



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Famalicão Shopping		
Tipologia de Projecto:	Conjunto Comercial	Fase em que se encontra o Projecto:	Ante projecto
Localização:	Freguesia de Calendário, Concelho de Famalicão		
Proponente:	NEXITY PORTUGAL - Desenvolvimento Imobiliário, Lda		
Entidade licenciadora:	Direcção Regional de Economia do Norte (DREN)		
Autoridade de AIA:	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN)	Data: 23 de Maio de 2008	

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

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Cumprimento integral das Medidas de Minimização e apresentação e implementação dos Planos de Monitorização, elencados na presente DIA, e às demais medidas, consideradas de conveniente implementação no decurso da realização do projecto;</li><li>2. Apresentação e demonstração de que a proposta de alteração da rede viária está em consonância e foi desenvolvida em articulação com o EP - Estradas de Portugal, SA;</li><li>3. Demonstração de não interferência do empreendimento com as zonas de protecção <i>non aedificandi</i> das estradas da rede rodoviária nacional, de acordo com o parecer da EP – Estradas de Portugal, SA;</li><li>4. Ajuste da cêrcea do edifício A ou da cota de implantação do mesmo, no cumprimento do art. 54º do Regulamento do Plano Director Municipal (PDM) de Famalicão, tendo em conta a cêrcea correspondente aos dois pisos das habitações unifamiliares adjacentes;</li></ol>
-----------------	---

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none"><li>1. O projecto de execução deverá apresentar uma solução que considere as recomendações apresentadas no Estudo de Impacte Ambiental (EIA), no que se refere:<ol style="list-style-type: none"><li>i) à boa articulação entre o tecido construído do próprio Conjunto Comercial e o espaço público urbano existente na sua periferia (conforme referido na página 213 e 214 do Relatório Síntese);</li><li>ii) adopção de soluções que visem diminuir os consumos energéticos durante a exploração do Conjunto Comercial (nomeadamente, tendo em conta as recomendações apresentadas no EIA conforme referido na página 216 e 217 do Relatório Síntese);</li><li>iii) devem ser previstas, em cada piso, áreas para deposição temporária de resíduos, de forma selectiva, em zonas de fácil acesso para os lojistas, um cais de carga/descarga para um pré-tratamento e deposição dos resíduos, antes da sua evacuação para o exterior (entre outras recomendações constantes no EIA, conforme referido na página 219 do Relatório Síntese);</li></ol></li><li>2. Apresentação do Estudo geotectónico. Caso os resultados do referido estudo apontem para a necessidade de recurso a explosivos, deverá ainda ser apresentado um Plano de Monitorização para as Vibrações;</li></ol>
--	--



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

3. Plano de Monitorização do Ruído, na fase de construção e na fase exploração, sendo que, na fase de exploração, deverá ter uma periodicidade bienal;
4. Plano de Monitorização da Qualidade do Ar detalhado, referente à fase de exploração do projecto, em conformidade com o Decreto-Lei n.º78/2004, de 3 de Abril, que contemple a relação dos equipamentos passíveis de emitirem poluentes atmosféricos, cuja instalação esteja inicialmente prevista, bem como a respectiva actualização ao fim do primeiro ano de operação do Centro Comercial, por forma a assegurar o cumprimento do disposto no referido Decreto-Lei n.º78/2004, de 3 de Abril;
5. Plano de Monitorização de Resíduos, para a fase de exploração, que contemple, para além dos parâmetros a ter em consideração no processo de monitorização apresentados no EIA, a metodologia a adoptar, a localização dos locais a monitorizar, duração e periodicidade e apresentação de resultados;
6. Plano de acessibilidade ao conjunto comercial em apreço, através de meios de transporte alternativos, designadamente, os transportes colectivos, acessos pedonais e ciclovias, em articulação com a Autarquia (e eventualmente com a EP - Estradas de Portugal, SA), em paralelo com aos acessos por automóvel.  
  
Com efeito, é feita apenas a referência à construção de passeios na EN 14 e a inserção de paragens para *Bus*, não sendo estruturados ou articulados com percursos pedonais eventualmente existentes.  
  
Deverão, também, ser criadas vias de circulação e áreas de estacionamento específicas para transportes alternativos;
7. Apresentação da Fase de Desactivação do projecto em apreço e avaliação dos respectivos impactes e definição de eventuais medidas minimização;
8. Apresentação de um estudo dos potenciais impactes do empreendimento na qualidade de vida da população localizada na envolvente mais próxima e proposta das medidas de minimização consideradas adequadas para mitigar os impactes que possam vir a ser detectados, de modo a garantir que a população residente e as actividades económicas instaladas não sejam negativamente afectadas; Refira-se, em particular, os impactes, ao nível acústico, expectável nas moradias das Ruas da Bela Vista e Rua da Vitória, os quais deverão estar acautelados em fase de projecto de execução, de forma a dar cumprimento ao disposto no Regulamento Geral do Ruído (DL 9/2007, de 17 de Janeiro).
9. Apresentação de autorização da Direcção Geral dos Recursos Florestais (DGRF) no que se refere aos cortes ou arranque de sobreiro identificados no terreno;
10. Demonstração da garantia de que as terras sobrantes das escavações e os detritos resultantes do derrube do edifício unidade industrial existente não serão depositados em áreas de REN ou de RAN, devendo ser dado conhecimento prévio à Autoridade de AIA do seu destino final;
11. Apresentação do balanço final de terras da obra e do destino final das terras sobrantes;
12. Apresentação da localização dos estaleiros, dos percursos de acesso à obra e das características dos equipamentos ruidosos a utilizar, de modo a tornar eficaz e a facilitar a implementação das medidas de minimização
13. Apresentação do Plano de Integração Paisagística, do qual deverão constar, entre outros, os seguintes elementos:
  - planta de implantação geral;
  - planta de plantação e/ou sementeiras;
  - memória descritiva da intervenção;
  - caderno de encargos;
  - mapa de medições;
  - mapa de orçamentação;



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- cronograma de implementação.

14. Deverá ser apresentada uma reformulação do Estudo de Tráfego e Acessibilidades, que deverá incorporar os seguintes aspectos:

- Apresentação de mapa da rede rodoviária numa zona mais abrangente;
- Análise da previsão de tráfego para o ano de abertura do empreendimento, considerando os cenários com e sem empreendimento. Para além das previsões habituais deverá ser estimado o tráfego para os três períodos (diurno, entardecer e nocturno) de acordo com a legislação em vigor, em matéria de ruído;
- Apresentação da revisão do cálculo da capacidade de serviço da EN 14, de acordo com o referido no parecer remetido em anexo;
- A proposta de acessos ao empreendimento tem, obrigatoriamente, de ser apreciada e aprovada pela EP - Estradas de Portugal, SA, antes do licenciamento da obra, devendo ser promovidas reuniões com esta entidade, enquanto, possui jurisdição sobre a rede rodoviária nacional, de modo a que a referida proposta apresente e demonstre, em fase de "projecto de execução" e de RECAPE, a concensualização necessária", de acordo com o referido no parecer da EP - Estradas de Portugal, SA;
- A Rede Viária Envolvente deverá ser objecto de estudo, definida e caracterizada com precisão (características dimensionais, capacidade e segurança), bem como os pontos de entrada e saída no conjunto comercial a edificar e os circuitos de acesso (pessoas e bens) que se projecta estabelecer;
- Deverão ser identificados os lanços (vias ou acessos viários), intercepções (cruzamentos, rotundas ou outros), espaços de estacionamento e os locais de espera e embarque para a rede de transportes públicos, quer na sua configuração actual, quer nas diversas futuras fases dos cenários alternativos de evolução, desde o início da fase de construção até ao final da fase de funcionamento (um dos cenários de evolução a considerar deverá ser a alternativa "zero" – não concretização do projecto);
- Sempre que a concretização de uma determinada configuração física da rede ou de um cenário alternativo não dependa do promotor, mas da execução de um plano de investimentos de uma entidade terceira, essa condicionante deverá ter menção específica;
- Deverá ser estimada a procura de transporte para a fase final de funcionamento do projecto. Esta procura resultará, não só da procura gerada directamente pelo empreendimento, mas também da evolução prevista para a envolvente do projecto. Assim, deverá ser tido em consideração o previsto nos Instrumentos de Gestão Territorial, bem como a informação que for possível recolher sobre outros empreendimentos previstos para a área;
- Deverão, igualmente, ser consideradas soluções de mobilidade não motorizada para peões, tendo em conta, designadamente, os sistemas de transportes colectivos de passageiros (TCP);
- Deverá ser demonstrado que o perfil da plataforma das vias rodoviárias envolventes ou que as plataformas para passageiros em espera permitem responder aos movimentos de circulação ou à procura destes modos de transporte (TCP) em condições de segurança;
- O número de lugares e a área prevista para estacionamento de veículos ligeiros e pesados no equipamento a edificar deverá cumprir os valores mínimos estabelecidos pela Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro, e dar resposta à procura estimada pelo Estudo. Acresce que o acesso a esses lugares deverá fazer-se de forma fluida, ou seja, de maneira a não provocar conflitos de tráfego ou congestionamento a montante sobre a rede viária envolvente. Em particular, deverão ser apresentados os circuitos de entrada e saída, bem como a localização e o valor da área de estacionamento de veículos pesados e as áreas de operação para estes veículos – armazenagem, carga e descarga;
- A solução a apresentar deverá, igualmente, estar em consonância com o estipulado nos pareceres da Câmara Municipal de Famalicão e da EP - Estradas de Portugal, SA;



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

<b>Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:</b>	
<b>Medidas de minimização e de compensação:</b>	
<b>MEDIDAS GERAIS</b>	
1.	Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de <i>Internet</i> da Agência Portuguesa do Ambiente: 1 a 21, 24 a 27, 30 a 34, 37 a 39, 41 a 43, 45 a 53.
2.	Deve ser desenvolvido um programa de uso eficiente de energia, que permita diminuir os gastos energéticos associados ao Conjunto Comercial e instalações auxiliares. A selecção dos equipamentos deve favorecer aqueles que possuam menores consumos energéticos e, sempre que possível, que utilizem fontes de energia amigas do ambiente;
<b>FASE DE CONSTRUÇÃO</b>	
3.	Em torno dos estaleiros principais, implantar um sistema de recolha de águas (chuva e escorrências) para evitar que as mesmas escorram e arrastem consigo partículas que aumentem a probabilidade de erosão do solo.
4.	Os efluentes líquidos gerados nas diversas operações características de estaleiros, concretamente os efluentes do tipo doméstico, deverão ser descarregados na rede pública de saneamento básico. A rede de drenagem destes efluentes deve considerar a necessidade de incorporar um sistema de pré-tratamento dos efluentes do "local de refeição" para separação de gorduras antes da respectiva ligação à rede pública. Quando tal não for possível, deverão adoptar-se estruturas amovíveis para recolha das águas residuais geradas ou fossas sépticas, evitando a contaminação das águas superficiais e subterrâneas.
5.	Não proceder à lavagem de máquinas e equipamentos, com excepção da lavagem de rodados na respectiva vala de lavagem, que deverá ser impermeabilizada de modo a evitar infiltração de água no solo.
6.	Apresentação de documento comprovativo da recolha periódica e tratamento das águas residuais resultantes das operações de lavagem de rodados, por empresa devidamente habilitada para o efeito.
7.	Instalação de equipamento de separação de sólidos suspensos totais e remoção de hidrocarbonetos para tratamento das águas de lavagem de rodados, antes da respectiva descarga ou, em alternativa, as águas residuais geradas deverão ser enviadas a destinatário autorizado.
8.	A lavagem de materiais contendo betão deverá ser efectuada em local apropriado e devidamente assinalado, havendo o cuidado de remover os resíduos de betão e, se possível, reutilizá-los na obra.
9.	Assegurar uma adequada organização e gestão do estaleiro e frentes de obra.
10.	Nas áreas de estaleiro, deverão ser construídas valas de drenagem, que deverão ser revestidas se o declive exceder 2%, com bacias de retenção de sólidos que limitem espacialmente a possibilidade de contaminação dos solos na área envolvente.
11.	Na eventualidade de um derrame accidental de óleos, combustíveis ou outras substâncias, deverá ser imediatamente removida a camada de solo afectada e promovido o seu encaminhamento para destino final adequado. Desta forma evita-se a contaminação das camadas de solo subjacentes, a penetração em profundidade das substâncias envolvidas, e a eventual contaminação das águas subterrâneas.
12.	Durante as fases de escavação e nivelamento do terreno, evitar a acumulação de material escavado, ao longo das áreas envolventes, alterando a morfologia dos terrenos adjacentes.
13.	No final dos trabalhos de construção, e após a remoção dos pequenos apoios de frente de obra, deverão, sempre que possível, ser restabelecidas as condições naturais do terreno, nos locais onde não sejam construídas estruturas.
14.	Aquando da remoção dos resíduos sólidos existentes no local de intervenção, deverá ser avaliada a potencial contaminação dos solos e o seu tratamento/valorização por gestor devidamente licenciado para o efeito;
15.	Evitar qualquer tipo de contaminação de solos, águas ou vegetação;
16.	Minimizar a impermeabilização do solo, beneficiando os ciclos de vida e os ciclos de alguns elementos naturais.
17.	Eliminar alguns exemplares de acácias e eucaliptos que coexistem na Zona de Intervenção e envolvente, sob pena da sua distribuição se tornar excessiva (em especial no lado Sudoeste);
18.	Restringir o corte de exemplares arbóreos ao estritamente necessário, no decorrer da instalação dos estaleiros e na movimentação de máquinas;
19.	Antes da demolição das estruturas edificadas existentes, proceder ao desmonte dos diferentes materiais que as constituem, de modo a facilitar a valorizar e deposição final dos os resíduos resultantes. Devem ser removidas toda as estruturas em madeira, metais, vidros, e infra-estruturas internas (rede de predial de distribuição de água e cabos eléctricos, entre outros). Sempre que possível, deverá ser promovida a triagem dos materiais, sendo os resíduos geridos por operadores licenciados para o efeito de acordo com a tipologia;
20.	Os resíduos produzidos no estaleiro deverão ser, sempre que possível, triados e valorizados, sendo que os resíduos equiparados a urbanos poderão ser tratados nos sistemas municipais de gestão de resíduos, desde que a sua produção não seja muito elevada (superior a 1100L/dia).
21.	A gestão de substâncias tóxicas deverá ser efectuada com os cuidados necessários, de modo a minimizar a ocorrência de episódios de contaminação do meio natural. Os resíduos tóxicos ou perigosos produzidos durante as



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

<p>obras, nomeadamente óleos usados e materiais contaminados com hidrocarbonetos, deverão ser recolhidos mediante circuitos de recolha analisados detalhadamente, garantindo a sua triagem na fonte de produção e evitando contaminações de outros materiais, sendo geridos por operador licenciado. Os resíduos tóxicos e perigosos devem ser armazenados em recipientes estanques e em locais devidamente impermeabilizados. Os locais de produção deverão ser munidos de contentores especiais para recolha destes resíduos, devidamente identificados e estanques, bem como meios de controlo, tais como material absorvente, que permita actuar face a potenciais derrames acidentais;</p>
22. Evitar o contacto de resíduos perigosos com resíduos banais. No caso de se verificar a contaminação de resíduos banais, estes terão como destino final o do material contaminante;
23. No caso de ser necessário armazenar combustíveis e/ou óleos, na zona de armazenamento e no parque de estacionamento de viaturas, os mesmos deverão ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos e combustíveis atinjam a rede de drenagem natural. Deve existir, no estaleiro e frentes de obra, material absorvente que permita controlar derrames acidentais de substâncias tóxicas e recipientes estanques para armazenar o material contaminado recolhido.
24. Todos os resíduos deverão ser recolhidos e acondicionados em contentores próprios, sendo recolhidos por entidades autorizadas;
25. Redução máxima da área impermeável (salvo em situações em que esta beneficie a circulação pedonal), maximizando a infiltração de águas pluviais e os espaços verdes.
26. Todas as áreas a replantar deverão ser submetidas a um processo de descompactação do solo, permitindo a melhor drenagem superficial e o enraizamento das novas espécies;
27. Remoção de todos os resíduos no final da obra e reposição da situação inicial nas áreas não alteradas. As áreas permeáveis deverão ser replantadas, de acordo com um projecto de arquitectura paisagista.
28. Redução máxima das áreas de intervenção e de trabalho, nomeadamente as áreas ocupadas pelo estaleiro, parque de máquinas, etc.
29. Durante a fase de desenvolvimento das obras, os locais de acesso ao estaleiro deverão ser devidamente sinalizados, recorrendo, se necessário, a um operador para orientar a entrada e saída de veículos. Deverá ser implementado um sistema de sinalização que informe da aproximação da obra. Os acessos às frentes de obra e ao estaleiro deverão estar correctamente assinalados com indicação de redução de velocidade. As entradas/saídas da obra para vias de comunicação pública deverão também ser devidamente identificadas;
30. Nos locais atravessados pelos veículos afectos às obras, e junto a zonas residenciais, deve limitar-se a utilização de sinais sonoros com vista à minimização da perturbação da população;
31. Deverá recorrer-se a mão-de-obra regional, em ambas as fases do projecto, promovendo a sua formação gradual.
32. Caso ocorram quedas acidentais de materiais nos pavimentos, deverá proceder-se à sua limpeza imediata
33. O material lenhoso resultante das actividades de desmatção deve ser prontamente retirado do local, de modo a evitar a propagação de incêndios
34. Proceder a uma escolha criteriosa de itinerários para os veículos afectos à obra, de modo a minimizar a sua circulação na proximidade da rua da Bela Vista.
35. A escolha da localização dos estaleiros da obra deve ser feita, tendo em conta a localização das habitações, em zonas suficientemente afastadas das moradias localizadas a Sul, de modo a minimizar a percepção do ruído gerado
36. Deverá ser feita uma programação das obras com a necessária articulação com as actividades desenvolvidas no espaço envolvente, nomeadamente a nível da afectação de acessibilidades, devendo minimizar-se a circulação de veículos pesados no centro de áreas urbanas e na proximidade de habitações;
37. Assegurar o acompanhamento arqueológico, durante a fase de construção do Famalicão Shopping e respectivos acessos, enquanto durarem os trabalhos que impliquem alteração da topografia local, nomeadamente ao nível da remoção de solos. Deverá estar presente um arqueólogo durante os trabalhos de escavação do solo.
38. Dever-se-á, ainda, proceder à prospecção arqueológica das áreas funcionais da obra que não tenham sido prospectadas;
<b>FASE DE EXPLORAÇÃO:</b>
39. Incorporação de rede independente de recolha de águas pluviais e de lavagem de pavimentos nas zonas de parqueamento automóvel coberto, sendo que as águas geradas, e que possam estar contaminadas, deverão ser sujeitas a pré-tratamento com separadores de hidrocarbonetos, previamente à respectiva descarga no sistema municipal de tratamento de águas residuais.
40. O projecto de execução do empreendimento deverá considerar a necessidade de instalar redes individualizadas para os efluentes domésticos provenientes das cozinhas dos restaurantes, e outros locais onde se proceda à confecção de alimentos, os quais deverão ser sujeitos a um pré tratamento de separação de gorduras antes da respectiva ligação à rede pública, garantindo o desengorduramento do efluente antes da sua descarga na rede de drenagem.
41. Introdução de medidas para redução de consumos de água. Refira-se, nomeadamente, o equipamento utilizado nas instalações sanitárias do Conjunto Comercial e cozinhas que deverá favorecer a redução de consumos de água, por exemplo pela utilização de torneiras redutoras de caudal e autoclismos compartimentados.



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

42. Limpeza periódica e sistemática dos espaços interiores com aparelhos dotados de reservatório próprio que descarregam em pontos específicos os efluentes gerados. Estes estarão ligados à rede pública de drenagem e tratamento de águas residuais.
43. Adopção de práticas de manutenção de espaços verdes, limpezas regulares e uso cuidadoso de fertilizantes e pesticidas.
44. Deve proceder-se à reutilização das águas pluviais drenadas da cobertura dos edifícios para a lavagem de arruamentos, rega de espaços verdes e outras utilizações que não careçam de água potável. As redes de drenagem de água pluviais dos parques de estacionamento devem ser independentes das redes de drenagem de águas pluviais da cobertura, sendo que as primeiras deverão ser submetidas a um pré-tratamento para remoção de hidrocarbonetos e sedimentação de areias.
45. Os efluentes deverão ser encaminhados para sistemas colectivos de tratamento;
46. As águas lixivantes produzidas na zona de implementação do projecto, principalmente das zonas de estacionamento, deverão sofrer um tratamento para remoção de sólidos suspensos e hidrocarbonetos previamente à descarga na rede pública de drenagem de águas pluviais;
47. A descarga no domínio público das águas pluviais recolhidas deverá ser distribuída por vários pontos dispersos;
48. Recurso preferencial a mão-de-obra local / regional, promovendo a sua formação gradual;
49. Ao longo da fase de exploração, deverão ser efectuadas regularmente acções de manutenção dos espaços verdes, garantindo que as suas funções de integração visual, recreio ou outras se mantêm ao longo do tempo;
50. Os espaços verdes deverão ser alvo de um projecto de arquitectura paisagista, que garanta a qualidade cénica do espaço;
51. A arborização dos arruamentos e o planeamento das áreas de cedência deverá ser prevista no projecto de execução, para se garantir a integração na paisagem das estruturas edificadas e dos eixos rodoviários;
52. Utilização de espécies da flora local no enquadramento paisagístico do projecto; estes trabalhos de plantação e consolidação com vegetação climática deverão ser acompanhados, para que se assegure a reposição verde da área; a presença de árvores no recinto e de vegetação de bordadura pode funcionar como zona de amortecimento, esconderijo e refúgio genético;
53. Favorecer a utilização de transportes colectivos, em detrimento do transporte particular, por exemplo pela definição de boas ligações entre os respectivos locais de paragem e o Conjunto Comercial
54. Deverá adoptar-se um sistema de painéis solares térmicos para aquecimento de águas quentes sanitárias (AQS), a complementar com um sistema de caldeira a gás.
55. As escadas rolantes deverão ser equipadas com arrancadores suaves, de modo a diminuir a sua velocidade quando menos usadas.
56. Nas instalações sanitárias, os secadores de mãos deverão ser temporizados, de modo a evitar um tempo de utilização desnecessário.
57. Durante a fase de exploração, deverá ser garantida a gestão adequada dos resíduos sólidos, promovendo-se a sua triagem e gestão, de acordo com a tipologia os resíduos domésticos e equiparados. Assim, deverão ser recolhidos selectivamente dentro do Conjunto Comercial e geridos pelas entidades de gestão de Resíduos Sólidos Urbanos (RSU) locais, que no concelho em apreço, é a Associação de Municípios do Vale do Ave (AMAVE). Alternativamente poderão ser tratados por uma empresa devidamente licenciada para a gestão deste tipo de resíduos.
58. A produção de resíduos específicos de cada actividade – não equiparados a resíduos sólidos domésticos – será gerida pelo respectivo produtor/detentor do resíduo, o mesmo ocorrerá como os óleos alimentares, produzidos nas unidades de restauração, que serão geridos por operador licenciado para o efeito.
59. Os resíduos produzidos no supermercado serão geridos pela entidade exploradora desta unidade comercial, em circuitos de recolha e tratamento individuais.

<b>Validade da DIA:</b>	23 de Maio de 2010
-------------------------	--------------------

<b>Entidade de verificação da DIA:</b>	Autoridade de AIA
--	-------------------

<b>Assinatura:</b>	<p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)</p>
--------------------	--

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



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

*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

**ANEXO**

<p><b>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</b></p>	<p>Resumo do procedimento de AIA</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tendo em consideração que o procedimento teve início a 19 de Setembro de 2007 (data de entrada do projecto em falta) a avaliação da conformidade do EIA teria de ocorrer até ao dia 01 de Fevereiro de 2008.</li><li>▪ Houve suspensão do prazo, através da solicitação de elementos adicionais, tendo os esclarecimentos adicionais dado entrada na CCDD a 30 de Novembro de 2007.</li><li>▪ Tendo-se verificado que a documentação então apresentada dava resposta ao solicitado, a Declaração de Conformidade foi exarada no dia 06 de Dezembro de 2007.</li><li>▪ A Consulta Pública decorreu entre os dias 26 de Dezembro de 2007 e 24 de Janeiro de 2008, num total de 21 dias úteis de consulta.</li><li>▪ A CA efectuou uma visita ao local no dia 14 de Janeiro de 2008, tendo sido acompanhada por representante da entidade proponente e pelo coordenador da equipa responsável pelo EIA.</li><li>▪ Elaboração do Parecer Final da CA e preparação da proposta de DIA, enviada para a tutela a 15 de Abril de 2008.</li></ul> <p>Pareceres Externos</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Câmara Municipal de Famalicão que emite parecer favorável;</li><li>- Direcção Regional de Economia do Norte informa que o seu parecer é favorável;</li><li>- Direcção Geral dos Recursos Florestais que emite parecer no sentido de referir que o projecto em apreço não está dentro da área de competência dessa Direcção Geral.</li><li>- EP - Estradas de Portugal, SA, que se pronuncia favoravelmente condicionado à informação a apresentar em fase de RECAPE.</li></ul>
<p><b>Resumo do resultado da consulta pública:</b></p>	<p>Não houve participação por parte do público.</p>
<p><b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b></p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta de DIA da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>Em termos de análise específica, salienta-se que, na fase de construção, irão ocorrer impactes negativos significativos nos factores Águas Subterrâneas, Ruído, Qualidade do Ar, Sócio-Economia, decorrentes das operações de escavação e remoção da vegetação, mas que se prevê serem minimizados desde que cumpridas as medidas de minimização constantes da presente DIA.</p> <p>Os impactes negativos que se irão registar na fase de exploração são, na sua maioria, pouco significativos e localizados, podendo ser minimizados através da aplicação das adequadas medidas acima discriminadas.</p> <p>Relativamente à análise por factor ambiental considera-se importante destacar os seguintes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Quanto aos factores sócio-económicos, verificar-se-á uma situação favorável uma vez que o projecto em apreço pode constituir um factor de dinamização e recuperação urbanística numa zona actualmente degradada e induz a criação de postos de trabalho com preferencial recursos à mão-de-obra local. As situações de incomodidade devem ser atenuadas com a aplicação das medidas de minimização propostas, particularmente nas habitações adjacentes, bem como a</li></ul>



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

proposta de projecto que contemple modos de acessibilidade alternativos;

- O domínio hídrico revela impactes que podem ser minimizados desde que cumpridas as medidas propostas;
- No que se refere à Qualidade do Ar, em particular, durante a fase de exploração, poderá haver afectação da população devido à emissão de odores e gases, provenientes dos equipamentos instalados, bem como pela produção de gases emitidos pelo tráfego rodoviário, devendo assim ser cumpridas as medidas de minimização constantes da presente DIA, de forma a reduzir estes impactes;
- Relativamente ao Ruído, e uma vez que existem habitações na envolvente próxima, deverão ser implantadas barreiras acústicas nos tapumes da vedação das zonas afectas à obra. Na fase de exploração, e para minimização dos impactes decorrentes do funcionamento do conjunto comercial, é essencial que os equipamentos mais ruidosos sejam devidamente insonorizados, devendo garantir-se o cumprimento das medidas de minimização apresentadas;
- Ao nível da Paisagem, os impactes induzidos pelo projecto não determinam a sua inviabilização, desde que sejam cumpridas as condições da presente DIA que visam a minimização da afectação durante a fase de construção e de exploração e a orientação das soluções do PRIP;
- No que se refere ao Ordenamento do Território, o Projecto de Execução deve ter em consideração as questões de compatibilização com os instrumentos de gestão territorial em vigor, reflectidas como condicionantes da presente DIA..

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o anteprojecto do conjunto comercial "Famalicão Shopping", poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.