



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 - Gatões/Guifões		
Tipologia de Projecto:	Anexo II – 10 a) e c)	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Leixões		
Proponente:	APDL, SA, REFER, EPE		
Entidade licenciadora:	APDL, SA, REFER, EPE		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 29 de Maio de 2009	

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

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>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.</li><li>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.</li></ol>
-----------------	---

Elementos a entregar em Fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>2. Apresentar os seguintes Estudos/Projecto:<ol style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>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.</li><li>c) Projecto de Integração Paisagística, o qual deverá também ter em consideração o referido pela CA no factor ambiental ecologia.</li></ol></li><li>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.</li></ol>
--	--



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

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.
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.
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.
8. Apresentar simulações visuais com a implementação do projecto, dos locais que apresentem maior visibilidade.
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.
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.
12. Apresentar uma simulação do tráfego gerado pelo empreendimento, quer por tipo de veículos quer por períodos, baseada num cenário previsual 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.
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.
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.
16. Analisar a articulação dos ramais de ligação à Estação Intermodal com o funcionamento interno do sistema viário, reduzindo os conflitos (intersecções) e



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>minorando a extensão dos percursos do tráfego de e até às Portarias de ligação à VILPL.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>17. Apresentar os resultados do Estudo de Tráfego.</li><li>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.</li><li>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.</li><li>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.</li><li>21. Prever a reutilização, se tal for possível, dos espécimes de <i>Quercus robur</i> e <i>Quercus suber</i> presentes na área de projecto para o enquadramento paisagístico.</li><li>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.</li><li>23. Incluir no Caderno de Encargos das medidas de minimização específicas para a fase de obra.</li><li>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.</li></ol>
--	--

**Outras condições para licenciamento do projecto:**

**Medidas de Minimização e Compensação:**

Concretização discriminada (espacial e temporalmente) das medidas de minimização relativas às fases prévia à construção, de construção e de exploração, tendo por base as medidas referidas no Estudo de Impacte Ambiental (EIA), bem como outras que venham a considerar-se necessárias, face à caracterização mais completa e aprofundada dos impactes, decorrente do desenvolvimento do projecto em Projecto de Execução.

Relativamente à Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponíveis no sítio de *Internet* da Agência Portuguesa do Ambiente, deverão elencar-se as que serão aplicadas ao projecto.

Todas estas medidas deverão ser complementadas com as medidas que a seguir se discriminam.

1. No que se refere às operações de escavação, privilegiar as que se efectuem por meios mecânicos.
2. No caso do recurso a explosivos, deverá ser considerado o estabelecimento criterioso dos parâmetros dos diagramas de fogo associados ao quebramento de rocha e implementadas as devidas medidas de segurança.
3. Reutilização dos materiais resultantes das escavações preterindo, sempre que possível, a sua deposição em aterro.
4. Armazenamento dos solos removidos, provenientes da decapagem, para posterior aproveitamento no recobrimento dos taludes, antes da cobertura vegetal.
5. Revestimento dos principais taludes com uma cobertura constituída por terra vegetal e espécies vegetais adequadas, por forma a minimizar a possibilidade de ravinamento provocado pelas escorrências de águas superficiais.
6. As operações de decapagem e aterro devem-se limitar à área de intervenção do projecto.



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

7. Reutilização do solo resultante do processo de decapagem para os arranjos paisagísticos, ou para outros fins, sempre que possível.
8. Os acessos à obra devem ser claramente delimitados, de modo a minimizar impactes sobre os solos, vegetação adjacente e áreas agrícolas.
9. O estaleiro de obra será instalado dentro da área de projecto, evitando-se assim ocupação de zonas adicionais.
10. No caso da instalação de depósitos de combustível, estes deverão localizar-se em áreas devidamente impermeabilizadas e possuir um sistema de drenagem adequado.
11. As águas residuais provenientes da lavagem das máquinas e equipamentos utilizados devem ser descarregadas em locais predestinados e predefinidos aquando da instalação do estaleiro, e devidamente autorizados para o efeito.
12. Prever sistemas de drenagem das águas pluviais, durante a fase de construção, de forma a evitar a erosão hídrica do solo e tanto quanto possível efectuar as obras de maior envergadura no período seco do ano.
13. Executar, sempre que possível, as operações de reparação de veículos e maquinaria afecta à obra em estações de serviço e não no local da obra, para evitar derrames acidentais.
14. Caso seja imprescindível efectuar operações de manutenção no local da obra, estas deverão ser realizadas em local plano do estaleiro temporariamente impermeabilizado e preparado para o efeito.
15. Deverá proceder-se à recolha selectiva de resíduos, e colocados em obra os recipientes necessários ao seu acondicionamento. No caso dos resíduos perigosos deverá ser considerado um local impermeabilizado e coberto para o seu armazenamento.
16. Fiscalizar *in loco* o cumprimento das normas ambientais por parte dos empreiteiros e trabalhadores da obra, bem como proporcionar formação/sensibilização nesta área. Ambas as acções deverão estar enquadradas com o Sistema de Gestão Ambiental a implementar.
17. Proceder, após a desactivação das áreas de estaleiro e estruturas associadas, à descompactação do solo e recuperação da vegetação no local e em outros intervencionados em que tal se justifique.
18. Caso se mantenham as captações para consumo humano na área de intervenção, estas deverão ser salvaguardadas de forma a serem garantidos os caudais actuais bem como a qualidade da água. Neste âmbito, deverá ser elaborado um plano de monitorização individual.
19. Relativamente às captações cuja utilização cesse, deverão as mesmas ser seladas, devendo ser evidenciada à ARH a sua selagem.
20. Relativamente às águas resultantes da limpeza e lavagem em obra a veículos e equipamentos, e ainda as águas de lavagem de rodados e de lavagem de ferramentas deverá ser indicado e comprovado o seu destino. Refira-se que as águas pluviais potencialmente contaminadas, resultantes das lavagens do pavimento estão sujeitas a licenciamento se a sua descarga for no meio hídrico, conforme referido.
21. Armazenamento dos resíduos em obra, num local próprio na área de estaleiro, com condições adequadas, de forma a impedir a dispersão no ar de partículas e poeiras.
22. Humedecimento das áreas de aterro, e dos acessos não pavimentados, nos meses mais secos ou de precipitação muito reduzida, de modo a evitar a ressuspensão de poeiras.
23. Humedecimento da cobertura dos veículos de transporte de terra, nomeadamente através de sistemas de aspersão, aquando da verificação de emissões significativas de partículas e/ou em períodos prolongados sem precipitação.
24. Prever a descarga directa dos materiais de empréstimo no local a aterrar a partir do veículo de transporte, de modo a evitar o seu armazenamento temporário em obra e consequente emissão de partículas.
25. O acesso ao local da obra será realizado pela VILPL, evitando-se o atravessamento de zonas urbanas.
26. A programação do tráfego de veículos pesados será realizada de forma a evitar as horas de maior movimento e desconcentrar o mais possível a afluência diária.
27. Assegurar a limitação de velocidade de circulação dos veículos na obra.
28. Limitar, na medida do possível, as operações mais ruidosas, que se efectuem na proximidade de habitações, ao período diurno e dias úteis.
29. Evitar a localização de estaleiros na proximidade de locais com utilização sensível ao ruído.



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

30. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente, até distâncias de 200m. A informação disponibilizada deve incluir a hora de início das obras, o seu regime de funcionamento e duração. Em particular deverá especificar as operações mais ruidosas bem como o início e o final previsto. Deve ser dada especial atenção aos horários e locais onde vão ser usados explosivos.
31. 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.
32. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afectos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.
33. Nas situações onde os limites da Plataforma estão relativamente próximos de habitações intensificar a plantação de árvores de folha persistente.
34. No que se refere ao mobiliário urbano, deverão ser utilizadas peças de design simples e moderno, que valorize a qualidade estética, visual e funcional da Plataforma. Desta forma, propõe-se a distribuição de papeleiras, nas zonas de circulação pedonal, e a implantação de mobiliário adequado nas zonas de estadia.
35. Adopção de taludes sempre que é necessário vencer desníveis entre a plataforma e a zona envolvente.
36. Procurar a qualificação do espaço dos pólos, decorrente em grande medida das soluções de desenho urbano e de paisagismo, nomeadamente ao nível dos acabamentos e do mobiliário a utilizar, e das soluções arquitectónicas para os armazéns modulares, induzindo uma cultura alternativa de qualidade e prestígio.
37. Deverá proceder-se a uma recuperação paisagística das áreas afectadas pelas obras.
38. Utilizar essencialmente a VILPL para aceder à Plataforma Logística, sem interrupção do acesso ao Porto de Leixões através desta via.
39. Prever meios de lavagem de rodados dos veículos à saída da obra para a rede viária envolvente.
40. Fasear a construção das novas vias de ligação, de modo a garantir o acesso permanente aos aglomerados urbanos afectados pelo projecto.
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.
42. O promotor deverá assumir a responsabilidade de execução de quaisquer alterações às redes públicas de infra-estruturas, designadamente de abastecimento de água e drenagem de águas residuais, que resultem como necessárias no âmbito da construção do Projecto.
43. Disponibilizar e publicitar nas Juntas de Freguesia de Custóias e Guifões um livro de registo de reclamações e/ou pedidos de informação, por parte das populações residentes potencialmente afectadas, devendo ser apresentados à autoridade de AIA, relatórios semestrais, contendo os registos lavrados nos referidos livros e o seguimento que lhes foi dado.
44. Acompanhamento arqueológico permanente durante as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos ou desmatção. Este acompanhamento deverá ser efectuado por um arqueólogo, por frente de trabalho, quando as acções inerentes à implementação do projecto não sejam sequenciais mas sim simultâneas.
45. Prospecção arqueológica após a desmatção do terreno das áreas do projecto e outras funcionais da obra que não tenham sido observadas nesta fase da avaliação.

**Medidas de Compensação**

1. Garantir a atribuição de justas indemnizações, decorrentes de perda de actividade e/ou património, devendo garantir-se condições dignas de realojamento das famílias que terão que ser deslocadas.
2. Requalificação dos arruamentos interiores do aglomerado urbano que fica confinado entre a Plataforma Logística e a Linha de Metro.
3. Requalificação e reperfilamento da Rua do Porto Mouro, conferindo-lhe características urbanas equivalentes à Rua do Ferroviário.
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.
5. Elaboração de projecto e construção de um espaço cívico, em local e nas condições a acordar com a Junta de



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Freguesia de Guifões e o Município de Matosinhos.	
<b>Programas de Monitorização</b>	
Deverão ser detalhados e adaptados ao projecto de execução, e apresentados em RECAPE, os seguintes planos de monitorização, tendo em consideração os seguintes aspectos:	
<b>Qualidade do Ar:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Plano de monitorização: na fase exploração do projecto, a empresa deve proceder a uma monitorização, junto dos receptores sensíveis, no final do primeiro ano de funcionamento da plataforma, por forma a aferir a eventual necessidade de aplicação de medidas minimizadoras e/ou compensatórias das emissões decorrentes do aumento de tráfego e a necessidade de futuras monitorizações.</li><li>▪ Os receptores sensíveis considerados na simulação devem ser alargados a todas as zonas habitacionais existentes na envolvente da área deste Projecto.</li></ul>	
<b>Ruído:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ O Plano de Monitorização deverá ser definido tendo em conta os seguintes aspectos:<ul style="list-style-type: none"><li>▫ Os locais de amostragem seleccionados deverão corresponder aos 10 receptores sensíveis considerados no EIA sendo que, para cada local, a monitorização deverá permitir:<ul style="list-style-type: none"><li>– confirmar as previsões apresentadas no EIA;</li><li>– avaliar o cumprimento da legislação.</li></ul></li><li>▫ Em cada um dos locais, deverá ser medido o parâmetro <math>L_{Aeq}</math> nos três períodos de referência (diurno, entardecer e nocturno) considerados no RGR.</li><li>▫ A primeira campanha de monitorização, na fase de exploração, deverá ser efectuada um ano após a entrada em funcionamento da Plataforma, após o que a periodicidade deverá ser quinquenal. Em situações de reclamação, deverão ser efectuadas medições acústicas no local em causa, imediatamente após a mesma. Este local deverá, além disso, ser incluído no conjunto de pontos a monitorizar.</li><li>▫ As medições deverão ser realizadas de acordo com a norma NP 1730 (1996), complementada pelos critérios definidos na Circular n.º 2/2007 - "Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007", publicada pelo Instituto Português de Acreditação.</li></ul></li></ul>	
<b>Logística, Acessibilidades e Mobilidades</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Criação de mecanismos de monitorização bianual da procura de estacionamento na rede viária municipal adjacente à plataforma logística, assim como dos níveis de tráfego nessa rede, com especial relevância para a ligação futura entre Leça do Balio e Guifões, e na Rotunda de Guifões, para que se possa perceber os efeitos da construção da plataforma e sua gradual ocupação no tráfego local. Essa monitorização deverá fundamentar a proposição de medidas de gestão adequadas aos problemas que venham a ser encontrados, em articulação estreita entre a entidade gestora da Plataforma e a Câmara Municipal de Matosinhos.</li><li>▪ Após a abertura da futura Paragem de Metro, e passados alguns meses de habituação, deverá ser monitorizada a sua utilização assim como as facilidades de acesso ou de intermodalidade, para que possam ser definidas medidas de correcção de eventuais desajustamentos da infra-estrutura (e do serviço) à procura entretanto manifestada, designadamente em termos da forma de acesso pedonal à Paragem.</li></ul>	
<b>Validade da DIA:</b>	29 de Maio de 2011
<b>Entidade de verificação da DIA:</b>	Autoridade de AIA
<b>Assinatura:</b>	O Secretário de Estado do Ambiente  Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)

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

## ANEXO

<p><b>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</b></p>	<p><u>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Análise da Conformidade do EIA – solicitação, no âmbito da avaliação da conformidade do EIA, de elementos adicionais nos seguintes capítulos: Projectos, Descrição do Projecto, Geomorfologia, Recursos Hídricos, Solos e Usos do Solo, Ruído, Paisagem, Ordenamento do Território, Ecologia, Sócio-Economia, Qualidade do Ar, Património e a reformulação do Resumo Não Técnico.</li> <li>▪ Análise dos elementos remetidos pela REFER, EP, tendo-se considerado que a informação contida no Aditamento e o RNT reformulado dava resposta, no geral, às questões formuladas.</li> <li>▪ Declaração da Conformidade do EIA a 11 de Fevereiro de 2009.</li> <li>▪ Período de Consulta Pública: entre o dia 3 de Março e o dia 6 de Abril de 2009, durante 25 dias úteis.</li> <li>▪ Solicitação de elementos adicionais, a 6 de Março de 2009, sobre Recursos Hídricos e Acessibilidades.</li> <li>▪ Solicitação de pareceres específicos à: Câmara Municipal de Matosinhos, ANA, Aeroportos de Portugal e IMTT.</li> <li>▪ Visita ao local do projecto efectuada no dia 24 de Março de 2009.</li> <li>▪ Análise técnica do EIA, com o objectivo de avaliar os impactes do projecto e a possibilidade dos mesmos serem minimizados/potenciados. A apreciação dos factores ambientais foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA. Assim, a APA emitiu parecer sobre Ruído, a ARH/N sobre os Recursos Hídricos, a CCDR/N sobre Sócio-Economia, Usos do Solo e Ordenamento do Território, Sistemas Ecológicos, Qualidade do Ar, Logística, Acessibilidades e Mobilidade, a DRAP/N sobre Solos e o IGESPAR sobre Património. As considerações sobre os restantes factores ambientais foram efectuadas pela CA tendo em consideração o conteúdo do EIA e os elementos recolhidos na visita ao local.</li> <li>▪ Elaboração do Parecer Final.</li> <li>▪ Elaboração da proposta de DIA e envio para a tutela (registo de entrada n.º 2599, de 15.05.2009).</li> <li>▪ Emissão da DIA.</li> </ul>
<p><b>Resumo do resultado da consulta pública:</b></p>	<p>No âmbito da Consulta Pública, foram recebidos quatro pareceres, com a seguinte proveniência: Junta de Freguesia de Guifões, Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM), Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR) e Autoridade Florestal Nacional (AFN). Os resultados da Consulta Pública constam das páginas 35 a 37 do Parecer Final da CA.</p>
<p><b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b></p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, salientando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O projecto da “Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões/Guifões” é constituído por dois sub-espços: uma área de serviços logísticos - Plataforma Logística e uma Estação Intermodal Ferroviária, sendo que o EIA avalia os dois projectos.</p> <p>Apesar das peças de projecto se encontrarem em diferentes fases de Projecto, de acordo com o Aditamento recebido, ambos os projectos serão sujeitos a RECAPE.</p> <p>A necessidade de desenvolver uma rede de infra-estruturas de transporte e</p>

coordenação logística, capaz de acompanhar a evolução dos processos internacionais e a globalização dos mercados, levou à definição de medidas estratégicas por parte do Governo, o que resultou na elaboração do Plano Portugal Logístico. Neste último, a Plataforma Logística de Leixões é apresentada como parte integrante da Rede Nacional de Plataformas Logísticas (constituindo uma das onze plataformas logísticas inicialmente identificadas), destacando-se pelo facto de representar uma das quatro Plataformas Portuárias propostas.

A Plataforma Logística de Leixões englobará dois Pólos: o Pólo 1, denominado de Gonçalves, já sujeito a AIA e sobre o qual foi exarada Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada, a 16 de Fevereiro de 2009, e o Pólo 2 denominado de Gatões/Guifões, sobre o qual incide o presente procedimento de AIA.

O projecto "Plataforma Logística de Leixões" tem por objectivos específicos: aproveitar a capacidade portuária e a localização na fachada atlântica do Porto de Leixões, complementar a actividade portuária, conferindo maior valor à sua operação; alargar o *hinterland* portuário, estendendo-o até Espanha; ordenar as actividades logísticas já hoje existentes na envolvente do Porto de Leixões; desenvolver o potencial logístico oferecido pela localização, no mesmo espaço metropolitano, do Porto de Leixões, Aeroporto Francisco Sá Carneiro, rede ferroviária e rede de auto-estradas.

Os dois projectos acima referidos constituem, assim, uma Zona de Actividade Logística polinucleada especialmente vocacionada para o apoio logístico ao Porto de Leixões, actuando em conjunto com a Plataforma da Maia/Trofa como um grande centro de distribuição multimodal na Região Norte.

O Pólo 2 – Gatões/Guifões integra um núcleo afecto à ocupação e gestão da REFER e estará vocacionado para uma procura diversificada. A Estação Intermodal encontra-se profundamente ligada aos objectivos a alcançar pela Plataforma Logística, contribuindo para a intermodalidade de cargas, uma vez que permite uma rápida ligação à rede ferroviária nacional.

A Estação Intermodal constitui uma unidade estrutural de suporte à actividade logística, permitindo o transbordo rodo-ferroviário, por via da Linha de Leixões. Este aspecto confere características de modalidade importante ao Pólo 2 - Gatões/Guifões, o que aliado à sua proximidade ao macro sistema viário metropolitano potencia essa vocação que visa, essencialmente, fazer desta uma área mais aberta à actividade logística.

A zona em estudo encontra-se inserida no eixo de ligação entre as três principais cidades da região; Matosinhos, Maia e Porto. A zona de implantação do projecto insere-se num tecido urbano descontínuo, peri-urbano, sendo os aglomerados urbanos envolvidos por áreas agrícolas e florestais. Os aglomerados mais próximos são Gatões e Lomba (a Oeste), Maião (a Norte/Noroeste), Guifões (a Sudoeste) e Trape (a Este). O EIA refere ainda um pequeno aglomerado populacional, a Oeste do Complexo Oficinal de Guifões, isolado das restantes áreas urbanas.

A área da Plataforma Logística ocupa uma área em que existem núcleos edificados, não configurando um tecido estruturado. Foram identificadas cerca de duas dezenas de moradias unifamiliares, que serão demolidas, obrigando ao realojamento dos residentes.

O Pólo 2 da Plataforma Logística de Leixões é delimitado por quatro grandes eixos viários, com elevada capacidade, para além da VILPL: IC1/A28, IC24/A41, Via Regional Interna (VRI) e IP4/A4. Estas vias articulam-se em importantes nós: Nó de Perafita (IC1/A28 e IC24/A41), Nó do Aeroporto (IC24/A41 e VRI), Nó de Custóias (VRI e IP4/A4), Nó de Sendim (IP4/A4 e IC1/A28) e o Nó VILPL (VILPL e VI).

Os principais impactes negativos identificados irão ocorrer ao nível dos factores ambientais ocupação e usos do solo e sócio-economia e serão resultantes da ocupação de áreas de características essencialmente agrícolas, destinadas a culturas anuais de regadio e de sequeiro e de áreas urbanas com demolição de 22 habitações, 1 anexo de habitação, 1 anexo agrícola e 16 estufas, bem como da alteração da rede viária local.

Os impactes positivos também ocorrerão ao nível sócio-económico e resultarão da criação de emprego, do aumento de produtividade, eficiência, racionalização e



ordenamento territorial, resultantes de economias de aglomeração, no âmbito do projecto, da contribuição do Projecto para o cumprimento dos objectivos do Programa Portugal Logístico. De uma forma global, a implementação dos projectos constituirá um importante factor dinamizador da economia local e regional.

Com efeito, os benefícios indirectos prendem-se com um território envolvente vasto (de Leixões ao Aeroporto e áreas circundantes) por onde estão disseminadas, sem condições infra-estruturais de acesso rodoviário, uma quantidade enorme de actividades logísticas. Assim, do ponto de vista urbanístico, deverá promover-se a deslocalização de actividades dispersas pelos territórios de proximidade para as plataformas logísticas em causa, principalmente de clientes portuários de primeira linha, libertando áreas que podem ser vocacionadas para usos mais compatíveis com os usos urbanos existentes. Consequentemente, poderá ser grande a redução de tráfego, principalmente de veículos pesados, sobre uma malha viária que não foi programada nem projectada para a carga a que actualmente está sujeita, o que coloca problemas de degradação, insegurança e intrusão por parte de veículos de grandes dimensões. Perspectivam-se, também, benefícios ambientais decorrentes dessa diminuição de carga viária serão traduzidos em melhoria da qualidade do ar, redução do ruído, trepidação, etc.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, conclui-se que o projecto “Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 - Gatões/Guifões” poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.