do Plano de Gestão da Plataforma Logística de Lisboa Norte que integre o documento apresentado pela Abertis Logística (standard da Abertis Logística para uma plataforma logística) e seja complementado com um plano de emergência interno que englobe, situações de cheias em função da população prevista na PLLN, de incêndios e de ocorrência de sismos, articulado com o Plano Municipal de Emergência da Protecção Civil de Vila Franca de Xira.

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

II. Dadas as características excepcionais do projecto, deverá ser nomeada uma Comissão de Acompanhamento de Obra, que deverá integrar, se possível, a mesma Comissão de Avaliação do procedimento em apreço.

III. A verificação do cumprimento das condicionantes da presente DIA deverá ser efectuada pela Autoridade de AIA.

IV. Os relatórios de monitorização deverão ser apresentados à Autoridade de AIA, respeitando a estrutura prevista no Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril e a periodicidade definida.

V. Nos termos do nº 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a presente DIA caduca se,

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

- O rasto das quatro linhas de água deverá ser o mais rebaixado possível de forma a permitir não agravar, bem como melhorar, as condições de escoamento da vala paralela à linha do Norte localizada no lado oposto que actualmente já apresenta situações criticas de escoamento.

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

h) Deverão ser apresentados ao Instituto da Água (INAG), os seguintes estudos complementares:

- Levantamento do estado de conservação do dique na margem esquerda do rio Tejo, de forma a serem equacionadas as respectivas acções que garantam a sua estabilidade face às futuras condições de escoamento. Para o levantamento e análise do estado do dique, deverá ser constituída uma comissão da qual deverá fazer parte a Associação de Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira, no prazo de 3 meses.

- Elaboração de um estudo complementar ao "Estudo Hidráulico da Influência da PLLN na Envolvente em Situação de Cheias do Rio Tejo", considerando a série de dados disponíveis, nomeadamente a série de dados limnimétricos em Vila Franca de Xira, recolhida pelo Instituto Hidrográfico, bem como o efeito da vala do Carregado, no prazo de 3 meses.

- Avaliação de riscos de inundação e delimitação de áreas inundáveis, na área de influência da PLLN, no prazo de 3 meses.

i) Antes dos trabalhos de movimentação de terras, proceder à decapagem da terra viva e ao seu armazenamento em pargas, para posterior reutilização em áreas afectadas pela obra.

j) Cumprimento, aquando da entrega da proposta de loteamento, do disposto no artigo 43.º articulado com o n.º 3 do artigo 128.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 177/2001, de 4 de Junho e com o n.º 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, no que respeita à

decorridos dois anos a contar da presente data, não tiver sido iniciada a execução do respectivo projecto, exceptuando-se os casos previstos no n.º 3 do mesmo artigo.

4 de Janeiro de 2008,

O Secretário de Estado do Ambiente

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

Anexo: Medidas de Minimização e Planos de Monitorização.

Anexo à DIA relativa ao Projecto de Execução
"PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LISBOA NORTE"

I. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

▪ FASE ANTERIOR À CONSTRUÇÃO

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

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

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

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

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

▪ FASE DE CONSTRUÇÃO

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

cláusulas técnicas ambientais constantes do PGA comprometem o empreiteiro e o Dono da Obra a executar em obra todas as medidas de minimização identificadas.

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

M8 – Os trabalhos de construção devem decorrer apenas no período diurno, das 7 às 18 horas em dias úteis, conforme disposto no artigo 9º relativo a Actividades Ruidosas Temporárias do Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro), evitando-se desta forma a perturbação das populações vizinhas;

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

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

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

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

M13 – Instalação de separadores de hidrocarbonetos nas grandes áreas pavimentadas de estacionamento de veículos pesados para tratamento das águas pluviais, bem como nos acessos às áreas de estaleiro, devendo ser representado cartograficamente os locais previstos para a implantação dos referidos separadores.

M14 - A estabilização dos taludes deverá privilegiar a utilização de medidas biofísicas ou mistas, no sentido de minimizar a artificialização do sistema fluvial, promovendo uma maior valorização da componente ecológica;

M15 - O projecto das infra-estruturas não deverá contemplar técnicas construtivas que sejam indutoras do aumento de risco de contaminação do aquífero. A camada de lodos deverá ser salvaguardada devido ao seu efeito protector.

M16 - Na vala do Carril, junto do atravessamento da estrada que se desenvolve paralelamente à linha do Norte, deverão ser previstas medidas estabilizadoras para as margens, privilegiando a adopção de medidas biofísicas ou soluções mistas.

M17 - Manutenção, como zona preferencial de inundação com revestimento vegetal que não agudize os riscos de cheias, a área compreendida entre o leito normal do rio Tejo e o limite sul da plataforma, não sendo permitida a construção de novas infra-estruturas, com excepção do cais de acostagem e os acessos.

M18 - Assegurar o correcto funcionamento hidráulico das linhas de águas.

M19 - Os efluentes produzidos têm que ser tratados, não podendo ser lançados directamente no meio receptor, devendo ser expressas todas as medidas para minimizar/eliminar os impactes negativos.

Movimentação de terras/operações de aterro

M20 – A desmatação e limpeza do terreno devem ser efectuadas exclusivamente na área de intervenção do projecto.

M21 – Os trabalhos de terraplenagens e escavações devem ser iniciados logo que os solos estejam limpos, evitando repetição de acções sobre a mesma área.

M22 – Deverão ser planeados os trabalhos que envolvam movimentação de terras de forma a minimizar a exposição dos solos nos períodos de maior pluviosidade, tendo em vista a redução da erosão hídrica e do transporte sólido.

M23 – A execução de escavações e aterros deve ser interrompida em períodos de elevada pluviosidade e devem ser tomadas as devidas precauções para assegurar a estabilidade dos taludes e evitar o seu deslizamento.

M24 – Nos casos em que ocorra movimentação de terras (aterro) durante o período de estio ou em períodos de fraca pluviosidade, deve proceder-se com alguma frequência ao humedecimento das áreas de aterro e caminhos de acesso não pavimentados, de modo a evitar o levantamento

de poeiras que afectam, quer as comunidades vegetais/produções agrícolas, quer as populações presentes na área vizinha;

M25 – Os produtos de escavação não aproveitáveis, ou em excesso, devem ser armazenados em locais com características adequadas para depósito.

M26 – Caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, estes devem ser armazenados em locais que evitem a contaminação das águas subterrâneas, por infiltração ou escorrência das águas pluviais, até esses materiais serem encaminhados para destino final adequado.

M27 – Os depósitos temporários de terras devem ser protegidos de modo a evitar que a acção das águas pluviais destaque e arraste materiais para as linhas de água. Estes depósitos não podem localizar-se a menos de 10 m de uma linha de água;

M28 – Tal como já previsto pelo projecto, a terra vegetal necessária à utilização nos arranjos paisagísticos deverá ser previamente decapada e temporariamente armazenada em pargas com altura não superior a 1,0 m e de largura não superior a 4,0 m. O topo da parga deve ser ligeiramente côncavo para permitir uma boa infiltração da água;

M29 - Efectuar a primeira sementeira dos taludes à medida que os movimentos de terra vão sendo terminados, de forma a permitir um revestimento vegetal gradual e reduzir ao mínimo a existência de grandes superfícies sem revestimento;

M30 – Acompanhamento arqueológico da fase de desmatação e decapagem superficial do terreno. Estes trabalhos devem ser desenvolvidos, de acordo com o número de frentes de obra, por um arqueólogo ou uma equipa devidamente credenciada para o efeito pelo Insituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueologia (IGESPAR);

M31 – Todos os acessos à área de obra e dentro da obra devem ser claramente balizados, de modo a minimizar impactes sobre os solos, vegetação adjacente, linhas de água e áreas agrícolas;

M32 – O(s) novo(s) acesso(s) à PLLN deverá(ão) ser construído(s) tão precocemente quanto possível de forma a reduzir a circulação de veículos pesados na EN1 durante os diversos faseamentos da construção. A partir do momento em que o(s) acesso(s) entre(m) em funcionamento, todo o tráfego associado à construção (transporte de inertes e materiais de construção) deverá ser direccionado para a(s) via(s) seleccionadas;

M33 – Tendo em conta a funcionalidade do Caminho Municipal CM1238, deverão ser tomadas as necessárias medidas de planeamento de modo a ser garantida a sua utilização de forma permanente durante a fase de beneficiação. Assim, a intervenção sobre este acesso deverá ser efectuada, de forma a assegurar permanentemente a sua funcionalidade, nomeadamente como meio para chegar à ITALAGRO e aos terrenos agrícolas da envolvente.

Instalação/funcionamento/desactivação do estaleiro

M34 – Caso haja necessidade de construir um estaleiro na área, este deve ser implantado no interior da área a afectar à PLLN, não devendo assim ser utilizada nenhuma área externa à área de implantação do projecto para estaleiro, depósito de materiais ou outra utilização;

M35 – Salvaguarda de uma distância de 10 m, na selecção para a instalação de estaleiros, oficinas, depósitos ou quaisquer outras estruturas de suporte à obra, das linhas de água presentes na área de estudo;

M36 – Instalação de um sistema adequado de tratamento das águas residuais do estaleiro ou, alternativamente, proceder à drenagem destas águas para o sistema de recolha de águas residuais local;

M37 – Todos os locais de depósito de combustíveis, lubrificantes ou outras substâncias deverão ser impermeabilizados e dispor de drenagem para tanques de retenção adequadamente dimensionados para poderem reter o volume máximo de contaminante susceptível de ser derramado;

M38 – O estaleiro deve contemplar um espaço devidamente coberto e impermeabilizado para instalação de um Eco-ponto para recolha e armazenagem selectiva dos diversos tipos de resíduos produzidos na obra;

M39 – Após o término da obra, o estaleiro deve ser totalmente desmontado, garantindo a total remoção dos escombros, escórias e ou lixos. Estes deverão ser imediatamente transportados para destino adequado.

Regularização das Linhas de água

M40 – Os trabalhos de limpeza e regularização de linhas de água devem, preferencialmente, ser efectuadas durante o período mais seco do ano, de Maio a Setembro;

M41 – Na vala de Emaús, entre o km 0 + 738 e a confluência com o rio Tejo deverá proceder-se ao reperfilamento do rasto e a reconstrução dos muros ala, a jusante da passagem sob o dique marginal do rio Tejo, bem como a instalação de uma nova comporta de maré que substitua as actuais comportas metálicas que se encontram em mau estado, sendo que a comporta de maré a instalar deverá apresentar características semelhantes às do equipamento a substituir.

M42 - A estabilização dos taludes deverá privilegiar a utilização de medidas biofísicas ou mistas, no sentido de minimizar a artificialização do sistema fluvial, promovendo uma maior valorização da componente ecológica;

M43 - Nas linhas de água intervencionadas, deverá proceder à instalação de *Thyphas sp.*, devido ao seu efeito estabilizador e à sua acção na melhoria da qualidade da água;

M44 - Os materiais do aterro deverão ser seleccionados de modo a não provocarem alteração na qualidade das águas superficiais e subterrâneas e não poderão provir de áreas que integrem a RAN e a REN.

M45 – Na ribeira da Castanheira, entre o km 0 + 700 e a confluência com o rio Tejo, deverá proceder-se ao reperfilamento do rasto da ribeira e, ainda, à instalação de uma nova comporta de maré, a jusante da passagem sob o dique marginal do rio Tejo, com características idênticas à existente.

M46 – As valas de Emaús e de Santo António, entre a PLLN e a confluência com o rio Tejo, devem ser devidamente limpas e eliminada qualquer obstrução existente que prejudique o escoamento natural da água. No entanto, após esta intervenção, deverão ser garantidas condições para que nas margens ocorra o crescimento de vegetação natural destes sistemas com destaque para o Caniço.

Circulação de veículos pesados

M47 – Assegurar o correcto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na actividade das populações.

M48 – Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área do projecto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.

M49 – Sempre que se preveja efectuar desvios de tráfego, deverão ser submetidos previamente os respectivos planos de alteração à entidade competente, para autorização.

M50 – A velocidade de circulação dos veículos, especialmente em pavimentos não asfaltados, deverá ser baixa (< 30 km/h), dada a dependência das emissões com a velocidade de circulação dos veículos;

M51 – Assegurar o transporte de materiais de natureza pulvurolenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.

M52 – Assegurar que são seleccionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível.

M53 – Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.

M54 – Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afectos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação de solos e águas, bem como dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.

M55 – Garantir que as operações mais ruidosas que se efectuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.

M56 – A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afectação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos adequados a cada caso.

M57 – Humedecimento periódico do solo e da cobertura dos veículos de transporte de terra, nomeadamente através de sistemas de aspersão. O humedecimento deve ser efectuado, pelo menos, quando se verifiquem emissões significativas de partículas ou se registam períodos prolongados sem precipitação e de forma racional, a fim de evitar a infiltração de substâncias poluentes no solo;

M58 – Os rodados de todos os veículos e máquinas de apoio à obra deverão ser sujeitos a uma lavagem regular, nomeadamente à saída da área de obra e antes da entrada na via pública.

M59 – A partir do momento em que o(s) novo(s) acesso(s) entre(m) em funcionamento, todo o tráfego associado à construção (transporte de inertes e materiais de construção) deverá ser direccionado para esta(s) via(s);

M60 – A descarga das águas residuais provenientes da lavagem das máquinas e equipamentos utilizados em locais pré-destinados e pré-definidos aquando da organização e instalação do estaleiro central, devem ser devidamente autorizados para o efeito, devendo ser equacionado o tipo e local de tratamento dessas águas;

M61 – O transporte de materiais, como terras de empréstimo, areias e britas, deverá ser efectuado em camiões fechados ou, no caso de serem transportados em camiões de caixa aberta, deverão estar cobertos por uma lona.

Desvio do gasoduto

M62 – Qualquer intervenção nas imediações do gasoduto, susceptível de o afectar, deverá ser sempre precedida de medidas de precaução consideradas suficientes pela concessionária (artigo 56º da Portaria 390/94 de 17 de Junho).

M63 – No ofício emitido pela Rede Eléctrica Nacional, em resposta a solicitação do proponente, esta conclui da necessidade de alteração do traçado, definindo que a proposta de loteamento terá de contemplar um espaço canal com a largura suficiente ao seu reposicionamento e, simultaneamente, permitir que o novo traçado da conduta de gás cumpra todas as condições técnicas e regulamentares impostas pela legislação em vigor.

M64 –Todos os trabalhos relacionados com este desvio, deverão ser alvo de acompanhamento arqueológico.

M65 – Todas as condições técnicas e regulamentares impostas pela legislação em vigor, nomeadamente pela Portaria n.º 390/94, de 17 de Junho e pelo Decreto-Lei n.º 8/2000, de 8 de Fevereiro deverão ser cumpridas.

M66 – As obras de desvio do gasoduto deverão ser devidamente planeadas, de forma a não comprometer o fornecimento/transporte deste combustível.

Resíduos

M67 – Definir e implementar um Plano de Gestão de Resíduos, considerando todos os resíduos susceptíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes fluxos de resíduos.

M68 – Assegurar a existência de locais adequados para o armazenamento dos resíduos resultantes da obra, de acordo com a sua tipologia e em conformidade com a legislação em vigor em matéria de gestão de resíduos. Não é admissível a deposição de resíduos, mesmo que provisória, nas margens, leitos de linhas de água e zonas de máxima infiltração.

M69 – Proibição de queimas a céu aberto de qualquer tipo de material residual da obra.

M70 – Os resíduos sólidos produzidos nas áreas sociais e equiparáveis a resíduos sólidos urbanos deverão ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito, devendo ser promovida a separação das fracções recicláveis.

M71 – Em especial nos casos de remodelação das obras (ampliação ou modificação), os resíduos de construção e demolição e equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB) deverão ser triados e separados nas suas componentes recicláveis e, subconsequentemente, valorizados.

M72 – Os óleos, lubrificantes, tintas, colas e resinas usados devem ser armazenados em recipientes adequados e estanques, para posterior envio a destino final apropriado, preferencialmente a reciclagem.

M73 – As operações de manutenção de veículos, nomeadamente as operações de mudança de óleo, devem ser efectuadas em oficinas próprias devidamente licenciadas para o efeito;

M74 – Assegurar o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em tanques ou fossas estanques e, posteriormente, encaminhados para tratamento.

M75 – A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem

natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos e combustíveis contaminem solos e recursos hídricos. Esta bacia de retenção deve possuir um separador de hidrocarbonetos.

M76 – Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, deve proceder-se à recolha do solo contaminado, com produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado.

M77 – Deve ser garantida a recolha periódica dos resíduos produzidos, assegurando destino final adequado a cada um dos resíduos recolhidos, de acordo com as disposições legais aplicáveis;

M78 – O transporte de resíduos para tratamento/valorização deve ser realizado de acordo com o disposto na Portaria n.º 335/97, de 16 de Maio, a qual fixa as regras a que fica sujeito o transporte de resíduos dentro do território nacional;

M79 – As empresas seleccionadas pelo promotor, para dar tratamento e destino final aos diferentes resíduos, deverão estar contempladas nas listagens das unidades licenciadas pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA);

M80 – Os resíduos equiparados a resíduos industriais banais que não sejam passíveis de aproveitamento ou valorização, devem ser encaminhados para um aterro que esteja devidamente licenciado para receber os resíduos desse tipo;

M81 – No estaleiro, deverão existir meios de limpeza imediata para o caso de ocorrer um derrame de óleos ou combustíveis ou outros produtos perigosos, devendo os produtos derramados e/ou utilizados para a recolha dos derrames ser tratados como resíduos (no caso dos óleos, dever-se-á dar cumprimento ao Decreto-Lei n.º 153/2003, de 11 de Julho).

- **FASE POSTERIOR À CONSTRUÇÃO**

M82 – Após a conclusão dos trabalhos, proceder à desactivação total da área afecta à obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, com a reposição das condições existentes antes do início da obra.

M83 – Efectuar a recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afectados ou destruídos.

M84 – Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infra-estruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afectadas no decurso da obra.

M85 – Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afectados pelas obras de construção.

M86 – Após a conclusão das obras, e quando houver certeza de que esses locais não virão a ser novamente intervencionados, proceder ao restabelecimento e recuperação paisagística da área envolvente degradada – através da reflorestação com espécies autóctones e do restabelecimento das condições naturais de infiltração, com a descompactação e arejamento dos solos.

- **FASE DE FUNCIONAMENTO**

M87 – Colocação de sinalética que encaminhe o tráfego associado à PLLN para a(s) via(s) de acesso seleccionada(s), de acordo com os resultados do estudo mencionado na condicionante I. c) da presente DIA.

M88 – Desenvolvimento, juntamente com a autarquia de Vila Franca de Xira, de um plano para implementação/expansão da rede de transportes colectivos na área da PLLN.

M89 - O terminal portuário não poderá constituir um obstáculo ao escoamento, assim como os acessos. Os acessos deverão ser em viaduto cuja cota da face inferior do tabuleiro terá que ficar fora da influência das cheias.

M90 – Implementação de um programa de gestão ambiental dos espaços verdes com especial atenção para a manutenção do coberto vegetal arbustivo e arbóreo em boas condições fitossanitárias, poupança de água na rega e aplicação correcta de fitofármacos e fertilizantes.

M91 – Assegurar o correcto funcionamento das comportas nas linhas de água intervencionadas, tendo em conta as características do escoamento na zona.

M92 – No interior da PLLN, terá que ser garantida a manutenção e limpeza de todos os órgãos de drenagem, incluindo passagens hidráulicas, valas e órgãos de drenagem de águas pluviais;

M93 – Assegurar a manutenção, das linhas de água a jusante da PLLN, devendo-se proceder à limpeza periódica e conservação dos leitos da rede de drenagem existente (vala de Emaús, Santo António, Carril e ribeira da Castanheira), de modo a optimizar o correcto funcionamento

hidráulico. Estas acções deverão ser articuladas com as entidades responsáveis pela sua gestão (CCDR/INAG).

M94 – As águas pluviais provenientes dos arruamentos e parques de estacionamento deverão ser sujeitas a um sistema de separação de hidrocarbonetos antes de serem encaminhadas para o meio receptor.

M95 – No que se refere aos níveis da qualidade atmosférica e, enquanto não estiverem em funcionamento os modos ferroviário e fluvial, deverão ser instaladas cortinas arbóreas, ao longo dos acessos à plataforma e junto às áreas urbanizadas, afectadas pela construção e funcionamento da PLLN. Essas cortinas deverão ser plantadas com material vegetal adequado e com um porte e fuste.

M96 – Garantir que o equipamento de manutenção utilizado durante a exploração da obra cumpre as normas legais de funcionamento, no que se refere às emissões sonoras, procedendo à sua manutenção periódica.

M97 – Criação de uma barreira acústica a implementar na zona sensível adjacente ao início do acesso B, junto ao Nó da A1, e na reconversão da área relativa às habitações localizadas a Sul /Sudoeste da PLLN.

M98 – As barreiras acústicas são fundamentais para os receptores junto ao nó da A1. As simulações efectuadas no âmbito do EIA evidenciam que ainda se verificarão impactes residuais para o indicador de ruído nocturno (Ln). Face ao exposto, e considerando que na fase de conformidade foram solicitados esclarecimentos sobre o responsável pela implementação da Barreira Acústica e, impedimento da sua concretização resultante das características de natureza urbana (acessos e passeios) do local considerado, considera-se que o estudo proposto no EIA deverá ser efectuado o mais cedo possível, devendo ser avaliados os eventuais impedimentos função das características do local (de natureza urbana - acessos e passeios), conforme referidas no EIA.

M99 – Considerar o enquadramento paisagístico da barreira acústica prevista, eventualmente com recurso a materiais de agradável *design* e através da plantação arbórea, de trepadeiras, ou módulos arbustivos colocados a tardoz da mesma.

M100 – Proceder a uma correcta gestão dos resíduos produzidos, no que respeita ao seu armazenamento e destino final, com base num Plano de Gestão de Resíduos, assegurando que serão tratados, valorizados ou eliminados em instalações devidamente licenciadas/autorizadas para o efeito.

M101 – Assegurar o correcto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, em local coberto e devidamente impermeabilizado, devendo ser prevista a contenção/retenção de eventuais escorrências/derrames.

Como medidas potenciadoras de **Impactes Positivos**:

M102 – Desenvolvimento de políticas de estímulo para a certificação das empresas que venham a instalar-se na Plataforma Logística ao nível da qualidade, ambiente, saúde, higiene e segurança e responsabilidade social;

M103 – Desenvolvimento de uma política de articulação e desenvolvimento de parcerias com as entidades locais, no sentido de maximizar os efeitos positivos do projecto a nível local e regional, nomeadamente ao nível de: Emprego, Formação profissional e Dinamização do tecido empresarial.

II. PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

1. Hidrogeologia

Um sistema de monitorização de águas subterrâneas, ao aceder às formações aquíferas, permite a medição dos níveis piezométricos, e a recolha de amostras de água que sejam representativas da qualidade da água no local da colheita.

Para atingir estes objectivos, é necessário seguir algumas normas de projecto e construção, tais como: construir os furos de monitorização com o mínimo de perturbação da formação aquífera; construir os furos de monitorização com materiais compatíveis com as condições geoquímicas e químicas previstas; equipar adequadamente os furos de monitorização na zona aquífera a controlar; isolar (selar) adequadamente os furos com materiais que não interfiram com a recolha e com a qualidade das amostras de água; e limpar e desenvolver os furos de monitorização, de modo a remover aditivos ou materiais associados à perfuração e a permitir o fácil escoamento da água para o interior dos furos.

De seguida, apresentam-se as directrizes a que deverá obedecer o programa de monitorização relativo à hidrogeologia e as disposições construtivas dos furos de monitorização (piezómetros).

Programa de monitorização

- Os parâmetros a monitorizar são:

  - No campo: pH, temperatura (T), condutividade eléctrica (CE), profundidade do nível freáctico;

  - Em laboratório: SST, Nitratos, Zinco, Cobre, Chumbo, Cádmio, Crómio, Níquel, Ferro, Hidrocarbonetos Aromáticos Polinucleares, Óleos e Gorduras.

- Locais de amostragem

Na Figura 1, apresenta-se a localização dos locais de amostragem, propondo-se a construção dos furos de monitorização nos espaços verdes da PLLN.

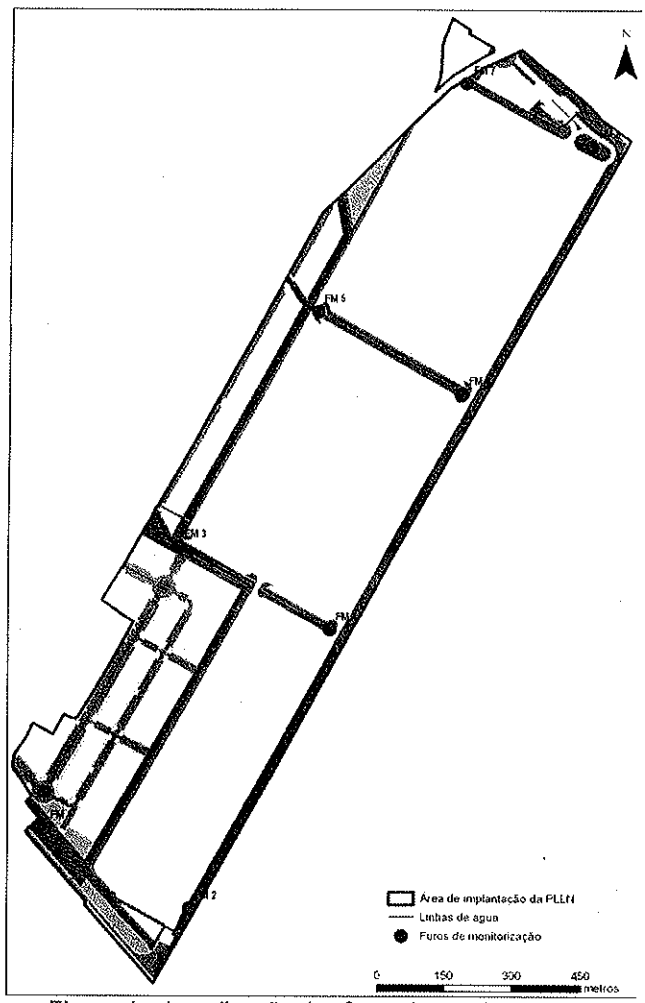

Figura 1 – Localização dos furos de monitorização.

- Métodos Analíticos

Os métodos analíticos deverão estar de acordo com as especificações para a análise dos parâmetros indicadas no Decreto-Lei n.º 243/2001, de 5 de Setembro e no Anexo I do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

Os relatórios de monitorização, os quais devem obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, devem ser apresentados trimestralmente à Autoridade de AIA.

- Disposições construtivas dos furos de monitorização

Para além do cumprimento da legislação relativa à segurança e higiene no trabalho e das regras da boa técnica que se exigem na execução dos furos de monitorização, a construção e a manutenção dos furos deve assentar em conceitos e prever medidas que impeçam a contaminação dos solos e "níveis aquíferos" pelos trabalhos de sondagem ou outros, como a circulação de máquinas e viaturas.

Nessa perspectiva, deverão ser consideradas, entre outras que venham a mostrar-se necessárias, as seguintes medidas:

- Os equipamentos e materiais utilizados na construção e equipamento dos furos deverão ser protegidos de contaminações e ser limpos antes de serem introduzidos nos furos;

- Os equipamentos e materiais utilizados não podem ser constituídos no todo ou em parte por materiais que se degradem nas condições de aplicação prevista para os furos.

- Os furos devem permanecer fechados a cadeado com excepção dos períodos de ensaios e de recolha de amostras.

Perfuração:

- Método: pode ser realizada pelos sistemas rotary, percussão mecânica ou trado oco, com diâmetro cerca de 10".

- Profundidade: de acordo com os resultados do reconhecimento geotécnico realizado e cuja estimativa e é a seguinte.

- Amostragem: devem ser colhidas amostras dos terrenos atravessados com o intervalo de 2m.

- Identificação das "camadas atravessadas"

Entubamento:

- Material: a eventual presença de hidrocarbonetos aconselha o uso de polietileno de alta densidade (PAD) classe 10 kg/cm2. Como alternativa, poder-se-á utilizar PVC classe 10 kg/cm2.

- Uniões entre varas: deverão ser roscadas. As soluções de uniões coladas ou aborcardadas com rebites são de excluir; a primeira pela possível dissolução de constituintes contaminantes e a segunda por os rebites poderem formar obstruções ao manuseamento de equipamento no interior do furo.

- Diâmetro: 4".

- Superfície interior do entubamento: tipo "flush", isto é, de diâmetro constante, sem estrangulamentos e descontinuidades.

- Tubos Ralos - os tubos ralos, que permitirão a entrada da água no furo, devem ser colocados em frente dos 5 metros superiores das camadas aquíferas da base do sistema aquífero e de preferência deverão ter fendas horizontais e uniformes com largura 1 mm e dispostas numa configuração idênticas à dos tubos das marcas SBF, Preussag e Tubofuro.

Filtro de seixo

- Material: silicioso, de elevado grau de esfericidade e arredondamento com granulometria compreendida entre 1 a 3 mm. Deve ser cuidadosamente lavado antes da sua aplicação na zona anular correspondente aos tubo-ralos.

- Extensão do filtro de seixo: mínimo de 1 metro acima do topo do tubo ralo depois de o filtro estar estabilizado.

- Selo do filtro de seixo: deverá ser constituído por uma camada de areia fina lavada (espessura mínima 1 m) a que se sobrepõe uma camada de bentonite (espessura mínima 2 m) sob forma de calda ou granulada (tipo Compactonite).

Selo do espaço anular

- Material: "impermeável", lodos, por exemplo.

Selo superficial

- Material: em betão, com profundidade mínima de 1 metro, Destina-se a evitar a entrada de eventuais contaminantes no espaço anular, protegendo em profundidade e desviando as águas da chuva e eventuais derrames.

Cobertura de protecção com cadeado

- Material: em aço, sobre um tubo também em aço, de diâmetro 6", enraizado no betão do selo superficial e no cimento do selo do espaço anular.
- Altura acima da superfície do terreno: cerca de 0,3 m.
- Alternativa: caixa em tijolo rebocado, construída acima ou abaixo da superfície do terreno.

Limpeza e desenvolvimento

- Método: com sobrebobagem até saída de água cristalina, sem sólidos em suspensão. Os materiais depositados no fundo devem ser retirados.

- Relatório final

No final da empreitada de execução dos furos de monitorização, deve ser apresentado um relatório circunstanciado dos trabalhos realizados, incluindo uma memória descritiva e desenhos com a localização, com as características geométricas e construtivas dos furos de monitorização e com os resultados de todos os ensaios efectuados.

Considera-se que os locais de amostragem devem ser apresentados em cartografia digital e georreferênciados, devendo os resultados da monitorização ser enviados em formato digital.

O plano de monitorização deverá ser revisto, quer na sequência dos dados da monitorização, quer de estudos a desenvolver, bem como de legislação específica, nesta área, que imponha novas metodologias e critérios.

2. Recursos Hídricos Superficiais

- Parâmetros a monitorizar

Deverá ser monitorizada a frequência de ocorrência de inundações (registo das datas de ocorrência) na área de implantação da PLLN, bem como em toda a área agrícola remanescente a nascente e que, actualmente, integra a zona preferencial de inundação caracterizada no capítulo referente aos recursos hídricos superficiais. Considera-se ocorrência de inundação sempre que a água das valas existentes ou do rio Tejo extravase os respectivos leitos, contidos por diques e motas e alague os terrenos adjacentes.

Deve, ainda, ser monitorizada a cota atingida pelas águas nas situações de cheias, bem como a estabilidade do dique da margem esquerda.

- Locais e frequência de amostragens

A medição da cota do nível atingido pela água deve ser efectuada em escala apropriada a instalar em cada uma das quatro linhas de água atravessadas pela PLLN (ribeira da Castanheira e valas do Carril, Santo António e Emaús), na secção imediatamente a jusante do aterro da PLLN, bem como na vala do Carregado na zona de confluência com o rio Tejo.

A observação da cota atingida pelas águas deve ser efectuada, nos cinco locais, pelo menos uma vez por dia, sempre que ocorra inundação em alguma das áreas referidas anteriormente.

Estes procedimentos de monitorização devem iniciar-se antes do início da construção e prolongar-se durante a fase de funcionamento do projecto.

Relativamente à estabilidade do dique a monitorização deverá ser efectuada, entre o Ramalhão da Barca e a vala do Mar Novo, de cinco em cinco anos e após a ocorrência de cheias significativas que possam provocar o enfraquecimento da estabilidade do dique.

- Técnicas e métodos de análise e equipamentos adequados

A medição da cota do nível de água deve ser efectuada por meio de escala apropriada (limnígrafo) na gama das utilizadas em estações udométricas onde se efectua registo do nível de água.

A identificação de ocorrência de inundação poderá ser efectuada por inspecção visual, devendo ser anotada a data de ocorrência de cada episódio de inundação, bem como a sua duração (número de dias ou horas).

- Relação entre os factores a monitorizar e parâmetros caracterizadores da construção e funcionamento do projecto

A monitorização proposta visa confrontar o regime de cheias ocorrente durante a fase de implementação do empreendimento, em termos de frequência de ocorrência e cotas atingidas, com o que sucede actualmente (antes da construção do projecto) e com as previsões constantes dos estudos hidrológicos efectuados no âmbito do projecto.

Pretende-se que os aspectos a monitorizar permitam, no futuro, criar uma base de dados que possibilite realizar estudos que avaliem *a posteriori* o real efeito da implementação do projecto.

- Tipo de medidas de gestão ambiental a adoptar na sequência dos resultados dos programas de monitorização

Os resultados do programa de monitorização podem confirmar ou não a eficácia das medidas de minimização e das opções de projecto adoptadas, podendo conduzir à manutenção das intervenções previstas ou à sua modificação ou complementaridade com novas intervenções consideradas necessárias.

Estas novas intervenções podem incluir ampliação/reforço de diques, criação de leitos de cheia (criação de golenas) e limpeza e reperfilamento de linhas de água.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

Deve ser efectuado um relatório dos resultados obtidos no final de cada ano hidrológico e, de cinco em cinco anos, deve ser produzido um relatório que integre a análise de todos os dados registados até à data.

Considera-se que os locais de amostragem devem ser apresentados em cartografia digital e georreferênciados, devendo os resultados da monitorização ser enviados em formato digital.

O plano de monitorização deverá ser revisto quer na sequência dos dados da monitorização quer de estudos a desenvolver, bem como de legislação específica nesta área, que imponha novas metodologias e critérios.

3. Qualidade das Águas Superficiais

- Locais de amostragem

A figura abaixo (Figura 2) identifica a localização dos locais de amostragem. Deverá proceder-se à amostragem na vala do Carril, vala de Emaús, vala de Santo António e ribeira da Castanheira imediatamente a montante da PLLN e a jusante da PLLN.

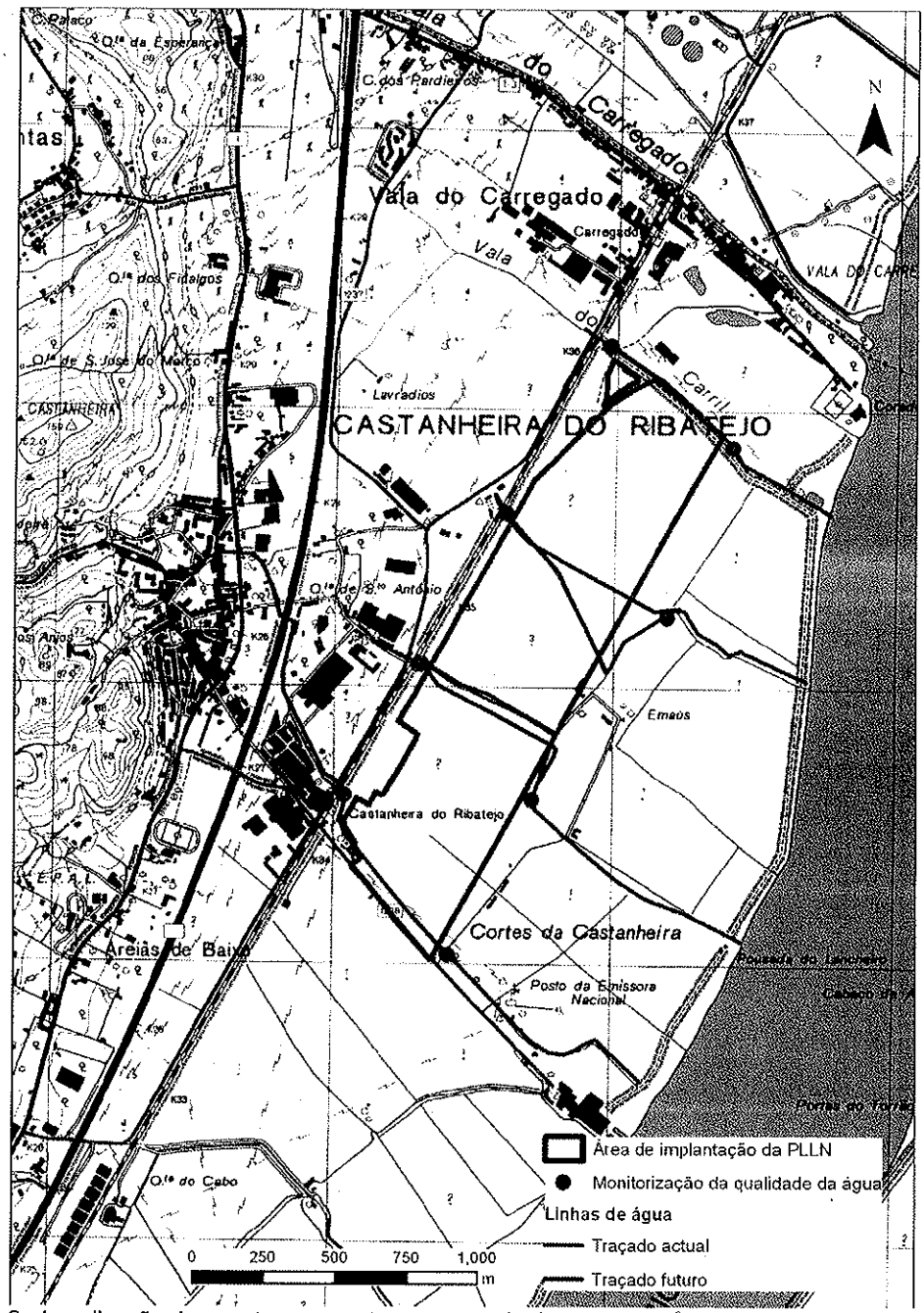

Figura 2 - Localização dos pontos propostos para monitorização da qualidade das águas superficiais

- Parâmetros a monitorizar

Os parâmetros a monitorizar são os seguintes: pH, Temperatura, Oxigénio dissolvido, Salinidade, Condutividade, Hidrocarbonetos Totais, Óleos e Gorduras, Sólidos Suspensos Totais, Metais pesados (Zn, Cu, Pb e Cd), CBO5, CQO, Coliformes fecais e coliformes totais, azoto amoniacal e fósforo total.

- Frequência de amostragem

A amostragem deverá ser realizada semestralmente, incluindo a realização de uma campanha imediatamente antes do início das obras.

- Técnicas, métodos de análise e equipamentos necessários

Os resultados obtidos deverão ser analisados, tendo em consideração os objectivos ambientais de qualidade mínima (Anexo XXI) e as normas de utilização da água para rega (Anexo XVI) do Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de Agosto.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril, deve ser enviado para a autoridade de AIA semestralmente. De cinco em cinco anos, deve ser produzido um relatório que integre a análise de todos os dados registados até à data.

Considera-se que os locais de amostragem devem ser apresentados em cartografia digital e georreferênciados, devendo os resultados da monitorização ser enviados em formato digital.

O plano de monitorização deverá ser revisto, quer na sequência dos dados da monitorização, quer de estudos a desenvolver, bem como de legislação específica, nesta área, que imponha novas metodologias e critérios.

4. Qualidade do Ar

Após a implementação das medidas de minimização, pretende-se averiguar se estas são eficazes e se as concentrações de partículas em suspensão PM10 existentes são, pelo menos, equivalentes às monitorizadas antes do início da implementação do projecto.

- Parâmetros a monitorizar

Partículas em Suspensão PM10 no ar ambiente.

- Locais de amostragem

O local de amostragem proposto para monitorização da qualidade do ar consta da Figura 3.

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

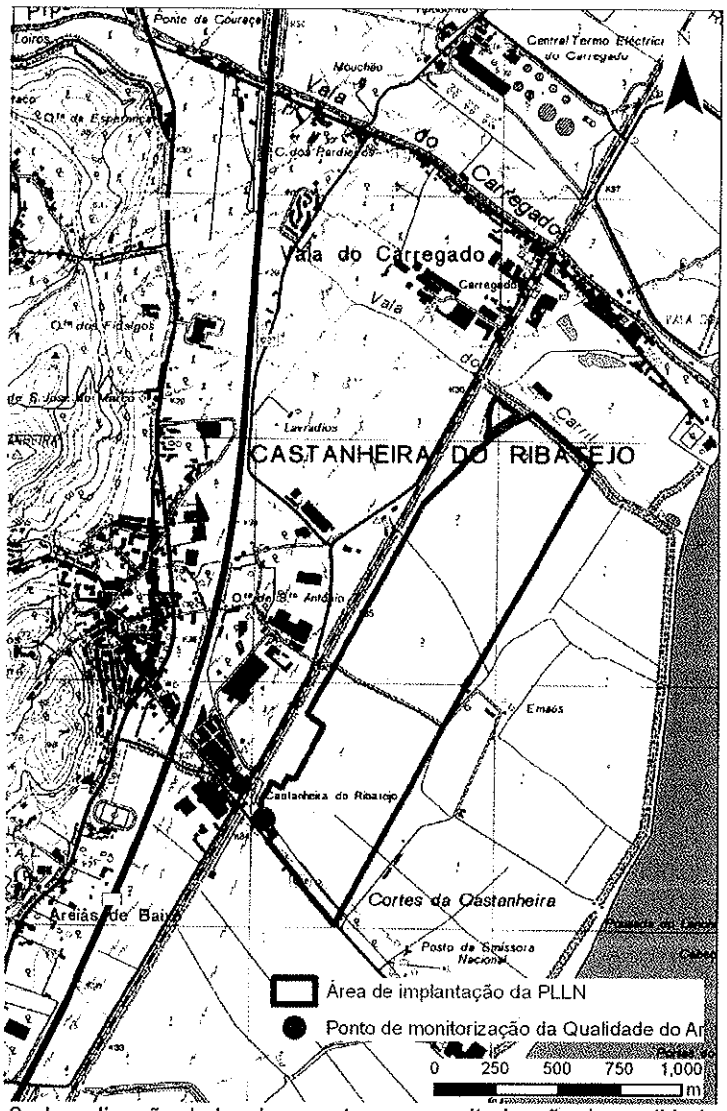

Figura 3 - Localização do local proposto para monitorização da qualidade do ar.

- Frequência e duração das campanhas de amostragem

Antes do início da fase de construção e semestralmente durante a fase de construção, correspondendo ao período de Inverno e de Verão, devendo ser cumprido o disposto no D.L. n.º 111/2002, de 16 de Abril.

- Técnicas, métodos de análise e equipamentos necessários

O método de referência a adoptar para a amostragem e medição de PM10 deve ser o descrito na secção 4 do Anexo XI do D.L. n.º 111/2002 de 16 de Abril.

- Relação entre os factores ambientais a monitorizar e os parâmetros caracterizadores da construção e funcionamento do PPLN

Da análise dos dados das estações fixas de qualidade do ar, verifica-se que existem actualmente níveis elevados de partículas em suspensão na região, derivados do grande impacte do tráfego rodoviário, da indústria e da existência de terrenos maioritariamente agrícolas. Sendo as partículas PM10 o poluente que suscita actualmente maior preocupação devido ao seu impacte na saúde humana, a sua monitorização justifica-se ainda tendo em conta as acções e actividades a desenvolver durante a construção e funcionamento do PPLN, sendo expectável que os maiores incrementos se verifiquem a nível deste poluente.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril, deve ser enviado para a autoridade de AIA semestralmente.

5. Ambiente Sonoro

As actividades a desenvolver durante a fase de funcionamento do projecto passam pela intensa circulação de veículos. Prevendo-se uma afectação significativa da zona de implantação da Plataforma, deverá proceder-se à monitorização dos níveis de ruído. A abordagem realizada terá em consideração o enquadramento legislativo referido no Decreto-Lei nº 9/2007, de 17 de Janeiro. Assim, deverá ser efectuada uma campanha de monitorização de ruído ambiental, antes da fase de construção, na fase de construção e nas diferentes fases de funcionamento.

- Parâmetros a monitorizar

  · Nível sonoro contínuo equivalente (LAeq dB(A));

  · Nível sonoro médio de longa duração LAeq,LT;

  · Indicador de ruído diurno Ld ou Lday;

· Indicador de ruído do entardecer Le ou Levening;

· Indicador de ruído nocturno Ln ou Lnight;

· Indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno (Lden dB(A)).

· Contagens de tráfego no período de amostragem.

- Locais de amostragem

As medições devem ser realizadas em 7 pontos de amostragem localizados na área envolvente à Plataforma. Na Figura 4, apresenta-se a rede de monitorização proposta.

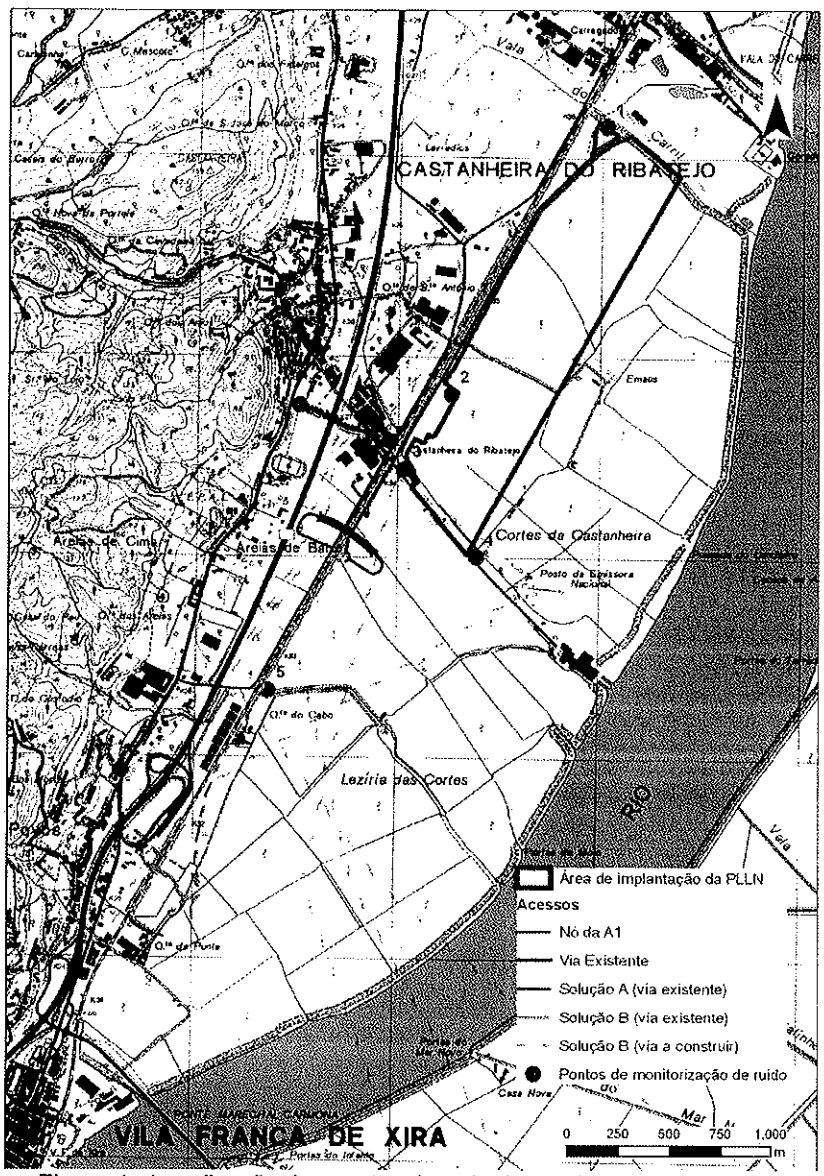

Figura 4 - Localização dos pontos da rede de monitorização do ruído.

- Frequência de amostragem

Deve ser salvaguardada a monitorização efectuada no período de referência, ou seja, antes da entrada em funcionamento de quaisquer trabalhos.

Assim, deverá cumprir-se a seguinte frequência de monitorização de ruído:

- Uma medição antes do inicio do projecto;
- Uma medição na fase de construção do projecto;
- Uma medição logo após o início do funcionamento e posteriormente em todas as fases de funcionamento, salvo se ocorrerem, entretanto, alterações significativas dos factores que determinam a emissão de ruído, ou existirem reclamações das populações vizinhas às actividades.

- Técnicas, métodos de análise e equipamentos necessários

Definidos na NP 1730 de 1996 e Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro.

- Periodicidade dos relatórios de monitorização

O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril, deve ser enviado para a autoridade de AIA após a concretização de cada uma das medições, ou seja, com periodicidade idêntica à da frequência de amostragem.

Plano de Gestão da Plataforma Logística Lisboa e Norte

O Plano de Gestão da Plataforma Logística Lisboa e Norte deverá integrar o documento apresentado pela Abertis Logística (sandard para uma plataforma logística) e ser complementado com um plano de emergência interno que englobe, situações de cheias em função da população prevista na PLLN, de incêndios e de ocorrência de sismos, articulado com o Plano Municipal de Emergência da Protecção Civil de Vila Franca de Xira.

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