

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

**Estudo de Impacte Ambiental**

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

**Estudo Prévio**

**(AIA 1986)**



## **Índice**

<b>1. Introdução</b>	<b>Pág. 1</b>
<b>2. Antecedentes e Justificação do Projecto</b>	<b>Pág. 2</b>
<b>3. Descrição do Projecto</b>	<b>Pág. 5</b>
<b>4. Procedimento de Avaliação</b>	<b>Pág. 13</b>
<b>5. Avaliação Ambiental do Projecto</b>	<b>Pág. 14</b>
<b>6. Consulta Pública</b>	<b>Pág. 35</b>
<b>7. Conclusões</b>	<b>Pág. 38</b>

**Anexo 1 – Planta de Implantação Geral do Projecto**



## 1. Introdução

Deu entrada na Agência Portuguesa do Ambiente (APA) para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Estudo Prévio (EP) da "Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões/Guifões", enviado pela REFER, EP, e pela APDL, SA, enquanto entidades competentes para a autorização do projecto, dando cumprimento à legislação em vigor sobre AIA – DL nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL nº 197/2005, de 8 de Novembro. O processo foi instruído ao abrigo do ponto 4 do Artigo 1º da referida legislação.

O projecto da "Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões/Guifões" é constituído por dois sub-espacos: uma área de serviços logísticos e uma Estação Intermodal Ferroviária, sendo que o EIA avalia os dois projectos.

A APA, como Autoridade de AIA, nomeou, a 4 de Novembro de 2008, ao abrigo do Artigo 9º da referida legislação, a respectiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades: Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Administração da Região Hidrográfica do Norte, IP (ARH/N), Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, IP (IGESPAR, IP), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR/N) e Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAP/N).

Os representantes nomeados por estas entidades são:

- APA – Eng.ª Dora Balixa, que preside, Eng.º Augusto Serrano, responsável pela Consulta Pública e Eng.ª Maria João Palma, responsável pela análise do factor ambiental Ambiente Sonoro (saliente-se que apesar de ter assegurado a avaliação deste factor ambiental, à data da assinatura do Parecer, a técnica já não se encontrava a exercer funções na APA).
- ARH/N – Eng.ª Maria João Magalhães.
- IGESPAR, IP – Dr.ª Alexandra Estorninho (efectivo), Dr.ª Leonor Pereira (suplente).
- CCDR/N – Eng.ª Andreia Duborjal Cabral.
- DRAP/N – Eng.º Casimiro Monteiro.

O EIA em avaliação, da responsabilidade da empresa, *AGIPRO AMBIENTE, Consultores SA*, foi desenvolvido entre Março e Setembro de 2008.

O EIA é composto pelos seguintes volumes, aos quais se adicionaram os Aditamentos/Esclarecimentos a seguir referidos:

- Volume 1 - Resumo Não Técnico (reformulado - Fevereiro de 2009).
- Volume 2 - Relatório Síntese (Setembro de 2008).
- Volume 3 - Anexos Técnicos (Setembro de 2008).
- Aditamento ao EIA (Fevereiro de 2009).
- Esclarecimentos Complementares (of. REFER 386-A, de 27 de Março de 2009).



Pretende-se com este Parecer apresentar todos os aspectos que se consideram relevantes na avaliação efectuada, de forma a poder fundamentar/apoiar, superiormente, a tomada de decisão relativamente ao Projecto em avaliação.

## 2. Antecedentes e Justificação do Projecto

A necessidade de desenvolver uma rede de infra-estruturas de transporte e coordenação logística, capaz de acompanhar a evolução dos processos internacionais e globalização dos mercados, levou à definição de medidas estratégicas por parte do Governo resultando 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 11 plataformas logísticas inicialmente identificadas), destacando-se pelo facto de representar uma das 4 Plataformas Portuárias propostas.

A Plataforma Logística de Leixões englobará dois pólos: o Pólo 1, denominado de Gonçalves e já sujeito a AIA, com DIA favorável condicionada e o Pólo 2 denominado de Gatões/Guifões, sobre o qual incide este EIA.

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.

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 intimamente 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.

### Plano "Portugal Logístico"

É efectuado no EIA o enquadramento dos projectos em avaliação no âmbito das estratégias definidas no Plano "Portugal Logístico", na Rede Nacional de Plataformas Logísticas, no Plano Estratégico de





Desenvolvimento do Porto de Leixões e nas Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, nomeadamente na melhoria de acessibilidades e mobilidade.

Tendo em conta a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Programa Portugal Logístico, foram apresentados no EIA os resultados desta avaliação, considerando no que diz respeito à Plataforma Logística em avaliação, para cada domínio de análise, o seguinte:

- Governação - A Plataforma Logística de Leixões tem como promotores entidades públicas: a APDL (administração portuária) e a REFER (entidade gestora da infra-estrutura ferroviária). Prevê-se o envolvimento de outras entidades públicas e/ou entidades privadas que funcionarão como âncoras e/ou impulsionadores do desenvolvimento da plataforma.
- Economia Local - O investimento directo e a criação de novas dinâmicas associadas à actividade transportadora e aos serviços complementares, geram postos de trabalho e mais rendimento na área de influência da plataforma. O aumento da competitividade do sector produtivo pela disponibilidade de serviços logísticos especializados, a atracção de novos investimentos para aproveitamento das vantagens da existência do pólo logístico e a atractividade em termos de visitantes e de novos residentes, com o consequente desenvolvimento de actividades locais como restauração, comércio, habitação, serviços às empresas, serviços pessoais e sociais, constituem outros aspectos positivos induzidos da implementação e funcionamento da Plataforma Logística.
- Funcionalidades - A Plataforma Logística possibilitará a concentração de operadores num único centro, permitindo melhorar a produtividade ao reduzir os trajectos de camiões, as perdas de tempo em deslocações, usos alternativos de estrada e caminho-de-ferro, etc. Por outro lado, uma vez que a Plataforma se localiza numa área de influência de um grande centro de consumo, prevê-se a instalação dos principais segmentos que operam na logística (operadores logísticos, transitários, armadores, empresas de transporte, fabricantes, distribuidores/importadores), de dimensão diferenciada e proveniência diversificada (local, nacional e internacional). Esta diversificação proporciona um equilíbrio e complementaridade entre as empresas, favorecendo a criação de um *cluster* logístico.
- Actividades Económicas e Inovação - Esta plataforma logística apresenta excelentes condições de atractividade quer pela sua articulação com o Porto de Leixões e o Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, bem como pela sua localização na Área Metropolitana do Porto e faixa litoral.
- Inclusão Social e Emprego - Para além dos postos de trabalho directamente gerados na plataforma, é igualmente de esperar a geração de emprego indirecto (serviços relacionados e indirectamente dependentes das plataformas logísticas) e induzido (efeito macroeconómico) em diversos sectores da economia.
- Áreas Regulamentares - No caso da Plataforma Logística em estudo, verificando-se incompatibilidade dos usos propostos pela Carta de Ordenamento do PDM de Matosinhos com os que agora se pretende atribuir àquelas parcelas de terreno, e tendo ao projecto sido reconhecido o relevante interesse regional e nacional, o Decreto Regulamentar nº 20/2006, de 21 de Novembro, determinou a suspensão parcial, por um período de dois anos, do Plano Director Municipal de Matosinhos, ratificado pelo Despacho nº 92/92, do Ministro do Planeamento e da Administração do Território, de 17 de Novembro, alterado pela deliberação da Assembleia Municipal de 20 de Setembro de 2001, da área prevista para a implantação da Plataforma Logística de Gatões/Guifões. Esta suspensão foi



prorrogada, por mais um ano, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 166/2008, de 10 de Novembro.

O PDM de Matosinhos encontra-se actualmente em processo de revisão, na qual se prevê compatibilizar a implementação de uma grande plataforma logística na Área Metropolitana do Porto, potenciadora do funcionamento eficaz da rede nacional e internacional de transporte de mercadorias e acessibilidades rodo-ferroviárias adequadas.

A área de implantação da Estação Intermodal está para além da zona delimitada na planta integrada no Decreto Regulamentar nº 20/2006.

- Acessibilidades e Fluxos de Tráfego - O Pólo 2 da Plataforma Logística de Leixões encontra-se localizado numa área com articulação fácil a quatro eixos viários estruturantes da Área Metropolitana do Porto: IC1/A28, IC24/A41, VRI e IP4/A4. Refira-se ainda a existência, nas proximidades, da estação de Custóias do Metro do Porto, estando ainda prevista a construção de uma nova estação (junto ao Edifício de Serviços). O projecto em estudo assenta na intermodalidade rodo-ferroviária, que lhe é conferida pela interacção entre a área logística e a Estação Intermodal, sendo que esta última garante a ligação à Linha de Leixões, e por essa via, à Rede Ferroviária Nacional. O serviço ferroviário em linha electrificada permite reduzir o movimento de mercadorias por via rodoviária, minimizando assim os impactes que lhe estão associados. O potencial de intermodalidade associado à localização da Plataforma Logística é elevado e constitui um importante factor de fomento e incentivo à sua concretização.
- Uso do Solo - A nível concelhio, prevê-se que a Plataforma Logística de Leixões contribua para a desactivação de algumas zonas de ocupação logística de baixa qualidade - "baldios logísticos" - e a deslocação de actividade logística da malha urbana, permitindo a requalificação urbana dos espaços. Saliente-se que cerca de 90% da área da Plataforma se localiza em área agrícola.
- Qualidade Ambiental - A implantação da plataforma em estudo permitirá a melhoria da eficiência logística, essencialmente associada a um melhor planeamento dos transportes com a consequente redução de emissões por este sector. O projecto ao possibilitar ainda a intermodalidade rodo-ferroviária, representa um contributo importante para a atenuação do crescimento do tráfego rodoviário de mercadorias.



### 3. Descrição do Projecto

O projecto em avaliação ocupa uma área total de cerca de 36ha. As duas zonas onde se implantam os dois subespaços encontram-se separadas pela Linha de Metro Póvoa/Porto: a Leste está situada a Estação Intermodal Ferroviária, dedicada à actividade intermodal (rodo-ferroviária), com cerca de 6,1ha; a Oeste a Área de Serviços Logísticos vocacionada para a logística/armazenamento/serviços, com cerca de 29,9 ha.

O Pólo 2 – Gatões/Guifões integra um núcleo afecto à ocupação e gestão da REFER, constituído pela Estação Intermodal, estando vocacionado para uma procura mais diversificada que a plataforma de Gonçalves, que corresponde ao Pólo 1, para a qual se pretende que venha a ter uma função de retaguarda da actividade portuária, absorvendo a primeira linha de procura, porventura mais associada às necessidades directas do Porto de Leixões e dos seus clientes.

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.

O Pólo 2 implanta-se numa zona polvilhada de pequenos núcleos edificados. Dentro do perímetro deste Pólo regista-se a existência de cerca de duas dezenas de moradias unifamiliares que serão objecto de demolição, obrigando a que seja previsto o processo de realojamento dos residentes.

Do ponto de vista do modelo preliminar de ordenamento do Pólo, as relações com a sua envolvente imediata foram o ponto de partida para a construção de um conceito de ocupação, evidenciando-se como aspectos determinantes designadamente, a definição do acesso principal bem como as relações a estabelecer com a linha de metro adjacente.

Deste modo, considerou-se no EIA que o atravessamento da área de intervenção por uma infra-estrutura viária com a capacidade da VILPL, especificamente dedicada à actividade do Porto de Leixões, com o qual este Pólo terá seguramente inter-relações intensas e privilegiadas, constitui uma mais-valia que não deveria ser desperdiçada. Contudo, a diferença de cotas entre essa via e o terreno do Pólo bem como a escassez de terreno disponível para a resolução técnica desse acidente topográfico, implicaram que se adoptasse uma solução de portaria repartida ou seja, com entradas e saídas exclusivamente em mão.

O Pólo 2 - Gatões/Guifões encontra-se localizado numa área que é delimitada por quatro eixos viários estruturantes da Área Metropolitana do Porto:

- IC1/A28 a Poente.
- IC24/A41 a Norte.
- VRI a Nascente.
- IP4/A4 a Sul.



A VILPL (Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões), que atravessa a área da Plataforma, foi concebida com o objectivo de, através do seu nó de ligação com a VRI (Nó da VILPL), permitir o acesso directo ao Porto de Leixões recorrendo-se apenas à rede viária estruturante da Área Metropolitana do Porto. A VILPL, de acordo com a APDL, destina-se apenas à circulação de veículos pesados de acesso ao Porto de Leixões ou relacionados com a Plataforma Logística. Para além da VILPL merece especial referência a conclusão prevista do eixo municipal estruturante entre Leça do Balio e Guifões (incluindo o troço que se situa no interior do Pólo 2).

Relativamente aos acessos ao Pólo 2, é de referir que estes se efectuarão pela VILPL, através da qual se fará também a sua articulação directa com o Pólo 1 e com o Porto de Leixões.

No anexo 1 apresenta-se a Planta de Implantação Geral do Projecto.

### **3.1 Área de Serviços Logísticos**

#### **Proposta de Ocupação**

Quanto ao ordenamento dos lotes, os critérios adoptados nesta fase foram os seguintes:

- A adopção de duas tipologias distintas de armazenagem – Armazéns Modulares e Integrais, para os quais se assumem estratégias distintas no contexto do processo de loteamento, nomeadamente, a fixação da implantação dos primeiros de acordo com um modelo-tipo de edifício e, inversamente, a definição de um polígono de implantação para os segundos.
- O condicionamento conferido pela implantação dos cais nos lotes dos Armazéns Integrais, necessidade que decorre do imperativo de proceder a trabalhos consideráveis de aterros e escavações que permitam assegurar as pendentes máximas para o tráfego e cargas/descargas de veículos pesados.
- A criação de uma faixa comum de dois metros ao longo de todos os cais destinada a passeio pedonal, sob o qual serão instaladas as infra-estruturas, e ainda a reserva de área comum nos topos dos quarteirões, sempre que possível com cinco metros, para alinhamento de verde de enquadramento e instalação de equipamento de iluminação pública e mobiliário urbano.
- Sempre que possível e/ou necessário, a previsão de uma faixa de 5 metros para enquadramento paisagístico envolvente à zona interna do pólo cuja fronteira com o exterior seja delimitada por armazéns integrais.
- A possibilidade de dispor, quando necessário, de uma passagem de cerca de dois metros entre os limites dos lotes e dos polígonos de implantação dos edifícios.
- A implantação de um caminho de ronda imediatamente adjacente à vedação, com cerca de dois metros de perfil, para apoio à segurança perimétrica dos pólos.





**Parâmetros Urbanísticos**

Prevê-se para o Pólo 2 a seguinte ocupação:

Área Total de Intervenção (m <sup>2</sup> )	299 381
Área Total dos Lotes Logísticos (m <sup>2</sup> )	123 148
Área Total dos Lotes de Equipamentos (m <sup>2</sup> )	7 669
Área Total de Arruamentos (m <sup>2</sup> )	51 260
Área a ceder à CMM (m <sup>2</sup> )	31 208
Área Verde Total (m <sup>2</sup> )	48 000
Área de Impermeabilização Total (m <sup>2</sup> )	226 106
Área de Construção Total dos Lotes Logísticos (m <sup>2</sup> )	90 935
Índice de espaços verdes	0,16
Índice impermeabilização	0,76
Índice construção bruto logístico	0,30

**Estacionamento**

O dimensionamento do número de lugares de estacionamento da Plataforma Logística de Leixões foi efectuado tendo em consideração diferentes aspectos relacionados, por um lado, com a legislação em vigor (neste caso, a Portaria n.º 216-B/2008, de 3 de Março que, na ausência de disposição específica em plano de ordenamento municipal ou estudo de tráfego, estabelece parâmetros de dimensionamento para os usos/ocupações aí contemplados) e, por outro lado, com as perspectivas de utilização do veículo automóvel, pelos diferentes tipos de utilizadores (trabalhadores, visitantes/fornecedores, etc.), no acesso a estes empreendimentos específicos.

Assim, a necessidade de lugares de estacionamento para veículos ligeiros calculados para o Pólo 2 será de 1022 lugares (não considerando a Estação Intermodal). No quadro seguinte identifica-se o número de lugares de estacionamento calculados para cada tipo de ocupação. Note-se que, dado se prever já a existência de 544 lugares na "via pública", os restantes 478 deverão ser disponibilizados no interior dos lotes.

Estacionamento no Pólo 2 (Gatões/Guifões):

Ocupação	Cálculo
Logística – Módulos	385
Logística – Integral	363
Portaria	10
Centro de Serviços	251
Apoio Motorista	13

**Acessibilidades**

Tal como referido, o Pólo 2 está praticamente delimitado por infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias. A Norte está a VILPL e a Linha de Leixões da REFER, a Este a VRI, a Sul está construída a Auto-estrada A4, troço integrado na SCUT do Grande Porto, e a Oeste a Rua de Porto Mouro e a Rua do Ferroviário.



As principais condicionantes foram as ligações à rede viária existente, nomeadamente à rotunda na entrada do Pólo e à rede viária local, e a articulação com a VILPL para entradas e saídas principais. No cruzamento com a VILPL foi considerada a construção de mais uma Obra de Arte com o propósito de garantir *gabarits* mínimos.

O projecto do "Acesso Ferroviário à Plataforma Logística do Grande Porto" foi outra das condicionantes do desenvolvimento do presente projecto. O EIA propõe o estabelecimento de uma ligação em túnel, sob a Linha de Leixões e a linha do Metro da Trofa, entre a zona logística do Pólo 2 e a Estação Intermodal. Esta ligação terá o seu início no interior da zona logística, com duas vias unidireccionais que posteriormente se juntam e passam em túnel bidireccional sob as referidas infra-estruturas ferroviárias. As características de intermodalidade apresentadas por este Pólo são-lhe conferidas pela sua associação ao sistema ferroviário, garantida pela linha de Leixões.

#### Traçado

O traçado em planta do Pólo 2 é constituído por 10 arruamentos e 2 ramos de ligação à VILPL. Os acessos do Pólo serão efectuados a partir da VILPL. Outros 2 arruamentos estão integradas neste projecto mas não estão dentro do limite interior do Pólo. Servirão para restabelecer as ligações viárias aos aglomerados urbanos existentes no limite exterior do Pólo, através da rotunda alongada existente.

Está projectada uma passagem desnivelada sobre a VILPL em viaduto e a execução de dois ramos de acesso à mesma.

#### Movimentações de Terra

Uma primeira aproximação sugere que será necessário proceder à escavação de 135 000 m<sup>3</sup> de terras e que serão necessários 215 000 m<sup>3</sup> de materiais para aterro. Mesmo no melhor cenário, ou seja, em que seria possível aproveitar todas as terras escavadas como material de aterro, será necessário recorrer a material de empréstimo.

#### Obras de Arte e Túneis (Cut&Cover)

Para a execução do Pólo 2, será necessário proceder à execução de obras de arte correntes na intersecção com a rede viária existente, nomeadamente, à construção de uma passagem superior à VILPL.

Na ligação prevista entre o Pólo 2 e a Estação Intermodal será construída uma ligação em Túnel através do método construtivo de *Cut&Cover*, excepto sob a Linha de Metro da Póvoa onde se terá de adoptar um sistema de empuxe ou de suspensão de via para construir nesta zona.

#### Tráfego Gerado:

	Ligeiros (veíc./dia/2sent.)	Pesados (veíc./dia/2sent.)	Total (veíc./dia/2sent.)
Logística	2375	1804	417
Outros Usos	1445	130	1575
Total	3820	1934	5754



### Redes de Drenagem

Em termos de concepção geral da rede de colectores consideraram-se três zonas, definidas segundo a topografia e localização das descargas: duas zonas a Norte da VILPL (zona das portarias e zona dos armazéns integrais) e zona a Sul da VILPL.

Na zona Norte, a cobrir a área dos módulos integrais, existirão dois colectores independentes, um para recolha das águas pluviais das coberturas e outro para recolha das águas dos pavimentos das vias de circulação, esta última será sujeita a separação de hidrocarbonetos previamente à descarga no Rio Leça, o que se justifica pela sua utilização.

Para a restante área do Pólo 2, adoptou-se o mesmo critério, recolha e drenagem separada para as águas provenientes das coberturas e dos arruamentos.

Deste modo, as redes de drenagem dos arruamentos drenam para equipamento compacto de separação de hidrocarbonetos com dispositivo de *by-pass*, sendo tratado cerca de 20% do caudal afluente o que correspondente à água pluvial das primeiras chuvadas que arrastam maior concentração de poluentes. Assim, é possível o escoamento hidráulico de caudais superiores ao de tratamento.

A jusante do tratamento, os dois colectores reúnem-se num único, estando prevista a descarga na Ribeira da Lomba.

Não obstante a instalação de módulos compactos para separação de hidrocarbonetos, deverá existir retenção na fonte, ou seja, sempre que a actividade desenvolvida o justifique terá que ter um sistema próprio de retenção e separação de óleos e hidrocarbonetos, princípio que terá que ser claramente estabelecido no regulamento do Pólo.

Nesta fase de estudo, considerou-se uma percentagem de caudal tratado de 20 % do caudal total gerado para um período de retorno de 20 anos, critério que terá de ser justificado e, se for caso disso, concertado com a entidade licenciadora.

Apesar do desfasamento entre os períodos de ocorrência de precipitação e de necessidade de rega e do pequeno significado que os caudais de rega representam face ao total de abastecimento (cerca de 15%), considerou-se a hipótese de armazenar um volume de água pluvial das drenagens de coberturas, equivalente a 1 semana e 1 mês de rega e lavagens, de cerca de 300 e 700 m<sup>3</sup> respectivamente (admitindo-se uma periodicidade semanal para as lavagens).

Esta solução implica a construção de uma quarta rede de água (rede de abastecimento, rede de combate a incêndio aos edifícios, rede geral de combate a incêndio e rede de rega), de um terceiro reservatório (reservatório de abastecimento, reserva para rede geral de combate a incêndio, reservatório de reserva de água para combate a incêndio aos edifícios e reservatório para rega/lavagens) e de uma quarta estação hidropressora.



A adopção deste depósito, abastecido a partir das águas pluviais das coberturas, não isenta a garantia destes consumos a partir da rede de abastecimento.

Para os volumes de armazenamento em causa é expectável a capacidade de reposição do volume de reserva para os meses compreendidos entre Outubro a Maio, o que deverá ser analisado com maior detalhe caso se adopte esta solução.

### **Integração Paisagística**

Dos cerca de 5 ha de Espaços Verdes do Pólo de Gatões/Guifões, cerca de 3 hectares encontram-se localizados na zona interna, encontrando-se a restante área na zona externa.

O material vegetal que se propõe, no que se refere aos estratos arbóreos e arbustivos, é composto por espécies de folha caduca e perene. Assim, sugere-se como espécies arbóreas de folha perene os Cupressos, Grevilias e Pinheiros, e de folha caduca os Carvalhos, Choupos, Castanheiros e Aceres. No que se refere aos arbustos sugere-se o uso do Pirliteiro, Loureiro, Murta e Viburnum entre outros. Estas espécies, por serem autóctones, encontram-se adaptadas às condições edafo-climáticas do local, sendo por isso mais resistentes e menos exigentes em água e manutenção.

Ainda sobre o coberto arbóreo, houve a preocupação de intensificar a plantação de árvores de folha persistente nas situações onde os limites dos pólos estão relativamente próximos de habitações, minimizando-se assim o impacte visual que um empreendimento desta tipologia poderá provocar na paisagem envolvente.

### **3.2 Estação Intermodal Ferroviária**

A Estação Intermodal Ferroviária terá uma área total de 6,1ha (incluindo o perímetro do terreno necessário à execução da estação e o lote completo das linhas), e encontra-se limitada a Norte pela Via Interior de Ligação ao Porto de Leixões, a Este pela Via Rápida Interior, a Sul por construções / habitações e pela Rua de Gatões e a Oeste pela Linha de Metro do Porto, desenvolvendo-se totalmente em escavação. Esta zona inclui ainda uma área denominada por "Área Técnica", localizada na sua extremidade Sudoeste.

A Estação Intermodal apresentará ainda uma ligação ao Complexo Oficinal de Guifões, via Linha de Leixões. Será ainda constituído um Feixe de Recepção/Expedição neste complexo, em plataforma contígua à actual linha de Leixões. Assim, os vagões de contentores provenientes da linha de Leixões, entram no feixe de Recepção/Expedição, sendo aqui "fracionados" em duas composições, e depois "empurrados" através da linha CD para o feixe Carga/Descarga.

A ligação operacional estabelecida entre o Complexo Oficinal de Guifões e o Interface contíguo à área logística, permite que este último ocupe uma área mais compacta, tornando possível a sua implementação no local definido.

Os acessos à Estação Intermodal implicam a construção de duas obras de arte, uma sob a VILPL destinada ao acesso ferroviário a partir da Linha de Leixões e outra sob a Linha de Metro do Porto,





destinada ao Acesso Rodoviário, as quais foram previstas perpendicularmente às directrizes das vias referidas, situação de menor viés, de modo a minimizar as suas extensões.

#### Via Férrea

O sistema de vias férreas associadas à implementação da Estação Intermodal são as seguintes:

- Linha de Leixões – Injecção na Plataforma Logística, a partir da linha II, de composições provenientes do Porto de Leixões, assim como do sentido Porto-Matosinhos. A intervenção será efectuada entre os km 15+667 e 16+542, onde serão inseridos 2 AMV (Aparelho de Mudança de Via) que permitiram o acesso à nova Linha II, que terá uma extensão de 1,311m.
- Feixe Recepção/Expedição – Os vagões de contentores (com 500 m de comprimento máximo) provenientes da linha de Leixões, entram no feixe de Recepção/Expedição (RE), constituído pelas linhas I RE, IA RE, IIRE, IIA RE, III RE e IIIA RE, sendo aqui “fraccionados” em duas composições com 250m cada, e depois “empurrados” através da linha CD para o feixe Carga/Descarga. O feixe de Recepção/Expedição, com origem nos AMV 10 e 12, é constituído por 2 conjuntos de 3 linhas, sendo aqui que se procederá à partição das composições provenientes da linha de Leixões.
- Feixe Carga/Descarga – As vias de estacionamento (Linhas I CD, II CD, III CD e IV CD) de vagões de contentores provenientes do Feixe Recepção/Expedição situar-se-ão entre a linha da Póvoa e a VRI, sendo aqui efectuada a carga/descarga dos contentores com auxílio de pórticos rolantes. O atravessamento do nó da VRI é efectuado através de uma passagem superior ao km 0+348 da linha CD, desenvolvendo-se o feixe de Carga/Descarga a Sul do atravessamento.

O feixe de Carga/Descarga é composto por 4 linhas (ICD, IICD, IIICD e IVCD) com comprimentos úteis de 296 m, que receberão os vagões para carga/descarga. O entre eixos destas linhas será de 4.0 m.

Tal como já referido, a partir do km 0+392 as linhas serão pavimentadas de modo a possibilitar o acesso de auto-gruas aos vagões, em caso de avaria do pórtico rolante, assim como o atravessamento rodoviário.

- Ligação à EMEF – A actual ligação às oficinas da EMEF, será garantida no futuro a partir da linha II, construída paralelamente à linha de Leixões.

Em complemento às linhas-férreas, está previsto um conjunto de infra-estruturas, com uma área de 1400m<sup>2</sup>, necessárias para o correcto funcionamento da Plataforma Logística:

- Caminho de Pórtico Rolante – para permitir a transferência de contentores. A via para o pórtico terá um comprimento de 251m.
- Zona de Armazenamento de Contentores – os contentores serão armazenados em vários níveis, tendo o pavimento sido dimensionado para suportar até 5 níveis de contentores.
- Zona de Circulação Rodoviária – Permitirá o acesso dos veículos pesados à zona de Carga/Descarga e a circulação das auto-gruas.
- Área Técnica – Servirá no futuro para colocação de algumas infra-estruturas necessárias ao funcionamento da plataforma: oficina de apoio à plataforma, posto de abastecimento de combustível, fossa para manutenção de auto-gruas.



### **Terraplenagens**

Está previsto um volume total de escavação igual a 349 950,18 m<sup>3</sup>, dos quais 297 457,65 m<sup>3</sup> serão executados com recurso a meios mecânicos e 52 492,53 m<sup>3</sup> com recurso a explosivos.

### **Drenagem**

No que respeita à drenagem transversal preconiza-se a construção de um aqueduto na Linha CD, localizado ao km 0+280 da Linha CD, o qual se destina a encaminhar as águas provenientes de uma passagem hidráulica existente cujo percurso é intersectado pela nova via.

### **Acesso Rodoviário à Estação Intermodal**

O acesso rodoviário à Estação Intermodal localiza-se na sua extremidade Sudoeste e destina-se a estabelecer o acesso rodoviário a partir da rede viária local, apresentando uma direcção Nascente – Poente. Estando o perímetro da Estação Intermodal delimitado a Norte pela VILPL, a Este pela VRI, a Sul por construções/habitações e pela Rua de Gatões e a Oeste pela Linha do Metro do Porto, foi opção da REFER que o acesso rodoviário se estabelecesse por Oeste, com recurso a uma obra de arte sob a Linha do Metro, sendo alvo de outro empreendimento o seu prolongamento até à rede viária local.

### **Passagem Superior ao km 0+348 da Linha Carga/Descarga**

Esta infra-estrutura permite a travessia desnivelada do feixe das linhas de acesso à Plataforma Logística (Linhas Carga/Descarga) sob a VILPL, na zona do Nó de ligação desta via à VRI da Concessão SCUT do Grande Porto.

A intersecção do eixo do traçado ferroviário com o eixo da VILPL faz-se ao PK=0+348.136 da Linha CD e ao km 0+102.174 do Ramo A+B do Nó da VRI.

A obra localiza-se onde se dá a transição das quatro linhas da plataforma logística para apenas duas, sendo os afastamentos entre as diversas linhas variáveis ao longo da obra.

De forma a garantir a inserção das catenárias, a REFER estipulou um *gabarit* vertical mínimo de 7.25m para esta obra.

A solução estrutural a adoptar deverá minimizar as interferências com o tráfego rodoviário, bem como os tempos de execução das diversas fases, o que desde logo aconselha uma solução do tipo *top-down*, à base de estacas tangentes.

### **Período de Vida Útil**

Considera-se no EIA que o projecto iniciará a sua actividade em 2010, e que esta se irá prolongar ao longo de 20 anos, até 2030, limite este fixado por razões da “vida económica” do projecto, prevendo-se que a Plataforma subsista bem para além desse período.



#### 4. Procedimento de Avaliação

A metodologia adoptada pela CA para a apreciação técnica do EIA foi:

- 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.
- 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.
- Declaração da Conformidade do EIA a 11 de Fevereiro de 2009.
- Solicitação de elementos adicionais, a 6 de Março de 2009, sobre Recursos Hídricos e Acessibilidades.
- Solicitação de pareceres específicos à: Câmara Municipal de Matosinhos, ANA, Aeroportos de Portugal e IMTT.
- Visita ao local do projecto efectuada no dia 24 de Março de 2009.
- 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.
- Elaboração do Parecer Final, com a seguinte estrutura: 1. Introdução, 2. Antecedentes, 3. O Projecto, 4. Procedimento de Avaliação, 5. Avaliação Ambiental do Projecto, 6. Consulta Pública e 7. Conclusões.



## 5. Avaliação Ambiental do Projecto

### Geologia e Geomorfologia

Os projectos desenvolvem-se em terrenos graníticos globalmente muito alterados.

Os principais impactes neste factor ambiental dizem respeito à fase de construção e serão resultantes da movimentação de terras.

Com base no estudo preliminar efectuado estimou-se que para a construção da área logística serão necessários 215 000 m<sup>3</sup> para a constituição de aterros e proceder à escavação de 135 000 m<sup>3</sup> de terras. Assim, será sempre necessário recorrer a materiais de empréstimo, uma vez que os produtos de escavação não serão suficientes para a constituição dos aterros previstos. As inclinações dos taludes previstas serão de 3(V):2(H).

A construção da estação intermodal da REFER envolverá alturas de escavação que se podem considerar importantes, nomeadamente no extremo Sudoeste, atingido cerca de 18 m. No total estima-se que o volume de escavação seja cerca de 350 000 m<sup>3</sup>.

As escavações serão efectuadas por meios mecânicos e com recurso a explosivos (aproximadamente 52 492 m<sup>3</sup> - nas áreas ocupadas por núcleos rochosos menos degradados).

Tal como referido, apesar de se prever a utilização de parte dos materiais escavados, poderá ser necessário recorrer a materiais de empréstimo para os aterros.

Consideram-se, assim, os impactes da fase de construção negativos de magnitude moderada.

Concorda-se com as medidas propostas no EIA, às quais se deverão acrescentar as seguintes:

- Apresentação na fase de RECAPE 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.
- Apresentação dos volumes de aterros e escavação, identificação dos locais onde se terá que recorrer a desmonte com recurso a explosivos, e apresentação das medidas propostas para minimizar a afectação das populações que habitam na proximidade dos projectos.

### Solos

Na área em estudo, os solos são de médio potencial agrícola e de erodibilidade média a elevada, beneficiados por captações de água subterrânea, com recurso à exploração dos poços. A zona da Plataforma logística intercepta uma pequena área de solos classificados como RAN e a Estação Intermodal desenvolve-se quase toda (à excepção de uma pequena área) em área RAN.

No entanto, considera-se que as intervenções preconizadas têm um impacte reduzido, do ponto de vista agrícola, pelo que se concorda com as medidas de minimização de carácter geral propostas no EIA.





### Usos do Solo e Ordenamento do Território

Em termos de Usos do Solo, o Pólo 2 da Plataforma Logística de Leixões irá principalmente abranger Áreas Agrícolas correspondente a 89,2% do total do Pólo 2 (328 300 m<sup>2</sup>), distribuídas quer pela Área Logística (243 000 m<sup>2</sup>), quer pela Estação Intermodal (incluindo linhas) (49 750 m<sup>2</sup>).

Residualmente serão também abrangidas áreas urbanas e florestais. A Estação Intermodal (incluindo linhas) abrangerá ainda 6230 m<sup>2</sup> de Áreas de Serviços.

Ao nível do Ordenamento do Território, verifica-se que a pretensão é abrangida pelo Plano Director Municipal (PDM) de Matosinhos (Declaração da Direcção-Geral do Ordenamento do Território, publicada em 17 de Novembro de 1992, Despacho 92/92 do Ministro do Planeamento e da Administração do Território, publicado em 3 de Setembro, com as alterações introduzidas pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 10/2002, de 15 de Janeiro, e pela Declaração n.º 334/2001, de 16 de Novembro), constatando-se que, para a Área de Serviços Logísticos, foi suspenso o PDM (Decreto Regulamentar n.º 20/2006, de 21 de Novembro, e RCM n.º 166/2008, de 10 de Novembro), não tendo, todavia, a Estação Intermodal da REFER e respectiva linha sido contempladas na Suspensão do PDM.

De acordo com a Planta de Ordenamento do PDM de Matosinhos, actualmente suspenso na zona de implantação da Área Logística, à área de implantação da Plataforma Logística correspondem "Áreas Predominantemente Industriais", "Áreas Predominantemente Residenciais" e "Áreas de Equipamento Recreativo/Desportivo". Por sua vez, a Estação Intermodal e a via ferroviária associada ocupam "Zonas de Salvaguarda Estrita", "Áreas Verdes de Parque e Cortina de Protecção Ambiental", "Áreas Predominantemente Residenciais" e "Áreas Predominantemente de Serviços".

Relativamente à Estação Intermodal e via ferroviária associada, a "Zona de Salvaguarda Estrita" (cerca de 37 780 m<sup>2</sup>), corresponde a 61,9% da área total do interface, e 10,4% da totalidade do projecto. A "Área Predominantemente de Serviços" ocupa cerca de 12 896 m<sup>2</sup>, correspondentes a 21,1% do interface, e a 3,6% da totalidade do projecto, enquanto a "Área Predominantemente Residencial" ocupa cerca de 4 463 m<sup>2</sup>, correspondentes a 7,4% do interface, e a 1,3% da totalidade do projecto. Em termos da "Área Verde de Parque e Cortina de Protecção Ambiental" ocupa cerca de 5 861 m<sup>2</sup>, correspondentes a 9,6% do interface, e a 1,6% da totalidade do projecto.

A Plataforma Logística ocupa na sua grande maioria zonas classificadas de "Área Predominantemente Industrial", ocupando cerca de 265 072 m<sup>2</sup>, correspondente a 88,5% da área logística, e 73,6% da totalidade do projecto. A "Área Predominantemente Residencial" será ocupada por cerca de 14 599 m<sup>2</sup>, correspondentes a 4,9% da área da plataforma logística multimodal, e a 4,1% da totalidade do projecto. A "Área de Equipamento Recreativo/Desportivo" corresponde a cerca de 13 445 m<sup>2</sup>, correspondentes a 4,5% da área da plataforma logística multimodal, e a 3,7% da totalidade do projecto. Finalmente, a "Zona de Salvaguarda Estrita" será ocupada pela área sul da Plataforma Logística em 6 265 m<sup>2</sup>, correspondente a 2,1% da área logística, e a 1,7% da totalidade do projecto.

No que respeita à compatibilização da Estação Intermodal da REFER com o PDM de Matosinhos, atendendo a que a área desta estação e respectiva linha não foi contemplada na Suspensão do PDM, e



face ao referido no EIA, segundo o qual a REFER *"tem competências próprias em termos de concretização do projecto, dado o seu estatuto público"*, foi solicitada, em fase de conformidade, a demonstração das mencionadas competências próprias, com a explicitação do diploma e respectivos artigos que habilitam a REFER a proceder a obras não compatíveis integralmente com os Instrumentos de Gestão do Território. O proponente informou que a referência efectuada no EIA é relativa à possibilidade da empresa poder recorrer ao mecanismo de expropriação (regulado pela Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro, com a redacção que lhe foi conferida pelas Leis n.º 13/2002, de 19 de Fevereiro, 4-A/2003, de 19 de Fevereiro, 67-A/2007, e 56/2008, de 4 de Setembro) por direito privado ou por utilidade pública, dos terrenos necessários às acções que desenvolve. Mais informou que essas competências advêm do seu estatuto de empresa pública, tal como reconhecido no Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de Abril (art.º 2.º). Recorrendo ao processo expropriativo e uma vez este esteja consumado, os terrenos adquiridos transitam para a esfera do Domínio Ferroviário, regulado pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro, e passam a estar sob gestão confiada à REFER. Tal gestão pauta-se por se coadunar com os requisitos legais, que neste contexto lhe são aplicáveis, ainda que tais terrenos façam parte do Domínio Ferroviário ou estejam sujeitos à área de servidão. De referir que o Domínio Ferroviário, cuja gestão está acometida à REFER é, em si mesmo, uma servidão do domínio público.

Devemos referir que a área ocupada pela Estação Intermodal está caracterizada, predominantemente, na Planta de Ordenamento do PDM como sendo de 'Salvaguarda Estrita'. O regulamento do PDM estipula que nestas áreas *"... é vedada a construção ou a alteração de uso dos solos..."*, acrescentando logo de seguida *"... com as excepções previstas na legislação específica aplicável"*. De seguida enuncia as disposições aplicáveis à Reserva Agrícola Nacional (RAN), Reserva Ecológica Nacional (REN) e Áreas «*Non-Aedificandi*» de Servidões Administrativas. Como o EIA explicita, a área para onde se preconiza a Estação Intermodal sobrepõe-se, essencialmente, a áreas da RAN e da REN.

Assim, de acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Matosinhos, a zona de implantação do projecto, na sua globalidade, abrange áreas da RAN e da REN.

A área de REN abrangida pela Estação Intermodal (incluindo a linha férrea associada) é de aproximadamente 13 290 m<sup>2</sup>, correspondendo a 21,8% da área total do interface, e a 3,7% da área do projecto total a intervencionar. A área de REN corresponde a *"Zonas ribeirinhas, águas interiores e áreas de infiltração máxima ou de apanhamento"*, não se encontrando destringidas na Carta de REN de Matosinhos (RCM n.º 196/97, de 05 de Novembro) as diferentes áreas. Relativamente à ocupação de solos da REN, informa-se que a Suspensão do PDM não contempla a ocupação de solos desta reserva. Todavia, a ocupação de solos da REN por infra-estruturas públicas, nomeadamente ferroviárias, encontra-se contemplada no diploma da REN, mais concretamente no n.º 3 do art. 21º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, considerando-se que, nas acções sujeitas a avaliação de impacte ambiental, a Declaração de Impacte Ambiental favorável ou favorável condicionada equivale ao reconhecimento do interesse público da acção.

Ainda relativamente à área de REN abrangida pelo projecto e uma vez que ela contempla *"Zonas ribeirinhas"*, que parecem corresponder aos leitos dos cursos de água, alerta-se para a necessidade de



qualquer acção que recaia sobre o leito do curso de água e suas margens dever ser avaliada no âmbito do descritor Recursos Hídricos.

A ocupação em área de RAN pela Estação Intermodal, com cerca de 56.765 m<sup>2</sup>, corresponde a 82,8% da totalidade do interface. Por sua vez, a Plataforma Logística abrange uma pequena área em RAN junto do seu limite inferior Sul, com cerca de 6.265 m<sup>2</sup>, correspondente a 2,1% da área logística. Tendo em consideração que a Suspensão do PDM não contempla a ocupação de solos da RAN, foi o proponente informado, em fase de conformidade, da necessidade de apresentação do parecer favorável da Comissão Regional da Reserva Agrícola, que constitui condicionante ao presente parecer.

Tendo em consideração a exigência do projecto ao nível da movimentação de terras (túnel de ligação PL-EI, outras escavações e aterros) deverá ser apresentado, em fase de RECAPE, estudo pormenorizado neste âmbito.

### **Recursos Hídricos**

#### **Domínio Hídrico e Águas Superficiais**

Relativamente à linha de água localizada a nascente da Estação Intermodal, a visita efectuada ao local permitiu verificar a sua real implantação e a interferência da intervenção com a mesma. O Aditamento ao Estudo veio referir a existência de 2 Passagens Hidráulicas (PH) a executar com secção 2,00\*1,60 m, sendo uma delas, substituição de uma PH existente constituída por 2 manilhas de 0,60m de diâmetro. Verificou-se, na visita, a necessidade de substituir as PH existentes sob dois arruamentos em terra batida, constituídas por pares de manilhas, localizadas a Norte e a Sul da VILPL, por PH idênticas às PH1 e PH3. O que deverá ser feito em projecto de execução.

Relativamente à drenagem e encaminhamento das águas pluviais geradas no Complexo de Guifões, para a Ribeira de Lomba, embora se considere que a análise dos impactes e das medidas mitigadoras devesse ser feita nesta fase, entende-se que em fase de projecto de execução as soluções minimizadoras a apresentar 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. Da visita ao local verificou-se, ainda, que as secções de vazão do actual leito, para jusante do ponto de descarga, não têm muita folga de modo a permitirem o encaixe de um incremento de caudal. Pelo que, forçosamente, terão que ser equacionadas em fase de projecto de execução soluções de contenção/redução do caudal de águas pluviais a drenar de forma a evitar o agravamento dos riscos de cheia no local.

#### **Águas Subterrâneas**

A manterem-se 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.

Relativamente às captações cuja utilização cesse, deverão as mesmas ser seladas, devendo ser evidenciada à ARH/N a sua selagem.



### Águas Residuais

O Estudo refere a descarga das águas residuais domésticas geradas, quer na fase de construção quer na fase de exploração, no colector público de saneamento, pelo que deverá ser entregue documento comprovativo da aceitação de todas estas águas residuais, emitida pela entidade gestora do saneamento público local. 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.

### Qualidade do Ar

Procedeu-se no EIA à caracterização da situação de referência, com base na análise dos dados de qualidade do ar das estações de monitorização de qualidade do ar da Rede de Medida da Região Norte, da responsabilidade da CCDR-Norte, localizadas em Matosinhos Centro, Perafita, Leça do Balio, Custóias, Vila Nova da Telha e Senhora da Hora. Estas estações foram identificadas como sendo as mais próximas e representativas da zona envolvente a este projecto, tendo sido analisados os dados dos poluentes SO<sub>2</sub> (dióxido de enxofre), NO<sub>2</sub> (dióxido de azoto), O<sub>3</sub> (ozono), CO (monóxido de carbono) e PM<sub>10</sub>, para o período entre 2004 e 2006.

Para esta análise da situação de referência foi ainda efectuada a identificação das principais fontes poluidoras existentes nesta área em estudo.

Foram descritos os impactes ambientais decorrentes das duas fases: de construção e de exploração do projecto. Na fase de construção, os principais impactes na qualidade do ar resultam da circulação de veículos e máquinas, bem como do funcionamento das áreas de estaleiro e da movimentação de terras, sendo considerados como negativos e reduzidos, localizados, temporários e reversíveis.

Durante a fase de exploração, os impactes resultam do incremento no tráfego rodoviário local (veículos ligeiros de passageiros e veículos de mercadorias). De forma a avaliar quantitativamente estes impactes procedeu-se à realização de previsões para as concentrações dos principais poluentes emitidos pelo tráfego automóvel (CO, NO<sub>2</sub> e PTS). Os resultados das simulações permitiram concluir que a concentração dos poluentes varia consideravelmente com a distância do receptor à fonte, sendo que nos receptores mais próximos da fonte se registaram concentrações mais elevadas. Nesta simulação foram considerados como receptores sensíveis 3 zonas habitacionais e uma habitação isolada que se encontram próximo da VILPL.

Face aos resultados obtidos verificou-se que, mesmo para as condições meteorológicas críticas e considerando as emissões cumulativas das fontes actuais e o acréscimo de tráfego na VILPL associado à exploração da Plataforma, os valores emitidos para a concentração de poluentes no ar ambiente são inferiores aos valores estabelecidos na legislação.





Assim os impactes identificados na fase de exploração são considerados negativos, directos, permanentes, reversíveis e reduzidos (porque os valores estimados de concentração são baixos e alegadamente cumprirão a legislação em vigor).

Foram apresentadas medidas de minimização dos impactes identificados, a implementar na fase de construção, as quais se considera serem suficientes.

Para o descritor qualidade do ar não foi apresentado qualquer plano de monitorização, estando previsto apenas o acompanhamento ambiental da obra, na fase de construção.

Assim, deverá o RECAPE incluir os seguintes elementos:

- Plano de monitorização para o descritor qualidade do ar: na de fase exploração do projecto, o proponente deverá proceder a uma monitorização, junto dos receptores sensíveis, no final do primeiro ano de funcionamento da plataforma, de 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;
- Os receptores sensíveis considerados na simulação devem ser alargados a todas as zonas habitacionais existentes na envolvente da área deste Projecto.

#### **Ruído**

A caracterização acústica da área de influência da Plataforma Logística foi realizada com base no mapa de ruído da mesma, considerando-se para isso as principais fontes de ruído existentes a nível local, nomeadamente as vias rodoviárias e ferroviárias. A validação do mapa foi efectuada por comparação entre os valores previstos e medidos em 10 pontos receptores localizados na envolvente da Plataforma.

Os resultados obtidos nos diferentes pontos permitem concluir que, na situação actual, ocorre já uma situação de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR) num dos locais avaliados, designadamente na Rua Padre António da Silva Ramalho, com valores de  $L_{den}$  de 65 dB(A) e de  $L_n$  de 56 dB(A).

De salientar, neste contexto que, na ausência de classificação acústica por parte da Câmara Municipal de Matosinhos, atendeu-se ao prescrito no ponto 3 do Art.11º do RGR considerando-se como valores limite de exposição 63 dB(A) e 53 dB(A), para os indicadores  $L_{den}$  e  $L_{nr}$ , respectivamente, limites impostos para zonas não classificadas.

O EIA refere como fontes sonoras mais relevantes, as estradas designadamente a A4, a VRI e a VILPL e a Linha Ferroviária de acesso ao Porto de Leixões.

Na fase de construção, a avaliação de impactes foi efectuada de forma qualitativa com base nos níveis sonoros gerados por operações e equipamentos de construção, prevendo-se que poderão ser afectados os receptores sensíveis localizados num raio de 200m a partir da plataforma. De salientar, neste contexto, que existem receptores sensíveis a distâncias inferiores a 100m.



Na fase de exploração, a avaliação de impactes foi realizada com base na previsão dos níveis sonoros gerados pelo projecto. A análise foi efectuada de duas formas distintas:

- Cálculo dos valores de  $L_{den}$  e  $L_n$  previstos na situação com projecto para os dez locais sensíveis identificados.
- Elaboração de Mapas de Ruído para os mesmos indicadores, tendo em vista a avaliação do cumprimento do Critério de Exposição Máxima e cálculo da diferença entre os valores de  $L_{Aeq}$  previstos, com e sem projecto, nos três períodos de referência (diurno, entardecer e nocturno), para avaliação do cumprimento do Critério de Incomodidade.

Os resultados apresentados permitem antever que o projecto não será responsável por acréscimos significativos nos receptores avaliados.

Quanto às medidas de minimização na fase de construção, de acordo com o EIA, deverão ser adoptadas as seguintes:

- Limitar, na medida do possível, as operações mais ruidosas, que se efectuem na proximidade de habitações, ao período diurno e dias úteis.
- Evitar a localização de estaleiros na proximidade de locais com utilização sensível ao ruído.
- 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 previstos. Deve ser dada especial atenção aos horários e locais onde vão ser usados explosivos.
- 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.
- 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.

Uma vez que não se identificaram impactes significativos, o EIA não prevê a adopção de medidas de minimização na fase de exploração.

Neste contexto, há a salientar que, sem prejuízo do estudo agora apresentado, em fase de projecto de execução deverá ser efectuada uma nova avaliação de todas as situações sensíveis existentes e previstas na envolvente do Plataforma. Neste estudo, dever-se-á ter em conta a classificação acústica que a Câmara de Matosinhos vier entretanto a adoptar.

O Plano de Monitorização, a apresentar em RECAPE, deverá ser definido tendo em conta os seguintes aspectos:

- Os locais de amostragem seleccionados deverão corresponder aos 10 receptores sensíveis considerados no EIA sendo que, para cada local, a monitorização deverá permitir:
  - confirmar as previsões apresentadas no EIA;
  - avaliar o cumprimento da legislação.



- Em cada um dos locais, deverá ser medido o parâmetro  $L_{Aeq}$  nos três períodos de referência (diurno, entardecer e nocturno) considerados no RGR.
- 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.
- 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.

### Ecologia

Conforme é referido no EIA o projecto não abrange áreas sensíveis (protegidas ou classificadas) na acepção do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, alterado e republicado pelo DL 197/2005, de 8 de Novembro.

No PDM de Matosinhos, suspenso para grande parte da área em causa, o projecto incidia sobre Zonas de salvaguarda estrita, Áreas verdes de parque e Cortina de protecção ambiental, para além de categorias de solo urbano.

No Capítulo IV do EIA são elencados os usos actuais do solo na área a afectar, verificando-se (no Aditamento) que os espaços de uso agrícola predominam entre os outros enunciados – urbanos, florestais e serviços.

O EIA caracteriza a área do ponto de vista de enquadramento ecológico, e confirma, segundo dados de levantamento de campo, a inexistência de formações vegetais climácicas, face a alterações profundas de origem antrópica, que englobam infra-estruturas, ocupação urbana e exploração intensiva de sistemas agrícolas e florestais. Nestes últimos, onde predominam os pinhais (*Pinus pinaster*) apenas subsistem alguns exemplares de espécies autóctones, como o carvalho alvarinho e o sobreiro.

Também para a fauna se conclui não ocorrerem na área em estudo espécies ou grupos faunísticos de interesse ou relevância, ou protegidos por estatutos ou convenções, dominando as espécies cosmopolitas com distribuição por todo o continente e adaptadas à presença e actividades humana.

Embora se reconheçam impactes negativos permanentes sobre a flora e sobre a fauna, tanto na fase de construção como na fase de exploração, de que se salienta a perda das áreas agrícolas, a artificializar, confirma-se que a sua magnitude é reduzida em virtude de não terem sido identificadas espécies florísticas e faunísticas com estatuto especial de conservação.

É salientada a excepção verificada na parcela florestal norte, onde subsistem vestígios de uma comunidade climácica: exemplares de carvalho alvarinho e de sobreiro.



É adiantada a convicção de que a estrutura verde proposta compensará a perda dos habitats constituídos pelas parcelas agrícolas e pelos incultos, que funcionam como campos de alimentação para as espécies faunísticas presentes, embora estas não constituam, como se afirmou, grupos faunísticos ou espécies protegidas. Esta estrutura verde tem por objectivo acautelar a infiltração de água no solo, a protecção contra ventos, o ensombramento e o enquadramento visual das infra-estruturas e equipamentos a construir.

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.

Ainda no que se refere às medidas de minimização considera-se excessivo limitar o horário de trabalho até às 22 horas para evitar a perturbação das espécies, na fase de construção, já que não foram identificadas espécies faunísticas com estatuto de conservação e não era expectável a sua reinstalação, caso existissem, após a fase de construção.

Também se considera excessivo privilegiar o uso de espécies florestais autóctones na construção dos espaços verdes de enquadramento (com excepção dos exemplares de sobreiro existentes, a preservar, se possível) uma vez que estamos perante um equipamento urbano inserido em espaço profundamente alterado, onde poderá ser necessário recorrer a material vegetal com taxas de crescimento mais elevado, de forma a cumprir rapidamente as funções de enquadramento/ensombramento desejadas.

O Estudo não refere a monitorização do descritor *Factores Biológicos e Ecológicos*. Perante o reconhecimento da ausência de impactes significativos do projecto, considera-se defensável esta posição.

### **Paisagem**

Em termos de caracterização da situação de referência foram identificadas quatro unidades de paisagem na zona de inserção do projecto: zona urbana, zona agrícola, zona de serviços e zona florestal. De salientar que o tecido urbano e agrícola existente na envolvente da área de projecto é atravessado por várias infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, as quais constituem barreiras visuais e que reduzem significativamente a qualidade visual de algumas unidades de paisagem.

A visibilidade para a área de projecto limita-se, na sua maioria, aos pequenos aglomerados populacionais existentes nos seus limites, e à localidade de Guifões, presente a Sudoeste desta área.

Os principais impactes na fase de construção serão resultantes da implementação de novos elementos visuais como os estaleiros de obra, movimentações de terras, construção das infra-estruturas que irão





constituir o Pólo 2 e a estação intermodal, circulação de veículos e maquinarias, afectas à obra e áreas para depósito de materiais, os quais irão contribuir para a degradação da qualidade paisagística do local.

Também se irá verificar uma redução gradual da visibilidade a partir de alguns aglomerados populacionais existentes nas imediações da área de projecto.

Do ponto de vista paisagístico, a localidade de Trape será a mais afectada, uma vez que a sua visibilidade encontrar-se-á interrompida a Oeste pela Plataforma Logística. A Norte, a construção da Estação Intermodal contribuirá para a degradação da qualidade paisagística local, embora seja pouco significativa, dado que esta localidade se encontra envolvida por infra-estruturas viárias importantes.

Para a fase de exploração os novos elementos visuais que surgirão (quer em termos dos edifícios e estruturas que serão construídos, quer em termos da circulação de veículos ligeiros e pesados) serão responsáveis por alterações da paisagem.

O projecto prevê a implementação de edifícios e estruturas com alturas relativamente baixas, e a criação de espaços verdes constituídos por diversas espécies arborícolas e arbustivas, de folha caduca e perene, no interior da plataforma logística e em todo o seu redor. Estes últimos irão constituir uma barreira com elevada capacidade de absorção visual, permitindo um enquadramento paisagístico adequado ao local.

Refere-se no EIA que sendo os edifícios a construir de linhas arquitectónicas modernas, estes favorecerão o seu enquadramento no local do projecto. Inserindo-se a área em estudo numa região muito urbanizada e com pólos industriais importantes, apresentando numerosas estruturas artificializadas, tais como, a Complexo Oficinal de Guifões e vias rápidas existentes (IP4/A4 e VRI), considera-se que não irá sofrer, no contexto regional, uma alteração significativa da paisagem.

Os impactes quer da fase de construção, quer da fase de exploração foram classificados de negativos mas de magnitude reduzida.

Em termos de medidas de minimização, considera-se que na fase de RECAPE deverá ser apresentado um Projecto de Integração Paisagística do projecto de Execução, para cada um dos subespaços em avaliação, o qual deverá também ter em consideração o referido no factor ambiental ecologia. Deverão ser apresentadas simulações visuais com a implementação do projecto, dos locais que apresentem maior visibilidade.

#### **Sócio-Economia**

A Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões/Guifões, insere-se num projecto mais amplo da Plataforma Logística de Leixões, que engloba também o Pólo 1 – Gonçalves.

O projecto da Plataforma Logística foi objecto de Avaliação Ambiental Estratégica, no âmbito da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, tendo o desenvolvimento económico regional e local sido identificado como um dos factores críticos, ao nível da “solução”.



O Pólo 2, em análise, ocupará uma área de 36ha, sendo cerca de 83% destinada a áreas de serviços logísticos e os restantes 17% à estação intermodal.

No que se refere às acessibilidades, a área de intervenção é fortemente marcada pelo atravessamento da VILPL e pela existência da Linha do Metro entre a Plataforma Logística e a Estação Intermodal, que condicionaram a concepção do projecto.

A ligação da Plataforma da VILPL é garantida por saídas exclusivamente de mão, existindo, por razões de segurança, saídas secundárias para uso exclusivo em situações de emergência, ligando directamente à rede viária municipal.

É referida no EIA a mais-valia que resulta do facto de estar prevista a construção de uma estação da Linha de Metro, na periferia imediata do Pólo 2. A implantação do projecto obrigará também à criação de um novo arruamento de acesso ao núcleo urbano situado a nascente das linhas férreas.

O EIA procede ao enquadramento socioeconómico e demográfico da região em que o projecto se insere. O concelho de Matosinhos regista uma taxa de crescimento (entre 1981 e 2005), de 1%, significativamente superior à registada pelo Grande Porto (0,6%) e pelo Continente (0,3%). Esta dinâmica populacional é atribuída ao desenvolvimento da função terciária na cidade do Porto, atirando para a periferia a função residencial. A este facto acresce a entrada no concelho de Matosinhos de população proveniente de outras regiões que procuram trabalho nas actividades industriais e portuárias. O concelho tem registado um aumento da actividade terciária, resultante, por um lado, do declínio da actividade industrial e, por outro, do desenvolvimento da actividade portuária.

O concelho de Matosinhos registou, entre 2001 e 2005, uma redução da taxa de crescimento efectivo mais acentuada do que as regiões de nível superior nas quais se insere.

As freguesias de Custóias e Guifões tinham, em 2001, 27 751 habitantes, representando cerca de 16,6% do total do concelho. Entre 1981 e 2001 estas freguesias registaram taxas de crescimento médias anuais de 2,34% e 0,76%, respectivamente (Matosinhos registou 1,12%), tendo a freguesia de Guifões registado um decréscimo populacional entre os censos de 1991 e 2001.

No que se refere à estrutura etária da população, quer ao nível nacional, quer ao nível do concelho e das freguesias, entre 1991 e 2001, verifica-se um aumento da faixa etária de idosos e de uma redução do peso dos jovens, traduzindo-se em variações do mesmo sinal, nos respectivos índices de dependência de idosos e de jovens e num aumento significativo do índice de envelhecimento. De registar que ao nível das freguesias em estudo os índices de envelhecimento e o índice de dependência de idosos são menores que os valores registados ao nível do concelho.

Ao nível do emprego, as freguesias de Custóias e Guifões registam em 2001 taxas de desemprego elevadas (8,4% e 8,8%, respectivamente), e apresentam valores superiores aos que registaram o concelho (8,0%), o Grande Porto (8,0%) e o Continente (6,8%), tendo estas aumentado, entre os censos de 1991 e 2001.



No que se refere à taxa de actividade, a freguesia de Guifões registou um ligeiro decréscimo, entre 1991 e 2001, enquanto a freguesia de Custóias registou um ligeiro aumento, no mesmo período, sendo um pouco inferiores aos valores do concelho de Matosinhos e do Grande Porto.

A população empregada, no concelho de Matosinhos, no Grande Porto e nas freguesias em estudo, trabalha essencialmente no sector terciário, ocupando cerca de 2/3 da população activa. A actividade económica dominante relaciona-se essencialmente com o comércio a retalho. Predominam as actividades comerciais, os serviços colectivos e associados aos transpores de carga e descarga e às infra-estruturas portuárias.

Ao nível concelhio, as unidades industriais tradicionais, ligadas à indústria conserveira, têm dado lugar às indústrias químicas e petrolíferas.

O sector primário tem um peso residual (inferior a 1,5%, quer no concelho, quer nas freguesias). De realçar que o sector pesqueiro, apesar de ocupar uma reduzida percentagem da população activa, é ainda uma importante fonte de subsistência de uma comunidade ribeirinha dependente desta actividade.

No que se refere à actividade do Porto de Leixões, a estrutura das mercadorias exportadas e importadas, é a seguinte:

Mercadorias exportadas	Mercadorias importadas
produtos agro-alimentares	matérias-primas para a indústria têxtil
têxtil-vestuário e calçado	frutas
madeira e cortiça	cereais
minerais não metálicos	madeira
	ferro e aço
	material de transporte

Esta estrutura revela que a região em que se insere tem uma forte vocação exportadora de bens de consumo e uma dependência do exterior de matérias-primas e equipamentos.

O EIA dá nota de que, sendo a principal vocação das estruturas portuárias o transporte de mercadorias, e apresentando o Porto de Leixões uma localização estratégica privilegiada, o Sistema Logístico Nacional deverá dar resposta à racionalização da actividade logística, no fomento da intermodalidade, promoção da gestão ambiental no aumento da competitividade e na criação de emprego e riqueza.

Localmente, na área de projecto existem explorações agrícolas com estufas (localizadas a sul da área de implantação da Plataforma Logística e na área de implantação da Estação Intermodal), unidades agro-pecuárias e o Complexo Oficial de Guifões.

No que se refere ao nível de instrução, a freguesia de Custóias apresenta níveis de ensino mais elevados que a freguesia de Guifões. De qualquer forma, em todos os níveis de análise, a fatia mais representativa da população tem apenas o 1º ciclo de instrução (cerca de 1/3, em termos médios). Em relação aos níveis



de ensino, secundário, médio e superior, as freguesias referidas apresentam valores interiores aos apresentados pelo Concelho de Matosinhos, Grande Porto e Continente, sendo que, na freguesia de Guifões o nível de ensino médio e superior é particularmente baixo (2%).

O concelho de Matosinhos apresenta ainda carências ao nível das infra-estruturas de drenagem e tratamento de águas residuais, com taxas de atendimento de 70%. Ao nível das infra-estruturas existentes nos alojamentos familiares, o concelho de Matosinhos e o Grande Porto apresentam situações mais desfavoráveis do que a situação do País, no que se refere à ligação dos alojamentos à rede pública de esgotos e à rede pública de abastecimento público.

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). O Nó de Custóias é o que se encontra mais próximo da zona de implantação do projecto.

A região é também servida por transportes públicos – STCP e Resende – circulando nas Ruas Gonçalves Zarco, Rua Teófilo Carvalho dos Santos, Rua da Lomba e Rua do Ferroviário. Existe também, a 500m da Rotunda de Gatões, uma estação da linha de Metro.

Em termos de identificação e avaliação de impactes, é indicado no EIA que na fase de construção serão atingidos picos de 150 postos de trabalho, com repercussões ao nível do emprego e das actividades económicas ao nível local e regional, designadamente no que respeita a subcontratações para fornecimento de materiais, prestação de serviços e comércio e restauração, considerando-se o impacte positivo e de magnitude reduzida a moderada.

A movimentação de terras e a circulação de veículos pesados conduzirão a incomodidade e à degradação da qualidade de vida das populações residentes, no que se refere à qualidade do ar, ao ambiente sonoro e à mobilidade. O impacte é considerado negativo e de magnitude moderada.

No que se refere às acessibilidades e circulações locais, o acesso ao Pólo 2 efectua-se exclusivamente pela VILPL, não devendo resultar impactes significativos na rede viária concelhia e local. Não era conhecido, à





data do EIA, o estudo de tráfego do Eixo Municipal Estruturante Leça do Balio – Guifões (no qual se localiza a rotunda de acesso ao centro de serviços a à zona de apoio a motoristas), considerando o EIA, que, tendo em conta as características da rotunda, o reduzido tráfego relacionado com o Centro de Serviços, não alterará significativamente os níveis de serviço desejados para a rotunda. Considera-se, no entanto, que esta situação deverá ser confirmada, logo que estejam disponíveis as conclusões do referido estudo de tráfego.

Os impactes associados à circulação de camiões afectos à obra são identificados como negativos e de magnitude reduzida.

O projecto prevê a eliminação da Rua de Gatões, o corte de algumas ligações da Rua das Passagens para a Rua do Ferroviário e de parte da Rua Nova de Gatões. A ligação da Rotunda de Gatões e a Rua do Ferroviário será garantida por um arruamento que contorna a Sul a zona de implantação da Plataforma Logística, que liga também à Rua de Porto Mouro. O acesso ao aglomerado populacional que fica confinado entre a Plataforma Logística e a Linha do Metro será garantido por uma via paralela à linha do Metro, ligando à Rotunda de Gatões e ao IP4/A4.

Nesta fase o impacte na circulação local é considerado nulo.

São identificados impactes negativos e de reduzida magnitude nas actividades agrícolas existentes na envolvente da implantação do projecto, dada a deposição de poeiras que irão assentar sobre as culturas, com redução de produtividade.

Ao nível da ocupação e transformação do espaço, a Plataforma Logística ocupará áreas de características essencialmente agrícolas, destinadas a culturas anuais de regadio e de sequeiro. Serão ocupadas também áreas florestais e urbanas com demolição de 22 habitações, 1 anexo de habitação, 1 anexo agrícola e 16 estufas. O impacte é considerado negativo, irreversível e de magnitude moderada a elevada.

Será melhorado o acesso ao exterior do aglomerado urbano que ficará confinado entre a Plataforma Logística e a Linha de Metro, facilitando a sua ligação ao IP4/A4, sendo mantida a ligação à Rua do Ferroviário, através de uma passagem pedonal. Será também criado um parque de estacionamento na proximidade do novo edifício de serviços, aberto ao público. O impacte é assim considerado positivo, de reduzida magnitude.

No que respeita à fase de exploração, ao nível do emprego, o EIA refere que o número de postos de trabalho indirectos criados por cada posto de trabalho directo é de cerca de 2 a 2,5. Sendo, em condições ideais, previsível a criação de cerca de 821 postos de trabalho, será possível atingir cerca de 1600 a 2000 postos de trabalho indirectos. Tendo em conta o número de desempregados no concelho de Matosinhos e nas freguesias de Custóias e Guifões, o impacte é positivo, permanente e de magnitude moderada, tendo em conta que o volume de emprego será faseado e gerado ao longo de um período de tempo considerável. O emprego a criar exigirá essencialmente trabalhadores com o grau de ensino correspondente ao nível 1.



O aumento de produtividade, eficiência, racionalização e ordenamento territorial, resultantes de economias de aglomeração, no âmbito do projecto, constituem impactes positivos, permanentes e de magnitude elevada.

As sinergias que resultam da existência na zona do projecto de um conjunto de vias rodoviárias estruturantes de uma linha de Metro, a interacção entre a Plataforma Logística e a Estação Intermodal, são realçadas no EIA como uma mais valia para o projecto.

É considerado um impacte positivo, de magnitude moderada, a contribuição do Projecto para o cumprimento dos objectivos do Programa Portugal Logístico.

De uma forma global, a implementação do projecto constituirá um importante factor dinamizador da economia local e regional, sendo o impacte positivo, de magnitude elevada, ao nível local e moderado ao nível regional.

O EIA, no que se refere à Alternativa Zero, considera essencialmente que a não construção do Projecto condiciona o desenvolvimento da actividade do Porto de Leixões e elimina um potencial de desenvolvimento socioeconómico, sendo o impacte negativo, irreversível e de magnitude elevada. Para este cenário seriam nulos os impactes sobre as actividades que existem, quer no local de implantação do projecto, quer na envolvente.

No âmbito da Consulta Pública, a Junta de Freguesia de Guifões levantou algumas questões que se considera estarem devidamente salvaguardadas no Sistema da Gestão Ambiental da obra e nas medidas de minimização e compensação consideradas.

As medidas de minimização específicas para o descritor, deverão ser as seguintes:

- Limitar as acções de desmatagem e limpeza exclusivamente à área de intervenção do projecto.
- Minimizar o levantamento de poeiras, nos trabalhos de movimentos de terras, através do humedecimento das áreas de trabalho e dos acessos e da limitação da velocidade de circulação dos veículos.
- Utilizar essencialmente a VILPL para aceder à Plataforma Logística, sem interrupção do acesso ao Porto de Leixões através desta via.
- Transportar os inertes destinados ou resultantes da obra, em condições que permitam minimizar libertação de poeiras e conspurcação de pavimentos.
- Prever meios de lavagem de rodados dos veículos à saída da obra para a rede viária envolvente.
- Evitar a circulação de veículos afectos à obra pelo interior dos aglomerados urbanos, direccionando o tráfego induzido pela obra, para a VILPL.
- 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.
- Fasear a construção das novas vias de ligação, de modo a garantir o acesso permanente aos aglomerados urbanos afectados pelo projecto.
- 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.



- 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.
- 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.

Deverão ser apresentados à autoridade de AIA, relatórios semestrais, contendo os registos lavrados nos referidos livros e o seguimento que lhes foi dado.

Consideram-se válidas e aplicáveis a este descritor as medidas referidas no EIA relativas à qualidade do ar e ao ambiente sonoro.

Tendo em conta o impacto do projecto nas ligações existentes na actual malha de arruamentos e na relação entre os diferentes aglomerados urbanos deverá o Promotor considerar as seguintes medidas de compensação:

- Requalificação dos arruamentos interiores do aglomerado urbano que fica confinado entre a Plataforma Logística e a Linha de Metro.
- Requalificação e reperfilamento da Rua do Porto Mouro, conferindo-lhe características urbanas equivalentes à da Rua do Ferroviário.
- 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.
- 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.

No caso em estudo e relativamente ao descritor sócio-economia, não são apresentados planos de monitorização específicos, devendo efectuar-se a monitorização da alteração dos níveis de ruído, em relação à situação de referência, junto dos receptores sensíveis, designadamente os aglomerados urbanos situados na envolvente da Plataforma e dos troços de via férrea que incluem o projecto. Os resultados poderão vir a obrigar à construção de barreiras acústicas ou implementação de outras medidas de minimização.

#### **Património**

A metodologia utilizada para a caracterização da situação de referência consistiu para além da pesquisa bibliográfica e documental, na respectiva prospecção sistemática da área do projecto o que se considera adequado ao tipo de projectos e à fase em que este foi apresentado em sede de Avaliação de Impacte Ambiental.

A área de estudo integra-se numa zona de características urbanas mas que conserva ainda sinais de actividade agrícola sendo que a topografia do terreno foi progressivamente trabalhada no sentido de formar pequenas parcelas agrícolas.



É apresentado um enquadramento histórico do concelho onde são conhecidos vestígios da ocupação humana desde a Pré-História Antiga ainda que especificamente na área do projecto não sejam conhecidos quaisquer ocorrências patrimoniais, o que poderá estar relacionado com a grande antropização daquele espaço.

No decorrer dos trabalhos de prospecção não foram encontrados quaisquer ocorrências patrimoniais (património arqueológico, arquitectónico ou etnográfico) na área de implantação do projecto.

Com base nos dados recolhidos não se prevê a ocorrência de impactes negativos a nível patrimonial para a fase de construção e exploração.

São preconizadas medidas de minimização que se consideram na generalidade adequadas e que deverão ter a seguinte redacção:

- 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.
- 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.

#### **Outros Aspectos Relevantes**

##### **Logística, Acessibilidades e Mobilidade**

A Plataforma Logística em avaliação corresponde ao segundo pólo da plataforma de apoio directo e vizinho ao Porto de Leixões e beneficia ainda da proximidade de uma Estação Intermodal rodo-ferroviária cuja avaliação está também incluída neste processo. Não será de mais relembrar o interesse estratégico destas infra-estruturas para a prossecução de diferentes objectivos urbanísticos, de tráfego e ambientais. 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. É portanto altamente desejável do ponto de vista urbanístico, a promoção da 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. Finalmente, os benefícios ambientais decorrentes dessa diminuição de carga viária serão traduzidos em melhoria da qualidade do ar, redução do ruído, trepidação, etc.

Em síntese, poderá dizer-se que a criação das infra-estruturas logísticas e de intermodalidade de mercadorias em preparação pecam por tardias, caso não haja sucesso na promoção dessa deslocalização de actividades entretanto implantadas com recurso a soluções individuais, mas em qualquer caso serão





essenciais à estruturação de uma actividade de grande interesse estratégico para o perfil exportador e importador da Região Norte e da sua Área Metropolitana num quadro de globalização económica. A logística de apoio à produção e à distribuição metropolitana necessitam de áreas de racionalização capazes de gerarem economias de variada ordem, sabendo-se que o sector opera com margens muito apertadas cujas externalidades positivas só poderão ser alcançadas caso possa dispor de uma infra-estruturação pública adequada.

A localização da Plataforma em avaliação junto ao nó rodoviário de ligação entre a Via Rápida Interior e a Via Interna de Ligação do Porto de Leixões, com acessos directos a partir desta última, constitui a garantia de uma excelente acessibilidade nacional, regional e metropolitana. A proximidade relativamente a uma rede viária municipal em estruturação garante uma acessibilidade local importante do ponto de vista do emprego e da articulação com a estrutura urbana vizinha que deverá vir a diversificar-se no sentido de garantir o necessário apoio de proximidade em termos de serviços e comércio local complementares. Acresce a possibilidade de incremento da oferta de transportes públicos rodoviários a partir dessa rede de proximidade, sendo ainda de extrema relevância a vizinhança com a Linha de Metro que liga a Póvoa de Varzim e o Aeroporto Francisco Sá Carneiro às cidades do Porto, Matosinhos, Maia e Gaia (e futuramente a Gondomar) e que está preparada para a criação de uma Paragem junto à zona de Serviços da Plataforma Logística.

Os acessos rodoviários à plataforma estão distribuídos por três acessos (2 Portarias), sendo que os principais correspondem às ligações directas à VILPL e o terceiro (junto à zona de Serviços) articula directamente com a rede municipal e, indirectamente, com o Nó de Custóias do IP4/VRI. A via municipal em causa corresponde ao eixo estruturante local de ligação entre Leça do Balio e Guifões, e está só parcialmente construída, sendo que a parte em falta irá limitar a plataforma por Sul.

Os acessos rodoviários à Estação Intermodal fazem-se pelo interior da Plataforma Logística, podendo por isso utilizar ambas as portarias anteriormente referidas. O acesso ferroviário faz-se a partir de ramais de ligação indirecta à Linha de Cintura Ferroviária cuja localização é muito próxima da Estação e estabelece-se a partir de um feixe de recepção/expedição a criar, paralelo a essa linha. O feixe de carga/ descarga da Estação comporta 4 linhas com um comprimento útil de 296m cada.

Do ponto de vista da geração de tráfego são apontados valores da ordem dos 5 754 veíc./dia nos dois sentidos, sendo que 34% serão veículos pesados. A Hora de Ponta (HP) da Manhã poderá chegar a cerca de 10% desse valor no sentido da entrada, e a HP da Tarde a cerca de 8,5% daquele valor no sentido da saída da plataforma. Estes valores são compatíveis com a amarração prevista às redes viárias regional, nacional e local.

De referir ainda que a possível disponibilização da VILPL e da sua articulação à VRI durante a fase de construção da plataforma permitirá que estas sejam as vias preferenciais de acesso à obra, não penalizando a rede local.

Do ponto de vista da construção da rede viária municipal estruturante, o EIA reconhece a importância da ligação entre Leça do Balio e Guifões, parcialmente executada e cujo completamento irá atravessar a área



de intervenção, muito embora a localizar fora do perímetro (fechado) da plataforma logística, contornando-o a Sul. A inserção desta via e da de acesso à entrada da plataforma junto à zona de Serviços, faz-se pelo tabuleiro viário existente actualmente sobre a Linha de Metro e que constitui um dos ramais de acesso à designada Rotunda de Gatões. Face ao conjunto de descrições constantes no Aditamento de Fevereiro de 2009, considera-se conveniente esclarecer, para efeitos de RECAPE, os seguintes aspectos:

- Em primeiro lugar deverá ser solicitado expressamente à Câmara Municipal de Matosinhos que se pronuncie sobre o traçado em planta do novo troço do eixo estruturante Leça do Balio-Guifões, cuja importância aliás o Estudo salienta (pág. 26, b.3), 2º§), designadamente entre a Rotunda de Gatões e o centro de Guifões.
- A posterior apresentação de um perfil longitudinal do referido troço dessa nova via também será relevante para se perceber as inclinações em causa.
- 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§). Contudo há a referir o seguinte:
  - Assume-se no Estudo que não é conhecido o tráfego que será gerado naquela via estruturante entre Leça do Balio e Guifões (ou não existe mesmo estudo de tráfego para essa ligação); sendo assim, não se poderá afirmar que, só por si, o estabelecimento dessa ligação não fará variar o nível de serviço na Rotunda de Guifões, mesmo que não fosse construída a Plataforma Logística. Por maioria de razão, não se poderá também afirmar que não se esperam alterações significativas no nível de serviço dessa intersecção por ser reduzido o tráfego gerado pelo Acesso da zona de Serviços da Plataforma.
  - No Aditamento apresenta-se detalhadamente o tráfego gerado pelo empreendimento, quer por tipo de veículos como por períodos do dia. Contudo não é apresentada uma simulação, baseada num cenário previsional a concertar com uma estratégia de gestão, de como esse tráfego se distribuirá pelos diferentes acessos e Portarias. Também não é 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 nada tenha a ver com a Plataforma Logística – coloca-se esta questão porque esse poderá ser o trajecto mais curto ou, simplesmente, o que venha a ser preferido pelos motoristas se não houver limitações.

Face a estas considerações, a apresentação dos dados pormenorizados das contagens de tráfego, com discriminação de movimentos, por não ser acompanhada de uma planta onde esses movimentos estejam expressos, torna muito difícil tirar conclusões sobre os volumes de tráfego por secção. A síntese apresentada no Quadro Adit. 7 (pág. 24) seria por isso suficiente (independentemente de não se perceberem os movimentos em causa e suas direcções) para se concluir que os quantitativos de tráfego já existentes na Rotunda de Guifões – total de 2 000 veículos na HPM sendo 4% de pesados – já não são de menosprezar e podem pôr em risco a assumpção de que não haverá alteração significativa do nível de serviço nessa Rotunda.



No Aditamento de Março de 2009, é afirmado (ou garantido) pela REFER que o nível de utilização da portaria (ou Acesso) da Plataforma Logística adjacente ao Centro de Serviços não irá em caso algum gerar tráfego suficiente para alterar as condições de funcionamento da designada Rotunda de Gatões, seja qual for o nível de tráfego que esta intersecção venha a ter quando estiver em pleno funcionamento a Via Estruturante entre Leça do Balio e Guifões/ Santa Cruz do Bispo.

Não sendo, no entanto, apresentados os critérios de gestão para a utilização do Acesso em causa (o que serve, que tipo de tráfego vai ser autorizado, quais as quantidades expectantes, etc.), e 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, deverão então ser tomadas as 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.

Face à experiência resultante da avaliação do EIA do Pólo 1 de Gonçalves (com DIA já exarada), deve chamar-se à atenção para a excessiva dotação de estacionamento associado ao emprego interno da plataforma e que era proposto em razão de dois factores essenciais: mudança de turnos e não consideração e uma tendência futura desejável em termos de melhor repartição modal (menos viagens em carro próprio). Este Pólo, tendo uma área de construção total dos lotes logísticos ligeiramente superior (98 340 m<sup>2</sup> contra 90 940 m<sup>2</sup> do Pólo 1), apresenta contudo uma dotação inferior de estacionamento total (1 022 contra 1 076 lugares). Mesmo assim, haverá a ter em conta a possibilidade de este Pólo 2 vir a ser dotado de uma estação de metro muito próxima, e julga-se que a cobertura da zona por transporte público em autocarro é superior à do Pólo 1 (o vizinho Parque de Máquinas e Oficinas da CP/MP já é um empregador local que justificará maior cobertura). Face à vantagem decorrente da proximidade do metro entende-se que, neste caso, se deveria trabalhar com um cenário de repartição modal, a prazo, ainda mais favorável ao transporte público, o que aconselharia a uma redução da oferta de estacionamento interno para veículos ligeiros.

A ligação rodoviária da Estação Intermodal às Portarias (ligação à VILPL) faz-se com recurso à rede viária interna da plataforma, solução que não aparenta uma grande clareza, quer do ponto de vista da inserção dos ramais nos arruamentos previstos tendo em atenção os sentidos de circulação que podem ou devem ser impostos para que não se verifiquem cruzamentos nos locais de inserção desses ramais, e ainda do ponto de vista da sinuosidade dos percursos necessários de e até às Portarias.

Face ao anteriormente exposto, propõe-se 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 (falhanço das políticas de melhoria da repartição modal e de incentivo à utilização dos transportes públicos).



Deverão ser estabelecidos 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.

Deverá ser ponderada a articulação dos ramais de ligação à Estação Intermodal com o funcionamento interno do sistema viário, reduzindo os conflitos (intersecções) e minorando a extensão dos percursos do tráfego de e até às Portarias de ligação à VILPL.

Propõe-se que sejam criados 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, assim como 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.

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.

#### **Articulação dos Pólos constituintes da Plataforma Logística de Leixões**

Tendo em consideração a avaliação de impacte ambiental que decorreu sobre o estudo prévio do Pólo 1 – Gonçalves da Plataforma Logística de Leixões e a respectiva DIA exarada a 16 de Fevereiro de 2009, em sede de RECAPE do Pólo 2 – Gatões/Guifões, deverão ser devidamente analisados os efeitos cumulativos destes projectos.

#### **Articulação com o Plano Portugal Logístico**

Salienta-se ainda que o projecto em avaliação integra a Rede Nacional de Plataformas Logísticas, preconizada no Plano Portugal Logístico, sistema integrado que inclui uma estrutura de planeamento e regulação, bem como a efectivação de uma rede estratégica de plataformas logísticas localizadas junto aos principais centros de consumo/produção e das principais fronteiras, devidamente articuladas com as infra-estruturas de transporte.

O Portugal Logístico foi alvo de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), que teve como principais objectivos a identificação das potencialidades e/ou constrangimentos associados à implantação do Portugal Logístico na prossecução dos objectivos de sustentabilidade para cada um dos domínios de análise identificados.

Neste seguimento, considera-se que o projecto do Pólo 2 (Gatões/Guifões) da Plataforma Logística de Leixões deverá ser condicionado ao cumprimento, sempre que aplicável, das recomendações resultantes da Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Portugal Logístico.





### **Pareceres Solicitados pela CA**

Foram solicitados pareceres específicos pela CA às seguintes entidades: Câmara Municipal de Matosinhos, ANA, Aeroportos de Portugal e IMTT.

O Parecer do IMTT refere que apesar de ter sido estudada a conformidade do Estudo com a AAE do Plano Portugal Logístico, deverá assegurar-se o cumprimento, sempre que aplicável, das recomendações feitas nessa AAE. 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 IMTT, de modo a permitir um melhor acompanhamento na implementação da Plataforma Logística.

O Parecer da ANA refere que com base na Servidão Aeronáutica do Aeroporto Francisco Sá Carneiro (DR nº 7/83 de 3 de Fevereiro e 11/85 de 15 de Fevereiro) nada há a objectar ao processo em causa.

Até à data não foi recebido parecer da Câmara Municipal de Matosinhos.

### **6. Consulta Pública**

A Consulta Pública decorreu durante 25 dias úteis, desde o dia 3 de Março a 6 de Abril de 2009, tendo sido recebidos quatro pareceres com a seguinte proveniência: Autoridade Florestal Nacional (AFN); Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM); Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR); Junta de Freguesia de Guifões.

A Junta de Freguesia de Guifões propõe que seja observada a adopção de métodos construtivos adequados e implementado um conjunto de medidas de gestão ambiental a cumprir durante a fase de construção.

Deverão ser objecto de rigoroso controlo as escavações, movimentação de terras e inertes e o desmonte com recurso a fogo, bem como a circulação de veículos e máquinas no núcleo urbano. Deverá ser garantida a limpeza dos veículos afectos à obra dentro do estaleiro antes da sua circulação fora da obra, evitando a proliferação de terras soltas, lamas e poeiras junto dos núcleos urbanos.

Relativamente aos Recursos Hídricos considera que deverá ser efectuada uma análise mais aprofundada da afectação de furos, assim como proceder a um levantamento mais aprofundado das características da ribeira da Lomba para determinar a sua capacidade para a recepção das águas pluviais que drenarão de toda a área Sul da Plataforma Logística.

Considera ainda que deverão ser adoptadas as seguintes medidas:

- As águas recolhidas nos telhados dos edifícios deverão ser aproveitadas para rega, lavagem e limpezas exteriores na Plataforma Logística.
- As águas provenientes dos terraplenos externos deverão ser tratadas na ETAR antes de descarregadas na rede de drenagem.



- Deverão ser criadas bacias de retenção das águas pluviais provenientes dos terraplenos para retardar a sua descarga e salvar a eventual sobrecarga da ribeira da Lomba.

No que diz respeito a águas residuais domésticas terá que se verificar a capacidade do sistema colector municipal da Lomba para o transporte até à ETAR de Matosinhos. Em relação a outras águas residuais originárias na plataforma, estas deverão ter tratamento prévio na ETAR da Plataforma Logística.

Refere ainda que deverá atender-se, quer na fase de construção quer de exploração, à adopção de medidas e comportamentos que reduzam os impactes negativos na qualidade do ar e no ambiente sonoro.

Como salvaguarda da qualidade de vida das populações, a Junta de Freguesia considera indispensável a criação de uma cortina arbórea e arbustiva no perímetro da intervenção, privilegiando espécies autóctones e de folha perene assim como a criação de espaços verdes no interior e envolvimento do projecto.

Salienta, ainda, a necessidade de adopção de uma medida de compensação, nomeadamente a criação de um equipamento de fruição pública (espaço cívico de convívio com aptidão para espectáculos e actividades ao ar livre) a situar na área não prevista para ocupação por infra-estruturas, a nascente da Rua do Ferroviário e a sul do complexo desportivo do Gatões F. C. Esta medida pretende compensar a população local pelos impactes negativos da Plataforma Logística.

Dada a proximidade das duas Plataformas Logísticas de Leixões, considera que se terão que ter em atenção os impactes cumulativos das duas infra-estruturas, nomeadamente ao nível do ruído, tráfego e movimentação de máquinas e veículos de carga, durante a fase de construção dos projectos, recomendando a articulação entre as duas obras.

No que se refere a acessibilidades, a Junta de Freguesia salienta que a construção da Plataforma Logística implica o desaparecimento definitivo de 3 arruamentos, nomeadamente: parte da Rua de Gatões (desde a R. do Porto Mouro até à Rotunda de acesso ao IP4), Rua das Passagens e Rua dos Loureiros, sendo a primeira uma via regional inter-freguesias de enorme importância e as duas últimas de serventia local. Considera a alternativa prevista no EIA para estas últimas ruas manifestamente redutora e insuficiente, para além de profundamente gravosa e penalizadora para os moradores, uma vez que os vai obrigar a um enorme e infundo acrescento ao seu percurso quotidiano, quer pedonal quer rodoviário.

Considera ainda mais grave a solução projectada para a substituição da Rua de Gatões (construção de um novo arruamento, desde a rotunda do IP4 até à intersecção da R. Porto Mouro com a R. do Reguinho D'Água) uma vez que irá comprometer irremediavelmente a circulação em toda a envolvente à Plataforma Logística, ao norte da freguesia e ao trânsito de e para S. C. Bispo, inviabilizando ainda o acesso à REFER e à EMEF.

Assim, a Junta de Freguesia de Guifões manifesta sérias reservas e mostra-se frontalmente contra estas soluções, reivindicando o seguinte como condição *sine qua non* para a implantação da Plataforma Logística:



- O reperfilamento para via urbana, com pelo menos 7m de faixa de rodagem e passeios regulamentares (2,5m) de cada lado da Rua do Porto Mouro, entre a R. do Reguinho D'Água e a Rua de Gatões (onde vai ser interrompida).
- Criação de uma rotunda na intersecção do novo arruamento, anteriormente referido, com a Rua do Porto Mouro e a R. do Reguinho D'Água.
- Requalificação e reperfilamento (onde for possível) da restante parte da Rua do Porto Mouro, entre a R. do Reguinho D'Água e a Rua do Monte dos Pisos, por se prever a sua degradação por força das obras de construção da Plataforma Logística.

A ANACOM refere que a área em causa não se encontra sujeita a qualquer condicionalismo decorrente da existência de ligações hertzianas ou centros radioeléctricos com servidão radioeléctrica associada já constituída ou em processo de implementação.

O INIR, no âmbito das suas competências, não identificou constrangimentos à construção do projecto.

A ANF informa que no local do projecto verifica-se a presença de pinheiros e eucaliptos e que caso seja necessário efectuar o corte prematuro de exemplares de Pinheiro Bravo em áreas superiores a 2 ha ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha, deverá ser cumprido o Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio e o Decreto-Lei n.º 174/88, de 17 de Maio, que estabelecem a obrigatoriedade de manifestar o corte ou arranque de árvores.

Assim e face ao referido pelas entidades que participaram no âmbito desta consulta pública, a CA considera que em sede de RECAPE deverão ser analisadas todas questões colocados pelas várias entidades 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. Essa análise deverá ter em conta as considerações da CA efectuadas ao longo deste Parecer, salientando-se as seguintes:

- A ligação da Rotunda de Gatões à Rua do Reguinho de Água (arruamento novo) integra precisamente a importante ligação municipal entre Leça do Balio e Guifões, pelo que o seu traçado e perfil longitudinal deverão ser bem avaliados (questão já anteriormente colocada). A ligação deste eixo à Rua de Gatões, pela Rua de Porto de Mouro, é evidente e implica o seu conveniente reperfilamento uma vez que estabelece o início de outra ligação municipal estruturante, em direcção a Stª Cruz do Bispo. Esta solução é pois consideravelmente melhor do que a actual e deverá corresponder aos objectivos de planeamento municipal, desde que as vias sejam preparadas para a função que irão desempenhar, o que não parece ser impossível.
- Quanto ao perfil transversal sugerido pela Junta de Freguesia (7metros de faixa de rodagem mais 2x2,5 metros de passeios), considera-se inadequada a dimensão referida para a faixa de rodagem; esta não deverá ser superior a 6,30 metros a que eventualmente poderá acrescer estacionamento lateral longitudinal, de um ou dos dois lados. Os 7m de faixa de rodagem facilitam estacionamento indevido (com espaço insuficiente) que depois não é possível de ser controlado e, caso este não se verifique, então incentivam velocidades não compatíveis, em geral, com os traçados em planta e com as inclinações transversais (normalmente inexistentes).



## 7. Conclusões

O projecto da "Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões/Guifões" é constituído por dois sub-espacos: uma área de serviços logísticos - Plataforma Logística e uma Estação Intermodal Ferroviária, sendo que o EIA avalia os dois projectos.

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.

A necessidade de desenvolver uma rede de infra-estruturas de transporte e 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 e o Pólo 2 denominado de Gatões/Guifões, sobre o qual incide este EIA.

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.

A Plataforma Logística em avaliação corresponde ao segundo pólo da plataforma de apoio directo e vizinho ao Porto de Leixões e beneficia ainda da proximidade da Estação Intermodal rodo-ferroviária cuja avaliação está também incluída neste processo. Não será de mais relembrar o interesse estratégico destas infra-estruturas para a prossecução de diferentes objectivos urbanísticos, de tráfego e ambientais. 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. É portanto altamente desejável do ponto de vista urbanístico, a promoção da 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. Finalmente, os benefícios ambientais decorrentes dessa diminuição de carga viária serão traduzidos em melhoria da qualidade do ar, redução do ruído, trepidação, etc.



Em síntese, poderá dizer-se que a criação das infra-estruturas logísticas e de intermodalidade de mercadorias em preparação pecam por tardias, caso não haja sucesso na promoção dessa deslocalização de actividades entretanto implantadas com recurso a soluções individuais, mas em qualquer caso serão essenciais à estruturação de uma actividade de grande interesse estratégico para o perfil exportador e importador da Região Norte e da sua Área Metropolitana num quadro de globalização económica. A logística de apoio à produção e à distribuição metropolitana necessitam de áreas de racionalização capazes de gerarem economias de variada ordem, sabendo-se que o sector opera com margens muito apertadas cujas externalidades positivas só poderão ser alcançadas caso possa dispor de uma infra-estruturação pública adequada.

Assim, e face ao acima exposto, a CA emite Parecer favorável ao Projecto, condicionado:

- À apresentação na fase de RECAPE dos seguintes Estudos/Projecto:
  - 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.
  - 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.
  - Projecto de Integração Paisagística, o qual deverá também ter em consideração o referido pela CA no factor ambiental ecologia.
- À apresentação do parecer favorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola.
- À concretização no RECAPE das medidas de minimização/compensação que a seguir se referem por Factor ambiental
- sem prejuízo de outras que se venham a revelar necessárias, para a fase de obra e para a fase de exploração.
- À concretização no RECAPE dos programas de monitorização indicados, em consonância com as directrizes gerais recomendadas, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários.

#### **Geologia e Geomorfologia**

- Apresentação dos volumes de aterros e escavação, identificação dos locais onde se terá que recorrer a desmonte com recurso a explosivos, e apresentação das medidas propostas para minimizar a afectação das populações que habitam na proximidade dos projectos.
- No que se refere às operações de escavação, privilegiar as que se efectuem por meios mecânicos.
- 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.
- Reutilização dos materiais resultantes das escavações preterindo, sempre que possível, a sua deposição em aterro.
- Armazenamento dos solos removidos, provenientes da decapagem, para posterior aproveitamento no recobrimento dos taludes, antes da cobertura vegetal.



- 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.

#### **Solos e Uso do Solo**

- As operações de decapagem e aterro devem-se limitar à área de intervenção do projecto.
- Reutilização do solo resultante do processo de decapagem para os arranjos paisagísticos, ou para outros fins, sempre que possível.
- Os acessos à obra devem ser claramente delimitados, de modo a minimizar impactes sobre os solos, vegetação adjacente e áreas agrícolas.
- O estaleiro de obra será instalado dentro da área de projecto, evitando-se assim ocupação de zonas adicionais.
- No caso da instalação de depósitos de combustível, estes deverão localizar-se em áreas devidamente impermeabilizadas e possuir um sistema de drenagem adequado.
- 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.
- 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.
- Sempre que possível executar 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.
- Sempre que necessário efectuar-se operações de manutenção no local da obra, realizá-las em local plano do estaleiro temporariamente impermeabilizado e preparado para o efeito.
- Será efectuada a 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.
- 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 encontrar-se-ão enquadradas com o Sistema de Gestão Ambiental a implementar.
- 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.

#### **Recursos Hídricos Superficiais**

- O Projecto de Execução deverá contemplar a substituição das PH existentes sob os dois arruamentos existentes de terra batida, constituídas por pares de manilhas, localizadas a Norte e a Sul da VILPL, por PH idênticas às PH1 e PH3.
- Relativamente à drenagem e encaminhamento das águas pluviais geradas no Complexo de Guifões, para a Ribeira de Lomba, em fase de projecto de execução as soluções minimizadoras a apresentar 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.



- Terão que ser equacionadas 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.

#### Águas Subterrâneas

- A manterem-se 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.
- Relativamente às captações cuja utilização cesse, deverão as mesmas ser seladas, devendo ser evidenciada à ARH a sua selagem.

#### Águas Residuais

- Relativamente às águas residuais domésticas, quer na fase de construção quer na fase de exploração, deverá ser entregue documento comprovativo da aceitação de todas estas águas residuais, emitida pela entidade gestora do saneamento público local.
- 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.

#### Qualidade do Ar

- 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.
- 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.
- 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. Todavia, a aspersão terá de ser efectuada de forma racional, de forma a impedir infiltrações de substâncias poluentes no solo.
- 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 conseqüente emissão de partículas.
- O acesso ao local da obra será realizado pela VILPL, evitando-se o atravessamento de zonas urbanas.
- O transporte de terras de empréstimo, areias e britas, deverá ser efectuada por veículos pesados de caixa fechada, ou, no caso de serem de caixa aberta, cobertos por uma lona.
- 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.
- Assegurar a limitação de velocidade de circulação dos veículos na obra.
- Plano de monitorização: na de 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.

- Os receptores sensíveis considerados na simulação devem ser alargados a todas as zonas habitacionais existentes na envolvente da área deste Projecto.

#### Ruído

- Limitar, na medida do possível, as operações mais ruidosas, que se efectuem na proximidade de habitações, ao período diurno e dias úteis.
- Evitar a localização de estaleiros na proximidade de locais com utilização sensível ao ruído.
- 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.
- 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.
- 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.
- O Plano de Monitorização deverá ser definido tendo em conta os seguintes aspectos:
  - Os locais de amostragem seleccionados deverão corresponder aos 10 receptores sensíveis considerados no EIA sendo que, para cada local, a monitorização deverá permitir:
    - confirmar as previsões apresentadas no EIA;
    - avaliar o cumprimento da legislação.
  - Em cada um dos locais, deverá ser medido o parâmetro  $L_{Aeq}$  nos três períodos de referência (diurno, entardecer e nocturno) considerados no RGR.
  - 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.
  - 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.

#### Ecologia

- Proceder à 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.

- Se tal for possível, reutilizar os espécimes de *Quercus robur* e *Quercus suber* presentes na área de projecto para o enquadramento paisagístico.
- As operações de decapagem deverão ser limitadas à área de projecto, de forma a impedir a afectação de áreas adjacentes.
- Proceder ao humedecimento das áreas de aterro e caminhos de acessos não pavimentados, durante períodos de estio ou de fraca pluviosidade, de forma a evitar o levantamento de poeiras que afectam as comunidades vegetais e produções

#### **Paisagem**

- Intensificar a plantação de árvores de folha persistente nas situações onde os limites da Plataforma estão relativamente próximos de habitações, minimizando-se assim o impacte visual que um empreendimento desta tipologia poderá provocar na paisagem envolvente.
- No que se refere ao mobiliário urbano, sugere-se o uso de 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.
- Ao longo dos limites do Pólo, foram propostas manchas verdes de Protecção e Enquadramento que permitem valorizar a plataforma e minimizar o seu impacte visual, sobretudo nas zonas de maior proximidade com habitações.
- Adopção de taludes sempre que é necessário vencer desníveis entre a plataforma e a zona envolvente. Esta solução permite uma transição mais suave que, em conjunto com os maciços de vegetação propostos, cria uma continuidade visual, minimizando os impactes paisagísticos do Pólo.
- Considerando a prática dominante associada à actividade industrial e de armazenagem convencional de adoptar modelos arquitectónicos tradicionalmente desqualificados ou desinteressantes, procurar intensamente 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.
- De salientar que na fase de construção as operações de desmatção e limpeza do terreno devem ser efectuadas exclusivamente na área de intervenção do projecto.
- Deverá proceder-se a uma recuperação paisagística das áreas afectadas pelas obras.
- Deverão ser apresentadas simulações visuais com a implementação do projecto, dos locais que apresentem maior visibilidade.

#### **Sócio-Economia**

- Limitar as acções de desmatção e limpeza exclusivamente à área de intervenção do projecto.
- Minimizar o levantamento de poeiras, nos trabalhos de movimentos de terras, através do humedecimento das áreas de trabalho e dos acessos e da limitação da velocidade de circulação dos veículos.
- Utilizar essencialmente a VILPL para aceder à Plataforma Logística, sem interrupção do acesso ao Porto de Leixões através desta via.



- Transportar os inertes destinados ou resultantes da obra, em condições que permitam minimizar libertação de poeiras e conspurcação de pavimentos.
- Prever meios de lavagem de rodados dos veículos à saída da obra para a rede viária envolvente.
- Evitar a circulação de veículos afectos à obra pelo interior dos aglomerados urbanos, direccionando o tráfego induzido pela obra, para a VILPL.
- 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.
- Fasear a construção das novas vias de ligação, de modo a garantir o acesso permanente aos aglomerados urbanos afectados pelo projecto.
- 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.
- 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.
- 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.
- Deverá ser apresentado à autoridade de AIA, relatórios semestrais, contendo os registos lavrados nos referidos livros e o seguimento que lhes foi dado.
- Deverão incluir-se as seguintes medidas de compensação:
  - Requalificação dos arruamentos interiores do aglomerado urbano que fica confinado entre a Plataforma Logística e a Linha de Metro.
  - Requalificação e reperfilamento da Rua do Porto Mouro, conferindo-lhe características urbanas equivalentes à da Rua do Ferroviário.
  - 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.
  - 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.

#### **Património**

- 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 desmatação. 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.
- Prospecção arqueológica após a desmatação do terreno das áreas do projecto e outras funcionais da obra que não tenham sido observadas nesta fase da avaliação.

#### **Logística, Acessibilidades e Mobilidades**

- Em primeiro lugar deverá ser solicitado expressamente à Câmara Municipal de Matosinhos que se pronuncie sobre o traçado em planta do novo troço do eixo estruturante Leça do Balio-Guifões, cuja



importância aliás o Estudo salienta (pág. 26, b.3), 2º§), designadamente entre a Rotunda de Gatões e o centro de Guifões.

- A posterior apresentação de um perfil longitudinal do referido troço dessa nova via também será relevante para se perceber as inclinações em causa.
- 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§). Contudo há a referir o seguinte:
  - Assume-se no Estudo que não é conhecido o tráfego que será gerado naquela via estruturante entre Leça do Balio e Guifões (ou não existe mesmo estudo de tráfego para essa ligação); sendo assim, não se poderá afirmar que, só por si, o estabelecimento dessa ligação não fará variar o nível de serviço na Rotunda de Guifões, mesmo que não fosse construída a Plataforma Logística. Por maioria de razão, não se poderá também afirmar que não se esperam alterações significativas no nível de serviço dessa intersecção por ser reduzido o tráfego gerado pelo Acesso da zona de Serviços da Plataforma.
  - No Aditamento apresenta-se detalhadamente o tráfego gerado pelo empreendimento, quer por tipo de veículos como por períodos do dia. Contudo não é apresentada uma simulação, baseada num cenário previsional a concertar com uma estratégia de gestão, de como esse tráfego se distribuirá pelos diferentes acessos e Portarias. Também não é 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 nada tenha a ver com a Plataforma Logística – coloca-se esta questão porque esse poderá ser o trajecto mais curto ou, simplesmente, o que venha a ser preferido pelos motoristas se não houver limitações.
- Não sendo apresentados os critérios de gestão para a utilização do Acesso da Plataforma Logística adjacente ao Centro de Serviços (o que serve, que tipo de tráfego vai ser autorizado, quais as quantidades expectantes, etc.), e 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, deverão então ser tomadas as 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.
- Relativamente à dotação de estacionamento prevista, face à vantagem decorrente da proximidade do metro entende-se que, neste caso, se deveria trabalhar com um cenário de repartição modal, a prazo, ainda mais favorável ao transporte público, o que aconselharia a uma redução da oferta de estacionamento interno para veículos ligeiros.
- Propõe-se 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 (falhanço das políticas de melhoria da repartição modal e de incentivo à utilização dos transportes públicos).





- Deverão ser estabelecidos 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.
- Deverá ser ponderada a articulação dos ramais de ligação à Estação Intermodal com o funcionamento interno do sistema viário, reduzindo os conflitos (intersecções) e minorando a extensão dos percursos do tráfego de e até às Portarias de ligação à VILPL.
- Propõe-se que sejam criados 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, assim como 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.
- 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.
- Deverão ser devidamente analisados os efeitos cumulativos do projecto do Pólo 1 com o Pólo 2 em avaliação, e propostas as medidas de minimização que se considerarem adequadas à minimização de impactes identificados.
- O projecto do Pólo 2 (Gatões/Guifões) da Plataforma Logística de Leixões deverá ser condicionado ao cumprimento, sempre que aplicável, das recomendações resultantes da Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Portugal Logístico.

#### **Pareceres às Entidades**

- O Parecer do IMTT refere que apesar de ter sido estudada a conformidade do Estudo com a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Portugal Logístico, deverá assegurar-se o cumprimento, sempre que aplicável, das recomendações feitas nessa AAE. 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 IMTT, de modo a permitir um melhor acompanhamento na implementação da Plataforma Logística.

#### **Consulta Pública**

- O RECAPE deverá 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.



Comissão de Avaliação do EIA "Plataforma Logística de Leixões – Pólo 2 – Gatões/Guifões"

APA: Dora Beja, Rui Luís

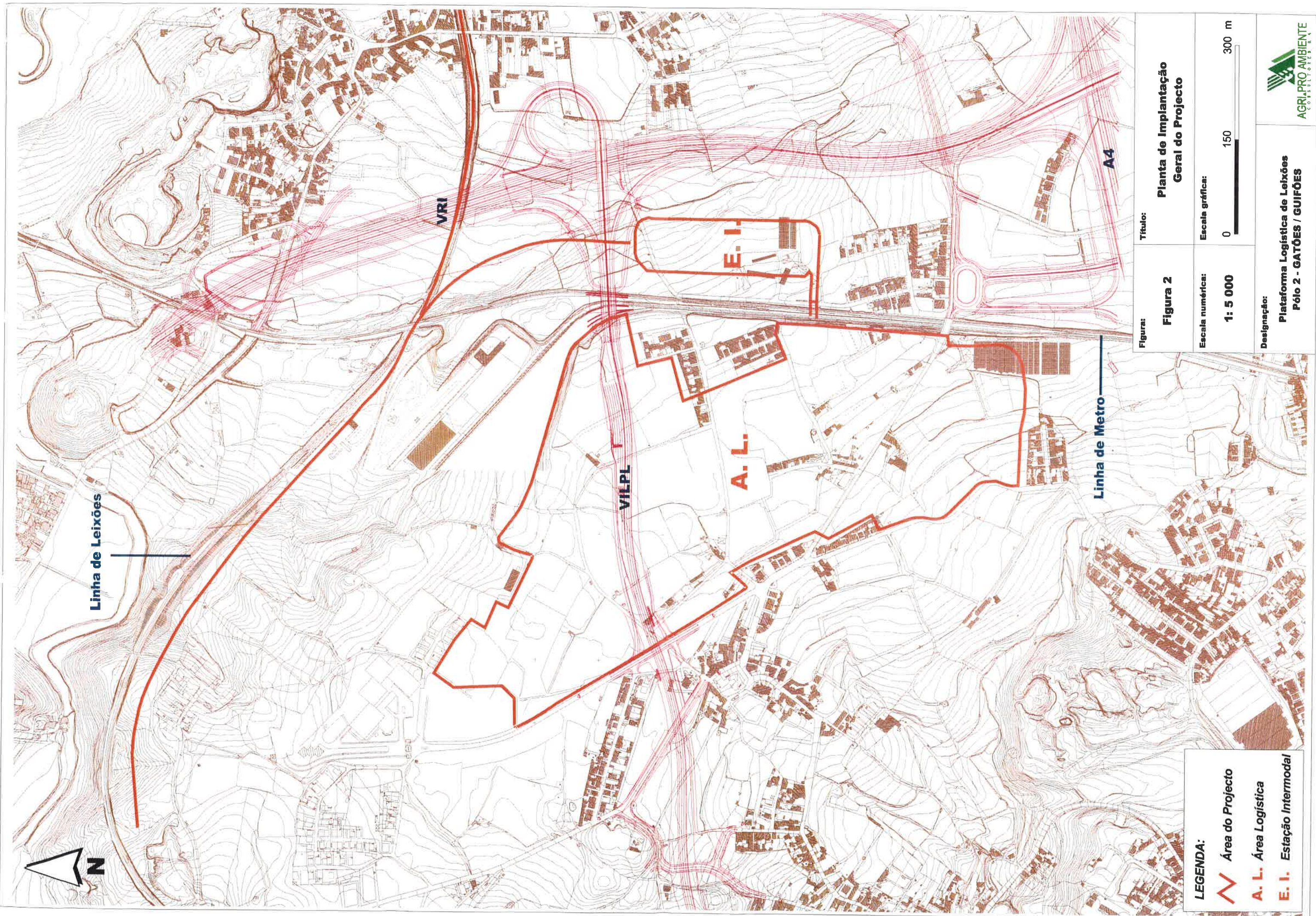
P' APA (DACAR), ARH/N, IGESPAR, CCDR/N, DRAP/N: Dora Beja



**Anexo 1 – Planta de Implantação Geral do Projecto**







Linha de Leixões

VRI

VILPL

A. L.

E. I.

Linha de Metro

A4



- LEGENDA:**
-  Área do Projecto
  -  A. L. Área Logística
  -  E. I. Estação Intermodal

Figura:

**Figura 2**

Título:

**Planta de Implantação  
Geral do Projecto**

Escala numérica:

**1: 5 000**

Escala gráfica:



Designação:

**Plataforma Logística de Leixões  
Pólo 2 - GATÕES / GUIFÕES**





