MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

"PLATAFORMA LOGISTICA DA CASTANHEIRA DO RIBATEJO"

PROMOVINTE, INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, S.A.

EIA 993/2012

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Direção Geral do Património Cultural
Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas,I.P.
Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo
Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP.

novembro 2012

ÍNDICE

INTRODUÇÃO 1

1. PROJECTO 2

1.1.Localização..... 2

1.2. Objetivos e justificação do projeto 4

1.3 Enquadramento 4

1.4.Caraterização do Projecto..... 5

1.5. Abastecimento de água..... 7

1.6 Saneamento..... 8

1.7. Sistemas de Drenagem de Águas Pluviais 10

1.8. Regularização de Valas..... 11

2. ALTERNATIVAS AO PROJECTO 14

3. APRECIAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL 14

3.1. **Ligações intermodais e suas Conexões** 15

3.2.Ordenamento do Território..... 16

3.2.1. Compatibilidade e conformidade do Projeto com os Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis..... 17

Plano Regional de Ordenamento do Território da área Metropolitana de Lisboa 17

Planos Municipais de Ordenamento do Território 18

Plano Diretor Municipal de Vila Franca 17

Reserva Ecológica Nacional 22

Confrontação com outras condicionantes 22

3.2.2 Conclusão Setorial 24

3.3. Património Arqueológico e Arquitectónico 24

3.4.SistemasEcológicos..... 26

3.5. Solos e Uso do Solo 32

3.6 Recursos Hídricos 33

3.7. Paisagem 51

3.8. Sócio Economia 53

3.9. Ambiente Sonoro..... 56

3.10 Qualidade do Ar 59

4. PARECERES EXTERNOS..... 64

5. CONSULTA PÚBLICA..... 64

6.CONCLUSÂO..... 65

Anexo I: Localização da Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo

Anexo II: Pareceres Externos

Anexo III: Medidas de Minimização e Planos de Monitorização

Anexo IV Relatório da Consulta Pública

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO			
Designação EIA/Projeto:	**Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo**		
Tipologia de projeto.	Loteamento e Parques Industriais	**Fase do Projeto:**	**Projeto de Execução**
Localização	Lavradios, Freguesia de Castanheira do Ribatejo, Município de Vila Franca de Xira e Distrito de Lisboa		
Proponente	PROMOVINTE – Investimentos Imobiliários, S.A.		
Entidade Licenciadora:	Câmara Municipal de Vila Franca de Xira		
Equipa responsável do EIA:	Cubo Verde, Arquitetura Paisagista, Lda.		
Autoridade de AIA:	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT)		
Comissão de Avaliação:	**Comissão de Coordenação e Desenvolvimento de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT)** – Arqta Paisagista Antonieta Castaño (Coordenação), e Dra. Helena Silva (Participação Pública) **Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF)** – Arqto Paisagista Fernando Faria Pereira (Sistemas Ecológicos) **Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P. (ARH Tejo, I.P.)** - Dra. Tânia Pontes da Silva (fator recursos hídricos), **Direção Geral do Património Cultural (DGPC)** - Dra. Maria Ramalho (fator património arqueológico e cultural) **Direção Regional de Agricultura e Pescas Lisboa e Vale do Tejo (DRAPLVT)** Técnico Especialista (alínea f) do nº 1 do art.º 9 - Draª. Maria João Saccás (fator solos e uso do solo) **Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP.(IMTT)** - Técnico Especialista (alínea f) do nº 1 do art.º 9 - Dra. Cristina Bello (Ligações intermodais e suas conexões nas áreas de influência do projeto)	**Data:**	**19.11.2012**
Enquadramento Legal:	Alínea a) do ponto 10 do Anexo II do Decreto-Lei. n 69/2000, de 3 de maio alterado pelo Decreto-lei nº 197/2005, de 8 de novembro		

INTRODUÇÃO

Deu entrada em 5 de abril de 2012 na **Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo** para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Projeto do "Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo ", apresentado em Fase de Projeto de Execução. O EIA foi enviado à Autoridade de AIA (CCDR-LVT) pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, enquanto entidade competente para a autorização do projeto de loteamento, dando cumprimento à legislação de AIA em vigor (Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 197/2005, de 8 de novembro e Declaração de Retificação nº 2/2006, de 6 de janeiro). O processo foi considerado devidamente instruído em 17 de abril de 2012.

A CCDR-LVT, na qualidade de Autoridade de AIA, nomeou, ao abrigo do artigo 9º da referida legislação, a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas entidades supracitadas.

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

1.PROJETO

1.1 Localização

O projeto da PLCR implanta-se num terreno nos Lavradios, freguesia de Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira e distrito de Lisboa (Figura 1).

A zona de implantação da plataforma localiza-se a noroeste do caminho-de-ferro da linha do Norte e a sudeste da autoestrada A1 (por sua vez paralela à Estrada Nacional 1/ Itinerário Complementar 2), sobre um terreno húmido de várzea, numa zona de relevo aplanado, composta por solos férteis (zona de lezíria do Tejo) e recortada por pequenas valas que escoam diretamente para a Vala do Carril e Vala de Emaús, afluentes diretos do Tejo.

Além da possibilidade de acesso pelo caminho-de-ferro, dado que a área de intervenção se localiza entre as estações ferroviárias de Castanheira do Ribatejo e Carregado, os acessos rodoviários mais próximos são o Caminho Municipal (CM) 1237/ Estrada do Bairro (que limita o terreno a noroeste) e a estrada do Porto da Areia (que o limita por sudeste). No limite Norte da área de intervenção existe um nó rodoviário, inicialmente projetado para ligar a Estrada Nacional (EN) 1 e a Autoestrada A1 à PLLN, mas que inclui igualmente ramais para a estrada do Porto da Areia e portanto para a PLCR agora em fase de avaliação.

A área de implantação afeta ao Projeto não se localiza em Área Sensível [1] de acordo com o disposto no Decreto-lei nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei nº197/2005, de 8 de Novembro.

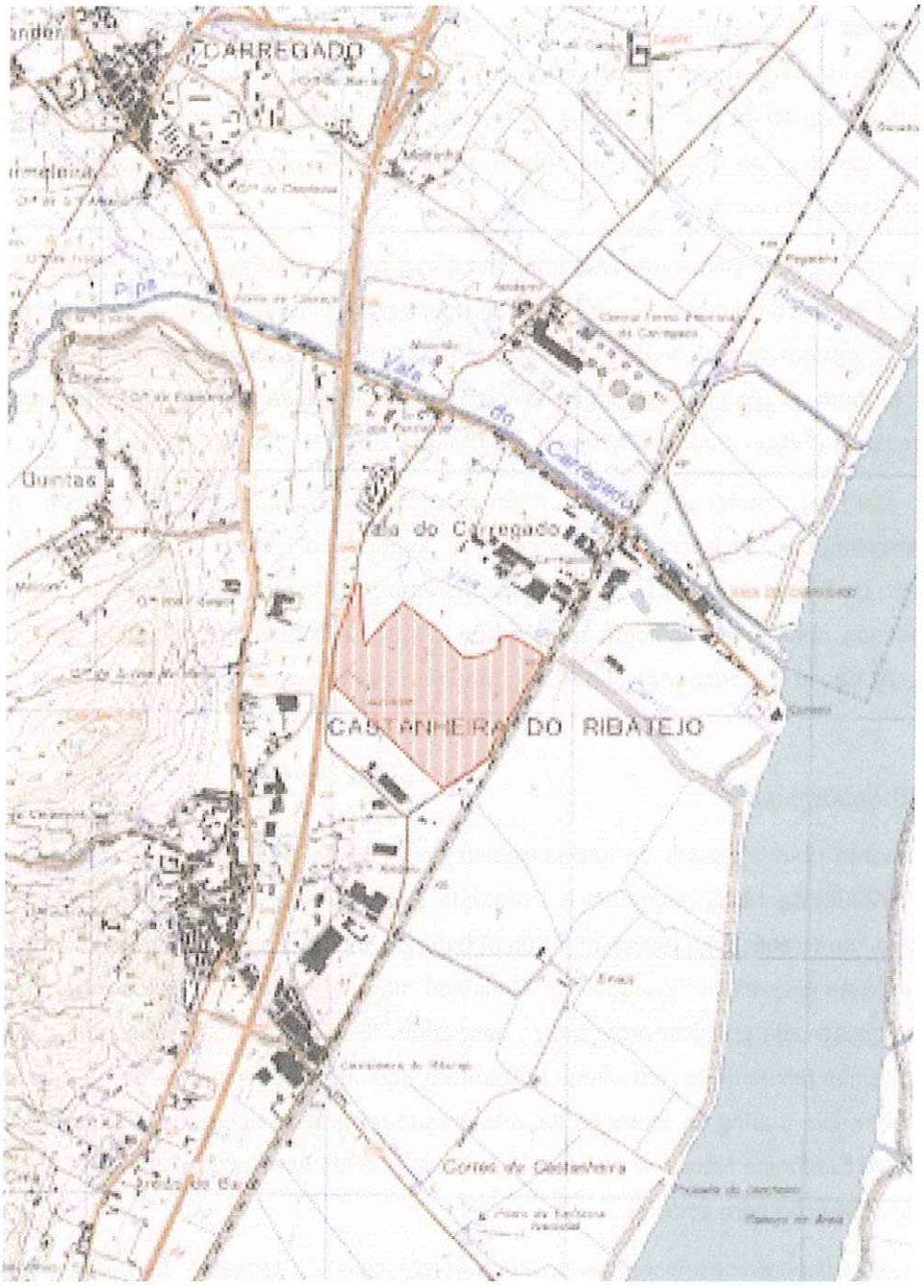


Figura 1- Demarcação da área de implantação da PLCR na carta militar nº 390.

(1)Para efeitos de avaliação de impacte ambiental, consideram-se como áreas sensíveis, de acordo com o estabelecido nos termos da alínea b) do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro (e retificado pela Declaração de Retificação n.º 2/2006, de 6 de Janeiro), as Áreas Protegidas, os Sítios da Rede Natura 2000 e o património cultural classificado.

1.2 Objetivos e Justificação do projeto

Segundo o EIA, o projeto de execução do loteamento da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR) pretende, entre outros objetivos, articular-se em termos de composição e serviços com a Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN), localizada a este da Linha do Norte, e já em fase avançada de preparação, tirando partido da grande melhoria das acessibilidades possibilitada com a construção do nó de acesso entre a A1 e a PLLN, atualmente concluída, e permitindo a criação de um núcleo logístico no concelho de Vila Franca de Xira, em situação favorável de competitividade relativamente a Lisboa.

Efetivamente a PLCR pretende complementar a oferta prevista na PLLN, destinando-se a receber clientes e investimento que, pelas suas características e/ou dimensão, não poderão ser servidos pela PLLN, nomeadamente clientes que procurem estar localizados em lotes isolados e independentes, e que tenham necessidades logísticas de menor dimensão, conforme é exigência do cliente da Promovinte (Grupo Jerónimo Martins), para o qual a PLLN não está preparada.

Por sua vez, sendo o Grupo Jerónimo Martins o principal interessado nesta localização, comercialmente, tal interesse vai incentivar, segundo o EIA, a procura por esta localização para fixação de outras empresas, o que se traduzirá num aumento do interesse por ambas as Plataformas Logísticas, conforme a tipologia de estrutura logística mais adequada a cada caso, demonstrando que a PLCR não será concorrencial à PLLN, mas terá sim um carácter complementar.

1.3 Enquadramento

De acordo com a Planta de Ordenamento do PDM de Vila Franca de Xira (revisto pelo Aviso nº 20905/2009, de 18 de novembro e entretanto sujeito a uma alteração Aviso nº14674/2010, de 23 de julho e uma retificação Aviso nº 16081/2010, de 11 de agosto) a área de implantação da PLCR abrange as classes de "Espaços de Multiusos" das categorias de "Solos urbanizados" e "Solos cuja urbanização seja possível programar", bem como "Espaços canais" propostos para a rede rodoviária e pequenas faixas de "Solos afetos à Estrutura Ecológica Municipal", em que uma delas se sobrepõe, grosso modo, à zona de proteção da autoestrada A1 e onde ocorre também uma pequena parcela de Reserva Ecológica Nacional, na classe de "Áreas de Máxima Infiltração", não se encontrando prevista a sua ocupação com edifícios.

As restantes parcelas inseridas na "Estrutura Ecológica Urbana" coincidem identicamente com a Reserva Ecológica Nacional, nomeadamente no que se refere a uma "linha de água" e numa pequena faixa de "zonas ameaçadas pelas cheias", no seu limite noroeste.

A Planta de Ordenamento relativa às áreas de risco localiza a plataforma em "áreas muito condicionadas à construção", para efeitos de risco geotécnico e em zonas inundáveis. Nesse sentido e como previsto no artigo 93º do PDM, foi elaborado um estudo geológico e geotécnico (anexo ao processo de licenciamento da PLCR) que permite assegurar o cumprimento da legislação referida. Foi ainda elaborado um estudo hidráulico e hidrológico (aprovado pela ARH do Tejo, I.P., conforme ofício enviado ao proponente a 23 de dezembro de 2011 com referência DRHI-03585-OFI-2011), a partir do

qual foi desenvolvido o projeto de regularização das valas da PLCR, encontrando-se previstas no mesmo as medidas de controlo de cheias necessárias, de entre as quais a execução de valas de drenagem e o alteamento das cotas do terreno de implantação por lotes.

1.4 Caracterização do Projeto

A Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo (PLCR) prevê vir a ocupar uma parcela com uma área total de 41,4 ha (414.470m^2), sendo a área de intervenção, 380.108,65 m2. Está prevista a construção de um aterro com cotas entre os 3,40 e os 4, 20 metros (área plana utilizada hoje em dia como pastagem).

A PLCR, implantar-se-á numa área de cerca 38,01 ha, incluindo a construção de 5 lotes, em que 4 são dedicados à atividade logística e o outro a um posto de abastecimento de combustível ao público, prevendo-se a sua construção faseada, dando-se prioridade ao lote 1, e procedendo-se, enquanto projetos complementares, à reorganização rodoviária, nomeadamente a Estrada do Porto da Areia, e a regularização fluvial das valas envolventes, de forma a diminuir o risco de cheias.

Estes lotes terão áreas variáveis entre os 3.254,92m^2 e os 208.741,70m^2 e serão constituídos a partir de um terreno com uma área total de 461.354,00m^2.

Os edifícios previstos para cada um dos lotes destinam-se a multiusos, nas atividades definidas no Plano Diretor Municipal para esta categoria de espaço. O EIA refere que não estão previstos condicionalismos formais ou tipológicos relativamente aos edifícios a apresentar nos futuros projetos dos lotes, devendo apenas garantir o cumprimento das disposições legais aplicáveis, respeitando-se os parâmetros urbanísticos estabelecidos.

Para o lote 1 apresentam uma sugestão de ocupação constituída por um edifício com corpos destinados a áreas sociais (balneários, cantina, campo desportivo, creche e infantário), por corpos destinados a logística (armazém 01, 02 e 03), que serão servidos por áreas de cais para cargas e descargas características desta atividade, e por um corpo destinado a abastecimento e lavagem de veículos pesados.

O armazém 02 tem como principal função o fabrico de massas e o armazém 03, o processamento de paletes.

Nos corpos destinados a logística, o piso 0 será considerado com uma cota de soleira elevada 1,20m em relação ao pavimento exterior, sendo o seu acesso exterior feito através de escadas revestidas com material anti-deslizante e resistente ao desgaste das arestas, e o início e o final das mesmas será assinalado com um material de cor/ textura diferente. De forma a possibilitar o acesso a pessoas com mobilidade condicionada, serão construídas rampas com a menor inclinação possível (max. 6%), com plataformas de descanso na base e no topo.

O piso 1, no armazém 01 será projetado como "*mezzanine*", onde se organizarão os escritórios de apoio à atividade logística e os restantes armazéns do lote 1 serão considerados com apenas um piso

e terão uma cércea máxima de 12 m. Dentro do lote estão ainda previstas áreas de estacionamento para veículos ligeiros (privados e públicos) e o estacionamento para veículos pesados está previsto nas áreas de cais e áreas de espera.

Assim como o lote 1, os lotes 2, 4 e 5 destinam-se à atividade logística e prevê-se que sejam constituídos por apenas um corpo cada, servidos por áreas de cais para cargas e descargas. Preveem que os edifícios propostos sejam compostos por dois pisos acima da cota de soleira, onde o piso 0 será considerado com uma cota de soleira elevada 1,20m em relação ao pavimento exterior.

No lote 3 está previsto um posto de abastecimento.

O EIA refere que o número de lugares de estacionamento respeita o regulamento do Plano Diretor Municipal de Vila Franca de Xira, sendo todos eles incluídos dentro dos lotes. Nos lugares de estacionamento para veículos ligeiros e acessos a bolsas de estacionamento no interior dos lotes estão previstas grelhas de enrelvamento, cujo índice de permeabilidade deverá variar entre os 50 e os 90%, contribuindo desta forma para o aumento da área permeável. Todos os lugares de estacionamento estarão perfeitamente delimitados e acompanhados de sinalização e iluminação adequada.

De forma a reduzir os pontos críticos e melhorar o escoamento do trânsito e a segurança nas zonas em que os arruamentos interiores do loteamento intersectam as vias municipais existentes, propõem que sejam construídas rotundas nestas intersecções. Neste sentido, foram propostas 2 rotundas no interior da área da PLCR e outras 2 fora.

Visto que o loteamento se destina a fins logísticos e que, portanto, a maior parte dos veículos que nele circulam são pesados, os arruamentos internos foram programados com uma faixa de rodagem com 9,00 metros de largura.

De forma a contribuir para uma mobilidade integrada entre tráfego rodoviário e pedonal, serão definidos materiais de pavimento para diferentes tipos de tráfego e velocidade, nomeadamente áreas de betuminoso para os arruamentos exteriores e interiores, onde circulem veículos pesados, e áreas em grelhas de enrelvamento e/ou gravilha, para áreas de circulação e estacionamento de veículos ligeiros.

Os passeios serão em pavimentos com revestimento de superfícies de cores neutras e com acabamento não polido, com rampas nas passagens de peões, com materiais de revestimento preferencialmente da região. Segundo o EIA, nestas áreas serão evitadas plantas com folhas, frutos ou flores venenosas e/ou espinhosas e alérgicas, assim como espécies facilmente inflamáveis.

Serão plantadas espécies vegetais adaptadas às condições climáticas locais e à função a desempenhar. Nas zonas onde exista área disponível, serão plantadas árvores de grande porte e, junto dos acessos pedonais e rodoviários, serão plantadas espécies de pequeno porte, com crescimento rápido.

O EIA refere que serão previstos no interior dos lotes grupos de arbustos de composição mista, com vista à obtenção de efeitos cromáticos que distingam as estações do ano. Estes arbustos terão folha persistente e deverão estar adaptados ao clima local.

Todos os lotes estarão delimitados por vedação e por alinhamentos de árvores com a dupla função de enquadramento visual e de contenção da propagação de ruído para o exterior.

Segundo o EIA pretendem que a consolidação dos terrenos possa começar o quanto antes, de forma a concluir os armazéns do lote 1 até março de 2013.

Depois de construídos os armazém no lote 1, inicia-se a construção do posto de abastecimento, no lote 3, prevendo a conclusão dos trabalhos até julho de 2013.

Depois preveem que a construção seja feita de uma forma faseada até 2017, da seguinte forma:

- Lote 2 – de setembro de 2013 a janeiro de 2015
- Lote 4 – de novembro de 2014 a abril de 2016
- Lote 5 – de abril de 2016 a fevereiro de 2017

A área abrangida pela proposta da Plataforma Logística da Castanheira encontra-se classificada, de acordo com o PDM em vigor (revisto pelo Aviso nº 20905/2009, de 18 de Novembro e entretanto sujeito a uma alteração Aviso nº 14674/2010, de 23 de julho e uma retificação Aviso nº 16081/2010, de 11 de agosto), como Zona Inundável, pelo que se propõem a realização de um aterro, com cotas que variam entre os 3,40m e a 4,20m de acordo com o Estudo Hidrológico e Hidráulico do Regime de Cheias na Zona UOPG1 (e respetiva Adenda, datada de dezembro de 2011).

O estaleiro da empreitada de execução dos trabalhos do loteamento será localizado a Noroeste do terreno, dentro da propriedade, sendo o acesso feito a partir da estrada do Bairro. Esta é a atual entrada na propriedade, sendo aquela que requer menos interferências, segundo o EIA, sobre as linhas de água.

Como a atual entrada vai interferir com a regularização da vala de Emaús, preveem que numa fase mais avançada da obra, em que já tenha sido concluído o arruamento que faz o restabelecimento da Estrada do Bairro, se possa fazer a entrada por esse arruamento.

A construção está prevista ser feita por fases diferida no tempo até 2017.

O investimento global do projeto é de 73 950 000,00€ (setenta e três milhões e novecentos e cinquenta mil euros).

1.5 Abastecimento de Água

Fase de Construção

Na fase de construção, a água necessária para o normal funcionamento do Estaleiro e da Obra será fornecida pelos Serviços Municipalizados de Água e Saneamento (SMAS) de Vila Franca de Xira.

Para a primeira fase, que será a execução da empreitada dos trabalhos do loteamento, a ligação será feita a partir da estrada do Bairro, colocando-se o contador provisório junto do portão de entrada.

Para os trabalhos de execução dos lotes, os correspondentes diretores da Obra solicitarão aos SMAS as correspondentes ligações provisórias à rede de abastecimento já anteriormente executada no loteamento, sendo os contadores provisórios instalados junto à correspondente entrada da obra de cada lote.

Fase de Exploração

A origem da água, quer para consumo humano quer para combate a incêndios, será a rede pública de abastecimento de água existente na proximidade do loteamento.

Segundo o EIA, para garantir o abastecimento em boas condições, em termos de pressão e de caudal, será executada uma ligação, em diâmetro 160mm, entre a conduta da rede pública de abastecimento de água existente na Estrada do Porto de Areia e a conduta existente na Rua do Bairro. Esta ligação tem como objetivo permitir que o abastecimento ao loteamento seja feito quer a partir da Estrada do Porto de Areia quer a partir da Rua do Bairro, tornando a rede malhada. Estão previstas válvulas de seccionamento em caixas enterradas."

Segundo o EIA, a estimativa dos consumos de cada lote teve em conta o tipo de utilização de cada edifício, o número de utilizadores e respetivas capitações.

Apresentam uma declaração dos SMAS de Vila Franca de Xira referindo que esta entidade tem capacidade de fornecer o caudal médio de 113,062 m^3/dia, que corresponde aos caudais estimados no EIA para estes consumos.

1.6 Saneamento

Fase de Construção

Na fase de empreitada dos trabalhos do loteamento, o EIA refere que os efluentes domésticos de obra serão conduzidos ao coletor da Simtejo, através da colocação de uma estação elevatória de bombagem pré-fabricada provisória e de uma conduta elevatória também provisória. A correspondente ligação ao coletor da Simtejo será pedida logo que seja levantada a Licença de Obra.

Durante a execução da conduta elevatória e a emissão da autorização de ligação pela Simtejo, referem que serão instalados sistemas amovíveis de recolha de efluentes domésticos.

Posteriormente, durante a construção dos lotes, os efluentes domésticos serão conduzidos através das condutas elevatórias definitivas, já executadas na fase do loteamento, aos coletores da Simtejo. Também neste caso com as correspondentes licenças da obra, os Diretores técnicos solicitarão as correspondentes ligações provisórias.

Segundo o EIA, não se prevê a produção de efluentes industriais durante a fase de construção dos lotes.

Na área da portaria, zona de entrada e saída de camiões, o EIA refere que está prevista uma zona de lavagem de rodados. Prevendo-se que as necessidades de lavagem ocorram durante os dias de chuva, os caudais produzidos serão conduzidos para um tanque de decantação, sendo-lhe também retirados os hidrocarbonetos numa câmara de retenção. Após o tratamento, os caudais já reciclados serão armazenados para posterior reutilização, na lavagem de rodados.

Fase de Exploração

Dadas as grandes distâncias a percorrer e as características planas do terreno, onde será construída a PLCR, não será possível realizar o escoamento por gravidade em toda a extensão das redes. Assim, será necessário prever estações elevatórias em todos os lotes.

Na Estrada do Porto de Areia e na Rua do Bairro existem emissários, cuja responsabilidade pertence à Simtejo, nos quais pretendem fazer as ligações das águas residuais domésticas provenientes do Loteamento em estudo.

Segundo o EIA, por indicação da Simtejo as ligações aos emissários terão de ser executadas apenas nas caixas de visita.

As cotas de soleira das caixas de visita do emissário não são suficientemente baixas de modo a garantirem que todo o escoamento da rede de drenagem de águas residuais domésticas, a executar no empreendimento, se possa processar por gravidade em toda a sua extensão. Por este motivo a execução de estações elevatórias em cada lote é imprescindível.

O EIA refere que as estações elevatórias serão da inteira responsabilidade dos proprietários ou dos locatários de cada lote.

São propostas 2 ligações aos emissários da Simtejo:

- Ligação 1 – Ligação ao emissário existente na Estrada do Porto de Areia. Através desta ligação serão introduzidos no emissário os caudais provenientes do lote 1, lote 4 e lote 5.
- Ligação 2 - Ligação ao emissário situado na Estrada do Bairro. Através desta ligação serão introduzidos no emissário os caudais provenientes do lote 2 e lote 3 (posto de abastecimento de combustível).

Em todos os edifícios descritos anteriormente, à exceção da fábrica de massas frescas, as águas residuais produzidas serão resultantes de utilização doméstica (instalações sanitárias, lavagem dos empilhadores e limpeza das instalações), não havendo qualquer tipo de atividade industrial prevista e não estando as instalações preparadas para tal.

Na fábrica de massas frescas são produzidos por dia cerca de 30 a 35m^3 de efluentes. Trata-se de efluentes com aspeto leitoso de cor branca e elevado índice de partículas e gorduras em suspensão. Poderá também ocorrer o arrastamento de pequena quantidade de massas cozidas para a tubagem.

Segundo o EIA, à data não são ainda conhecidos os parâmetros característicos do efluente proveniente da laboração da fábrica de massas. Estes serão avaliados posteriormente, e caso sejam

excedidos os valores limite de emissão de parâmetros das águas residuais industriais constantes do Anexo 1 do regulamento dos SMAS de Vila Franca de Xira, será realizado um pré-tratamento destes efluentes antes da sua introdução no coletor público da Simtejo de modo a dar cumprimento aos valores limite suspensão. Poderá também ocorrer o arrastamento de pequena quantidade de massas cozidas para a tubagem.

A estimativa dos caudais médios provenientes de cada lote teve em conta o tipo de utilização de cada edifício, o número de utilizadores e respetivas capitações.

Estão previstos separadores de gorduras no refeitório ou outras instalações onde sejam produzidos efluentes gordurosos. Os efluentes serão tratados antes de serem introduzidos na rede pública de drenagem de águas residuais domésticas.

No EIA foi entregue uma declaração da SIMTEJO a informar da capacidade de receber os efluentes gerados na PLCR, garantindo o seu transporte a tratamento na ETAR de Vila Franca de Xira, contudo os caudais referidos pela Simtejo (113,06 m^3/dia), são superiores aqueles referidos no EIA (90, 45 m^3/dia), assim tendo a SIMTEJO capacidade de aceitar mais efluente.

1.7 Sistemas de Drenagem Águas Pluviais

O EIA refere que tendo em conta que todo o empreendimento ficará praticamente à mesma cota não é possível fazer a drenagem das águas pluviais através de coletores uma vez que seriam atingidas grandes profundidades. As profundidades atingidas seriam incompatíveis com as cotas do rasto das valas de drenagem principais, nas quais pretendem fazer as descargas.

Assim optaram por prever diversas valas de drenagem secundárias, no interior do empreendimento, de modo a que estas possam receber os caudais pluviais, provenientes da drenagem das coberturas e arruamentos, e os encaminhem para as valas de drenagem principais.

A recolha das águas pluviais dos arruamentos será feita através de sumidouros nas zonas onde existe proximidade a valas de drenagem e por meio de valetas paralelas às vias de circulação em zonas afastadas de valas de drenagem. Segundo o EIA, as valetas têm como objetivo encaminhar as águas pluviais para pontos de descarga que ligarão às valas, optaram por esta solução com o intuito de aproveitar a inclinação do arruamento para drenagem da água em superfície livre sem necessidade de execução de condutas enterradas que devido às grandes distâncias a percorrer atingiriam grandes profundidades.

A ligação da rede de drenagem de águas pluviais às valas de drenagem implantadas far-se-á através de 14 ligações independentes. As dimensões das secções transversais das valas de drenagem principais como das valas de drenagem secundárias foram alvo de estudo hidráulico. As valas de drenagem terão inclinação longitudinal reduzida e o escoamento irá processar-se com superfície livre. O estudo hidráulico elaborado, que justifica as cotas de implantação da Plataforma, teve em consideração os caudais provenientes da drenagem das águas pluviais.

1.8 Regularização das Valas

Os Estudo Hidrológico e Hidráulico do Regime de Cheias na Zona da UOPG1 (e respetiva adenda, datada de dezembro de 2011) foram desenvolvidos pela empresa Gibb no âmbito do projeto de construção da PLCR e mereceu Parecer favorável da ARH do Tejo, I.P., conforme ofício enviado ao proponente em 23 dezembro de 2011 com a referência DRHI-03585-OFI-2011.

O local previsto para a implantação da futura PLC, abrangendo a margem esquerda da Vala de Emaús e a margem direita da Vala do Carril, entre a Estrada do Bairro (EM1237) e a rua da Estação (ou do Porto da Areia), constitui atualmente uma zona com elevada vulnerabilidade às cheias. Este terreno encontra-se, atualmente, a cotas variáveis entre 2,0 e 3,8 e é atravessado por linhas de alta e muito alta tensão (REN SA) e pelo gasoduto (REN Gasoduto).

Assim, e para além de intervenções de regularização fluvial e de criação de redes de drenagem interna da plataforma, a implementação deste empreendimento obriga à implantação de plataformas de aterro de modo a adequar a ocupação edificada futura a riscos de inundação compatíveis (isto é, de defesa contra inundações até frequências médias de uma vez em cem anos) e a medidas de regularização fluvial para adequação da capacidade de vazão dos cursos de água intercetados.

O aumento da impermeabilização das áreas das sub-bacias na zona da futura plataforma acarreta um acréscimo do caudal circulante em situação de cheia e, consequentemente, uma subida dos níveis máximos atingidos pela superfície de água.

Assim, as medidas a implementar na rede hidrográfica intercetada, conduzindo a um aumento da capacidade de vazão dos respetivos leitos, visam a minimização da frequência e da magnitude das inundações na PLCR, sem agravamento da situação na zona envolvente.

Na Figura 2 esta representada, a rede hidrográfica principal, bem com o traçado das valas de drenagem interna projetadas para a PLCR.

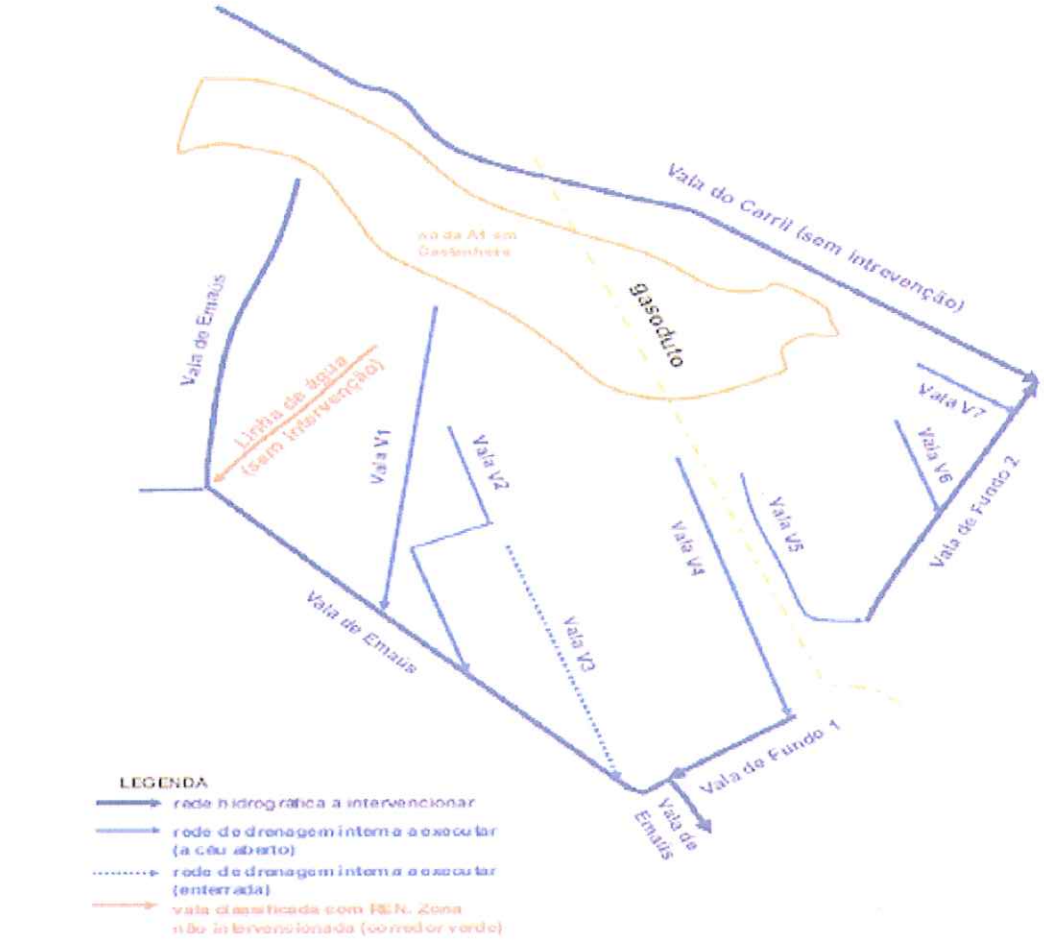




Figura 2 - Esquema da rede hidrográfica a intervencionar e da rede de drenagem interna da Plataforma Logística da Castanheira

As obras de regularização fluvial englobam a vala de Emáus e o afluente da margem esquerda (vala de Fundo 1) e a criação da vala de Fundo 2 com rejeição para a vala do Carril. Neste último curso de água não se prevê qualquer intervenção. Com efeito, a implementação da PLC não tem impactes no andamento da superfície livre da água na vala do Carril, durante a ocorrência da cheia centenária (com ou sem simultaneidade do fenómeno no rio Tejo). As intervenções previstas dizem respeito ao alargamento da seção de vazão, dimensionando-a para um período de retorno de 100 anos, e à colocação de *gabions* e colchões Reno nos taludes das valas.

A área da PLCR é atravessada por uma linha de água, classificada segundo o regime de REN, e que o projeto de loteamento prevê que seja atravessada por uma via de entrada na Plataforma. Este novo atravessamento surge na sequência da obra do nó da A1 que está sob a responsabilidade da Brisa, tendo em conta a necessidade de criação de uma passagem para tráfego de pesados e a sua articulação com o CM 1237 e em que a via de atravessamento do presente projeto considera as mesmas soluções contempladas na passagem do nó da Brisa sobre a mesma "linha de água", igualmente abrangida nessa zona pelo regime de REN. A intervenção proposta para o atravessamento viário daquela linha de água prevê a construção de uma passagem hidráulica em manilha de 800mm em betão, solução igual à adotada na obra do nó da A1 a executar pela Brisa, a jusante, na mesma linha de água. No entanto, aquando do licenciamento desta infraestrutura a APA, I.P./ ARH do Tejo irá propor que esta manilha tenha no mínimo 1 m, a fim de ser possível a sua limpeza.

As obras de regularização das valas na área da plataforma serão complementadas com medidas de enquadramento paisagístico que envolvem a criação de espaços verdes e requalificação das margens com sementeiras e plantações. Adicionalmente, e constituindo medidas de segurança, todas as valas adjacentes a passagens pedonais e/ou rodoviárias serão dotadas de guardas de segurança e/ou rails. Nos cursos principais (Vala de Emaús e de Fundo 1 e 2) deverão também ser executadas rampas de acesso.

Com efeito, entre o limite do recinto em estudo e a Vala do Carril encontram-se em construção os ramais de ligação à A1/IP1 em Castanheira do Ribatejo e respetivas ligações à rede rodoviária existente (incluindo a ligação à EN1 e os acessos à zona a Sul da Linha do Norte). Estas vias serão implantadas, na zona confinante com a futura plataforma, em aterro com a rasante acima da cota 3,8 (isto é, acima do nível máximo da água atingido durante a ocorrência da cheia centenária[2]). Assim, estas infraestruturas constituem uma barreira entre a plataforma e o curso de água, com exceção da zona localizada a Leste (envolvendo a faixa confinante com o viaduto e com a rua da Estação).

Para esta última zona, e embora não esteja na área de jurisdição da futura plataforma, mas constituindo um acesso ao parque logístico, vão proceder ao alteamento localizado da estrada municipal para a cota 3,9 de modo a evitar que a rua da Estação constitua uma zona preferencial de

[2] Com níveis elevados no rio Tejo

drenagem do volume de água que transborda, com elevada frequência, da vala do Carril. Preconizam ainda a selagem à cota 3,9 da margem direita da boca de entrada da passagem hidráulica sob a Linha do Norte (vedando a comunicação da vala do Carril com o sistema de drenagem da berma Sul da rua da Estação/Linha do Norte.

Para além da regularização das Valas de Emaús e de Fundo 1 e 2, as medidas de defesa contra cheias do recinto da PLCR incluem o alteamento da rasante da Rua da Estação em duas zonas localizadas:

- Na zona da implantação da nova passagem hidráulica (passagem em quadro enterrado) sob a Rua da Estação/Recinto dos SMAS de Vila Franca de Xira, a rasante deverá ser implantada acima da cota 3,4 (alteamento de cerca de 1m em relação à situação atual) de modo a que passagem em quadro enterrado a construir apresente capacidade de vazão para o caudal de ponta de cheia centenária.
- No extremo Leste da PLCR, e de modo a confinar o escoamento na margem direita da Vala do Carril (até frequências médias de uma vez em cem anos), preconiza-se o alteamento da rasante da rua da Estação para a cota 3,9 e a selagem da boca de entrada da passagem sob a linha férrea. Relembra-se que para um cenário extremo (ocorrência simultânea da cheia centenária na Vala do Carril e no rio Tejo, coincidindo com a estofa de preia-mar águas vivas) o nível máximo da água nesta zona atinge, aproximadamente, a cota 3,74."

2.ALTERNATIVAS AO PROJECTO

O EIA não refere alternativas de localização do projeto e a implantação proposta também não contempla qualquer alternativa ao nível de programa/conceção. O estudo aponta apenas a hipótese de não se avançar com a concretização do projeto (alternativa zero).

Ao nível das alternativas o EOA apenas prevê a "alternativa zero", isto é a não concretização do projeto. Sobre esta matéria a CA considera que não são apresentadas alternativas de localização ao projeto pelo facto de o proponente não dispor de outras propriedades naquela zona, pelo que não existem efetivamente outras alternativas a ponderar. Acresce, ainda a esta restrição, o facto de se optar pela localização do loteamento numa área compatível com os instrumentos de gestão territorial eficazes, condicionantes, servidões e restrições de utilidade pública. A localização proposta é, pois, aquela que se afigura como viável.

3. APRECIAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Os fatores ambientais considerados relevantes no procedimento de AIA foram os seguintes: ordenamento do território, condicionantes, servidões e restrições de utilidade pública, recursos hídricos, solos e uso dos solos, e ligações intermodais e suas conexões nas áreas de influência do

projeto, património arqueológico e arquitetónico, sistemas ecológicos, paisagem e sócio economia, sem prejuízo de a CA ter ainda avaliado os fatores: qualidade do ar e ambiente sonoro.

3.1. Ligações Intermodais e suas Conexões

Uma vez que a Comissão de Avaliação integrou um especialista do Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestes (IMTT) foi efetuado o enquadramento do projeto em avaliação no âmbito do Projeto Portugal Logístico, bem como apreciado o Projeto da PLCR e das Acessibilidades e Equipamentos, os quais de seguida se referem.

O projeto de execução do loteamento da Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo (PLCR) vai articular-se em termos de composição e serviços com a Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN), localizada a Este da Linha do Norte, tirando partido da grande melhoria das acessibilidades com a construção do nó de acesso entre a A1 e a Plataforma Logística Lisboa Norte. Este Pólo permitirá que se crie no concelho de Vila Franca de Xira um núcleo logístico com uma importância especial, porque abrange uma área de atravessamento de diversas ligações logísticas essenciais ao país em geral, e em especial à cidade de Lisboa.

De acordo com o Programa Portugal Logístico (PPL) (MOPTC, 2006) constitui-se como estratégia para a área da logística fomentar a intermodalidade através da valorização das estruturas e das redes existentes, potenciar o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária existente.

No âmbito da Comissão de Avaliação (CA) cabe ao IMTT avaliar a intermodalidade e as conexões intermodais, sobre o qual se fazem as seguintes considerações:

A zona de implantação da plataforma localiza-se a noroeste do caminho-de-ferro da Linha do Norte e a sudoeste da A1 (por sua vez paralela à EN 1/IC 2). Para além da possibilidade de acesso pelo caminho-de-ferro – estações ferroviárias de Castanheira do Ribatejo e Carregado. Os acessos rodoviários mais próximos são o CM 1237 e a estrada do Porto de Areia. A construção em curso do nó rodoviário inicialmente projetada para comunicar a EN 1 e a A1 à PLLN, mas que inclui, igualmente, ramais para a estrada do Porto da Areia e portanto para a PLCR que se encontra em apreciação.

Procedendo a uma análise por modos de transporte, considera-se que poderá perspetivar-se a utilização racional de vários modos de transporte (rodoviário/ferroviário/fluvial) face ao envolvimento do próprio projeto, visto que a sua localização se encontra circundada por diversos modos de transporte.

Modo Rodoviário:

A construção do nó rodoviário inicialmente projetada para comunicar a EN 1 e a A1 à PLLN e, numa fase posterior à PLCR, demonstra que as entradas e saídas na Plataforma se encontram

asseguradas e permitem a adequada circulação de veículos pesados de mercadorias e não se prevê que haja congestionamento em termos de fluxos de tráfego.

A localização desta Plataforma permite facilmente o acesso aos principais eixos rodoviários, nomeadamente:

A1 – ligação ao Norte e a Lisboa;

A10 – Ligações a Sul, Setúbal e Porto de Sines;

Modo Ferroviário:

A possibilidade de acesso pelo caminho-de-ferro, em que a área de intervenção se localiza entre as estações ferroviárias de Castanheira do Ribatejo e Carregado, poderá ser aproveitado e incentivado para o transporte de mercadorias e desta forma aliviar o tráfego rodoviário.

Modo Fluvial:

A proximidade ao cais fluvial (Vala do Carregado) permitirá o seu aproveitamento, tanto à empresa promotora da Plataforma como às empresas que futuramente se instalarem neste local.

Através desta via poderão com maior facilidade estabelecer-se ligações com o Porto de Lisboa.

Por último, é de referir que, esta zona não se encontra servida por transportes públicos de passageiros, mas a proximidade à EN1 e à Linha da Azambuja, onde se disponibilizam vários serviços de passageiros que permite potenciar acesso a muitos funcionários.

Denota-se por parte da empresa proponente uma preocupação em cumprir as regras constantes do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, no que respeita a acessibilidades a pessoas de mobilidade reduzida.

Igualmente, demonstra que tiveram presente as deslocações pedonais, pois definiram uma rede transitável por peões ligando os diferentes lotes entre si aos passeios da envolvente que conduzem à estação ferroviária.

Tendo presente o Programa Portugal Logístico, em que um dos vetores prende-se com a reordenação dos operadores logísticos e o aumento da sua eficiência de modo a diminuir os custos logísticos das empresas bem como uma melhoria da qualidade ambiental e do ordenamento do território, **verifica-se que este novo projeto se enquadra nos objetivos do referido Plano**.

3.2.ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

A área de intervenção do projeto sujeito a AIA, no que se refere aos Instrumentos de Gestão Territorial, encontra-se abrangida pelo PDM de Vila Franca de Xira (PDMVFX) ratificado pela

Resolução de Conselho de Ministros n.º 16/93, de 17 de março e pelo PROTAML ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de abril.

Relativamente às Condicionantes Legais, a área de intervenção do projeto sujeito a AIA encontra-se abrangida pelas seguintes:

- Reserva Ecológica Nacional, conforme Carta publicada mediante Resolução de Conselho de Ministros n.º 2/99, de 7 de janeiro, sujeitando toda a área de intervenção ao Regime Jurídico dessa restrição expresso no Decreto-Lei n.º 312/83, de 5 de julho com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 203/2002, de 1 de outubro;
- Reserva Agrícola Nacional, sujeitando toda a área de intervenção ao Regime Jurídico desta restrição expresso no Decreto-Lei n.º 196/89, de 14 de junho alterado pelo Decreto-Lei n.º274/92, de 12 de dezembro e pelo Decreto-Lei n.º 278/95, de 25 de outubro;
- Servidão militar e aeronáutica do Aeródromo de Alverca, publicada mediante Decreto n.º 3/2007,de 2 de março;
- Servidão aeronáutica do Aeródromo da Ota, publicada mediante Decreto n.º 41791, de 8 de agosto de 1958;
- Servidão administrativa relativa a linhas de alta tensão;
- Servidão do domínio hídrico respeitante a linhas de água;
- Servidão de Gasodutos e redes de distribuição.
- Servidão de rodoviária.
- Servidão ferroviária.

Por se tratar de uma proposta de loteamento, o projeto encontra-se ainda abrangido, no âmbito do ordenamento do território e do urbanismo, pelos seguintes dispostos normativos:

- Regime Jurídico de Urbanização e Edificação, em particular o articulado normativo dos artigos 43.º, 44.º e 128.º, respeitante aos parâmetros de dimensionamento dos espaços de utilização coletiva;
- Norma Técnicas para a Acessibilidade, definidas pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto

3.2.1.Compatibilidade e Conformidade do Projeto com os Instrumentos de Gestão Territorial aplicáveis

O projeto insere-se nos seguintes instrumentos de gestão territorial eficazes, que se passam a identificar:

- **Plano Regional do Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa** (PROTAML) aprovado pela RCM 68/02 em 07/2/2002 e publicado no DR n.º82, I Série – B de 08/4/2002.

De acordo com o Esquema do Modelo Territorial definido por este instrumento a área de intervenção do projeto encontra-se inserida em "*Área logística a Estruturar e a Ordenar*", inserindo-se na Unidade Territorial n.º 14 "*Área Sul da Azambuja*". O projeto localiza-se em área da Estrutura Metropolitana de Proteção e *valorização Ambiental, inserindo-se* em ligação/corredor secundário. O PROTAML (2002) *não vincula* diretamente os particulares e foi contemplado na Revisão do PDMVFX (2009), em vigor, pelo que nada há a obstar sobre a conformidade com este Plano Regional.

- **Planos Municipais de Ordenamento do Território**

A área do projeto encontra-se abrangida pelo PDM de Vila Franca de Xira (PDMVFX), não abrange áreas classificadas como Reserva Agrícola Nacional (RAN) e abrange áreas classificadas na Carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) para o Município e afeta áreas do Domínio Hídrico.

Plano Diretor Municipal de Vila Franca de Xira [3]

A área de implantação do projeto, de acordo com o PDM em vigor, recai na UOPG, U1- Expansão da Plataforma Logística, inserindo-se na sua totalidade em solo classificado como Solo Urbano, englobando as seguintes categorias de espaços:

- Solo Urbanizado, como Espaços de Multiusos. (art.º 53., 54., 103.º e 104 do RPDMVFX)
- Solo cuja urbanização seja possível programar, como Espaços para Multiusos. (art.º 66., 67., 103 e 104 do RPDMVFX)
- Solo afeto á estrutura ecológica urbana (art.º 70., e 71 do RPDMVFX)
- Espaços Canais, troços propostos para as redes dos sistemas secundário e terciário. (art.º 73., e 74 do RPDMVFX)

A UOPG, U1 - Expansão da Plataforma Logística (n.4 do art.º103 do RPDMVFX), abrange Área de Risco Geotécnico, como Áreas muito condicionadas à construção e zona inundável, (art.º 93. e 94. do RPDMVFX).

Os parâmetros de dimensionamento de espaços verdes e de utilização coletiva, infraestruturas viárias, estacionamento e equipamentos deverão reger-se pelo art.º 98 e Anexo I, do RPDMVFX.

Segundo a carta da Estrutura Ecológica Municipal, insere-se em "Estrutura Ecológica Urbana – corredores secundários" e em "Linha de água REN".

[3] 1.ªrevisão parcialmente ratificado por Resolução de Conselho de Ministros n.º 84 -A/2009, retificada pela Declaração de Retificação n.º 69/2009, publicada no *Diário da República* 1.ª Série n.º 185, de 23 de Setembro, a qual não ratifica a alínea *a*) do n.º 2 do artigo 21.º e a segunda linha do quadro4 do artigo 22.º do Plano Diretor Municipal de Vila Franca de Xira, indicando que deve ser promovida a publicação do mesmo expurgado daqueles preceitos, o que ocorreu conforme o Aviso n.º 20905/2009 publicada no Diário da República, 2.ª série N.º 224 de 18 de Novembro de 2009.A versão do RPDMVFX, em vigor, foi publicada a 11/8/2010).

VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO PROJETO COM O PDMVFX

De acordo com o EIA os 380108,65m² do projeto distribuem-se da seguinte forma:

- 23795 m², abrangidos pela classe de "Solos urbanizados – Espaços de Multiusos", regulamentada nos artigos 53, 54, 103 e 104.
- 351023 m², abrangidos pela classe de "Solos cuja urbanização seja possível programar – Espaços para Multiusos", regulamentada nos artigos 66, 67, 103 e 104 do RPDM VFX.
- 5290 m² abrangidos pela classe de "Solos afetos à Estrutura Ecológica Urbana" regulamentada nos artigos70 e 71 do RPDM VFX (uma parte no extremo nordeste com 690 m ², e outra no limite noroeste com 4600 m²).

Considerando a Área do projeto (380108,65m²), a Volumetria (1421491.8m³), a Altura máxima de fachada(12m), a Área de Construção (127317.92m²), a Área de Implantação (119620,69m²) e a Área de impermeabilização (260960,20m²), resulta a seguinte aferição.

Índice de utilização global (127317.92m²/380108,65m²=0.33) - sem máximo

Índice de ocupação global (119620,69m²/380108,65m²=0.31) máximo 0.50

Índice de impermeabilização global (260960,20m²/380108,65m²=**0.68)** - máximo referenciado pelo proponente 0.65.

Altura máxima de fachada (12m) = máximo12m

Considerando apenas a superfície afeta a multiusos 374818,65m² (380108,65m²- 5290m²)

Índice de utilização da superfície afeta a multiusos (127317.92m²/374818,65m²=0.34) - sem máximo

Índice de ocupação da superfície afeta a multiusos (119620,69m²/374818,65m²=0.32) - máximo 0.50

Índice de impermeabilização da superfície afeta a multiusos (260960,20m²/374818,65m²=**0.69)** - máximo referenciado pelo proponente 0.65.

Considerando apenas a superfície "de multiusos" 23795m² (lote5) art.º54. do RPDMVFX

Índice de utilização da superfície de multiusos (4571.52m²/23795m²=0.19) - sem máximo

Índice de ocupação da superfície de multiusos (4155.93m²/23795m²=0.17) - máximo 0.50

Índice de impermeabilização da superfície de multiusos(14990.85m²/23795m²=0.63) - máximo 0.75 (anexo H do Aditamento de Agosto de 2012)

Sobre a alínea d) do art.º 54. do RPDMVFX, relativa a afastamentos aos limites dos lotes superiores a 5m, não se detetou qualquer desconformidade.

Considerando apenas a superfície "para multiusos" 351023m² (lotes 1-4) art.º67. do RPDMVFX

Índice de utilização da superfície para multiusos (122746.4m²/351023m²=0.34) - sem máximo

Índice de ocupação da superfície para multiusos (115464.76m²/351023m²=0.32) - máximo 0.50

Índice de impermeabilização da superfície para multiusos (245969.35m²/351023m²=**0.70)** - máximo 0.65, descontando a área impermeabilizada "de multiusos"14990.85m².

Face à aferição dos índices (245969.35m²/351023m²=0.70) verifica-se que não é cumprido o Índice de impermeabilização máximo de 0.65 previsto na alínea f) do n.º1 do art.º 67. do RPDMVFX.

Sobre as alíneas c) e d) do n.º1 do art.º67. do RPDMVFX, respetivamente zona de proteção envolvente, com a largura mínima de 20 m e afastamentos aos limites dos lotes superiores a 10m, não se detetou qualquer desconformidade.

Sobre o cumprimento dos art.º 70. e 71 relativo a Solo afeto á Estrutura Ecológica Urbana, considerando para efeitos do nº 1 do art.º 71, que a utilização destes solos, será a mesma que atualmente, e para efeitos do ponto 3, que as intervenções que o projeto prevê para a estrutura ecológica urbana, prendem-se com a regularização e melhorias das linhas de água, para garantia da rede de drenagem, pelo que se considera nada haver a obstar.

Relativamente ao cumprimento dos n.º2 e n.º 3 do art.º93. (Áreas de risco geotécnico muito condicionadas à construção) foi elaborado e entregue um estudo geotécnico e geológico para servir de base ao projeto para o sistema construtivo a aplicar no terreno, em resposta às alíneas b) e c) do nº 2 e conforme o n.º3, julga-se de aceitar o projeto, considerando cumulativamente que o EIA carece de parecer do LNEG e da ANPC. O LNEG não se pronunciou sobre esta a matéria e a ANPC não enviou parecer, podendo ainda vir a fazê-lo em fase prévia ao licenciamento.

Sobre o cumprimento da alínea a) do n.º 3 do art.º94. (interdição de construção de novas edificações em Zonas Inundáveis) julga-se de aceitar o projeto, considerando cumulativamente o número 1 do artigo 102 do PDM, em que prevalecem as disposições resultantes do planeamento detalhado da U1 e foi já objeto de parecer da APA/ ARH. (Ver ponto 3.6 deste Parecer).

Em termos de áreas de Cedências para Equipamentos de Utilização Coletiva e para Espaços Verdes de Utilização Coletiva o Quadro 7 do art.º98. do Regulamento do PDMVFX exige para Indústria e multiusos 25 m²/100 mq² a. c. ind./ mult. (Espaços Verdes) 10 m²/100 m² a. c. ind./mult. (Equipamentos).

Considerando a Área de Construção=127317.92m², resulta a necessidade de um mínimo de 31829m² de Espaços Verdes de Utilização Coletiva. São propostos 34432.47m² pelo que cumpre o mínimo considerando cumulativamente o art.º 44 do RJUE.

Considerando a Área de Construção (127317.92m²,) resulta a necessidade de um mínimo de 12732m² de Equipamentos de Utilização Coletiva. São propostos 21837.48m² (agosto 2012), 0.0m² (setembro 2012) pelo que cumpre o mínimo considerando cumulativamente o art.º 44 do RJUE.

Considerando que todos os lotes têm mais de 3000m², para uma Área de Construção de 127317.92m², o Quadro 8, referido no art.º98 do Regulamento do PDMVFX exige:

b) Quando a área do lote for superior a 3 000 m², a área de estacionamento obrigatória é equivalente a 1,5 lugares por cada 75 m² da área bruta de construção.

Considerando a Área de Construção=127317.92m², resulta que é necessário um mínimo de 2546 para veículos ligeiros.

c) Em qualquer dos casos deve ser prevista, no interior do lote, a área necessária ao estacionamento de veículos pesados que é de 1 lugar/500 m² de área bruta de construção para um mínimo de 1 lugar/lote.

Considerando a Área de Construção=127317.92m², resulta que é necessário um mínimo de 255 para veículos pesados.

O número total de lugares resultante da aplicação dos critérios anteriores é acrescido de 20 % para estacionamento público o que perfaz um mínimo 3055 de ligeiros e um mínimo de 306 lugares para veículos pesados. Estão projetados 3212 lugares para ligeiros e 351 lugares para pesados pelo que se considera que o projeto cumpre os requisitos exigidos.

Nos termos do RPDMVFX, resultam os perfis mínimos conforme o art.º 98, n.º4, d) Indústria/ Multiusos/ Armazéns: Perfil tipo> 18,0 m = 2,25 m + 2,25 m + 9,0 m + 2,25 m + 2,25 m. (passeio/estacionamento / faixa de rodagem / estacionamento / passeio). Informa o proponente que num estudo prévio analisado com a CM VFX, foi entendimento da mesma que o estacionamento deveria estar acautelado em nº mas localizado no interior dos lotes na sua totalidade. Deste modo, a manutenção dos espaços destinados ao estacionamento ficará a cargo da entidade privada e não do município. Assim sendo foi retirado o espaço que no perfil corresponde ao estacionamento uma vez que este não existirá neste arruamento mas sim dentro dos lotes. A par disso, foi entendimento do estudo de tráfego que o perfil apenas necessita de passeio de um dos lados, estando o outro espaço de passeio substituído por uma berma exatamente com o mesmo dimensionamento. O perfil tipo predominante tem como dimensionamento: 2,25m para passeio + 9,00m para faixa de rodagem + 2,25m para berma.

Após a apreciação de todos os elementos e aditamentos ao EIA resulta deliberada e demonstrado explicitamente que não foi cumprido o perfil viário mínimo de 18m e, por conseguinte, não foi cumprida a alínea d) do n.º4 do art.º98 do RPDMVFX.

Sobre o cumprimento da alínea i) da alínea b) do n.4 do art.º103. foi elaborado um estudo hidráulico e hidrológico, que foi aprovado pela APA/ARH do Tejo, I.P., conforme ofício enviado ao proponente a 23 de Dezembro de 2011 com referência DRHI-03585-OFI-2011.

Sobre o cumprimento da alínea ii) da alínea b) do n.4 do art.º103. foi elaborado um estudo geotécnico levando à solução técnica de consolidação de solos que antecede a construção dos edifícios, cabendo conforme já referido relativamente ao cumprimento dos n.2 e n. 3 do art.º 93, à ANPC e ao LNEG virem a pronunciar-se sobre essa matéria, em fase prévia ao licenciamento

Sobre o cumprimento da alínea iii) da alínea b) do n.4 do art.º103. refere o proponente (setembro 2012) que a Câmara Municipal esclareceu que a alínea em causa foi incluída no Regulamento da Revisão do PDM com o intuito específico de salvaguardar uma habitação existente que corresponde à área de execução 20 no âmbito do Unidade de Execução 1. Trata-se de uma habitação inserida em Espaço para Multiusos, que enquanto existir, importa garantir o seu enquadramento nos projetos a desenvolver na envolvente, salientando neste ponto que a área de execução da PLCR em nada conflitua com a referida habitação, razão pela qual não se aplica a referida alínea. A construção a demolir com acesso pelo atual CM 1237, trata-se de uma construção de pequena dimensão sem qualquer relevo patrimonial ou arquitetónico usada para guardar gado e/ou material agrícola que não é objeto de qualquer medida de salvaguarda decorrente do Programa-Base da Unidade de Execução U1. Face ao exposto considera-se que a demolição prevista de uma construção existente no terreno (área de execução 1) não colide com o ponto iii) da alínea b) do n 4 do art.º 103 do RPDMVFX (*salvaguardar as edificações existentes que acedem pelo atual CM 1237, através da criação de uma zona de proteção envolvente ocupada por cortina arbóreo-arbustiva*), o que se coloca à consideração superior, pelo fato do detalhe das áreas de execução da unidade de execução não constar do Regulamento.

Em termos de verificação do cumprimento das condicionantes legais, encontram-se identificadas as mesmas no ponto 3.2, tendo sido solicitados pareceres externos às entidades com competências nas referidas áreas. As respostas das entidades constam do Anexo II. Encontram-se em falta os pareceres da ANPC e do Ministério da Defesa Nacional.

- **Reserva Ecológica Nacional (REN)**
  Carta de REN publicada pela Portaria nº 1374/2009 de 29 de outubro.

A área de implantação prevista inclui apenas "áreas excluídas da REN". O terreno é, no entanto atravessado por uma linha de água REN, afluente da Vala do Carril, onde está prevista a construção de uma passagem hidráulica em manilha de betão. Esta ação é necessária à construção de uma nova via que atravessará a linha de água REN.

A construção de novas vias apenas tem enquadramento no RJREN no caso das infraestruturas públicas, o que é o caso, já que a nova via a construir integrará o domínio público (a rede viária municipal), de acordo com os "esclarecimentos complementares" datados de setembro de 2012.

Assim, de acordo com o n 3 do art.º 21 do DL nº 166/2008 de 22 de agosto, nos casos de infra - estruturas públicas, nomeadamente rodoviárias, (...) sujeitas a avaliação de impacte ambiental, a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da ação.

Importa, pois verificar, se:

1. A ação a empreender na linha de água REN não coloca em causa as funções por ela desempenhadas nos termos do nº 4 da alínea a) da seção II do Anexo I do D.L. nº 166/2008, a saber:
    - *i)* Assegurar a continuidade do ciclo da água;
    - *ii)* Assegurar a funcionalidade hidráulica e hidrológica dos cursos de água;
    - *iii)* Drenagem dos terrenos confinantes;
    - *iv)* Controlo dos processos de erosão fluvial, através da manutenção da vegetação ripícola;
    - *v)* Prevenção das situações de risco de cheias, impedindo a redução da secção de vazão e evitando a impermeabilização dos solos;
    - *vi)* Conservação de *habitat*s naturais e das espécies da flora e da fauna.

Relativamente às funções desempenhadas pela linha de água, importa referir que, de acordo com o documento "*esclarecimentos complementares*" datado de setembro de 2012, a solução prevista de atravessamento foi objeto de um *Estudo Hidráulico e Hidrológico.* Foi também elaborado um *Projeto de Regularização das Valas da futura Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo*. De acordo com o mesmo documento, tanto o estudo hidráulico como o projeto de regularização das valas foram apreciados e aprovados pela APA, I.P. / ARH do Tejo., tendo esta entidade já emitido título de utilização de recursos hídricos para a ação em análise (título nº 2012.000536.000T.A.CO.CON).

Tendo em conta a elaboração dos estudos referidos, a sua aprovação pela entidade competente e a emissão do respetivo título de utilização de recursos hídricos, verifica-se que o projeto carece ainda de parecer da APA/ARH, relativamente à construção da manilha. (ver ponto 3.6.do Parecer).

2. Relativamente à conformidade do projeto com o regulamento do PDMVFX ver a análise/apreciação efetuada no capítulo " PDM de Vila Fanca de Xira"

- **Confrontação com outras condicionantes**

Verifica-se ainda a sobreposição do empreendimento em áreas integrantes noutras servidões e condicionantes de caráter público e que obrigam a consulta a entidades específicas que constam do Anexo II, estando em falta o parecer da ANPC. Também o LNEG não emitiu parecer ao estudo

geotécnico com a proposta de solução técnica de consolidação de solos que deverá anteceder a construção dos edifícios

Considera a CA que face aos riscos inerentes ao local deverão ser recolhidos os Pareceres Favoráveis do LNEG e da ANPC, em fase prévia ao licenciamento.

3.2.2.Conclusão Sectorial

Face ao exposto, relativamente ao fator ordenamento do território, verifica-se que o Projeto é compatível com o uso do solo proposto no PDM. Quanto à compatibilidade com o disposto no Regulamento do PDM, constata-se que existem alguns incumprimentos, os quais deverão ser sanadas previamente ao licenciamento. Nomeadamente:

a) a alínea f) do n.º1 do Art.º67.º do RPDMVFX, Índice de impermeabilização máximo de 0.65. Face à aferição dos índices para solos cuja urbanização seja possível programar – Espaços para Multiusos, verificou-se 245969.35m²/351023m²=0.70.

b) a alínea d) do n.º4 do Art.º98.º do RPDMVFX, perfil viário mínimo de 18m (passeio/estacionamento / faixa de rodagem / estacionamento / passeio). O perfil tipo predominante tem como dimensionamento13.5m: passeio/faixa de rodagem/berma.

c) Deverá ainda ser aprovado pelo LNEG e ANPC, previamente ao licenciamento, o estudo geotécnico e geológico que serve de base ao projeto relativo à solução técnica de consolidação de solos que deverá anteceder a construção dos edifícios dando assim cumprimento ao n.º 3 do Art.º93. (Áreas de risco geotécnico muito condicionadas à construção) do RPDMVFX.

d) A intervenção proposta para o atravessamento da linha de água que prevê a construção de uma passagem hidráulica, necessita de título de autorização a emitir pela APA, I.P./ARH do Tejo.

e) A autorização para ocupação de área em REN será posterior aos cumprimento dos pontos acima citados

3.3.Património Arqueológico e Arquitetónico

3.3.1. Caracterização da Situação de Referência

O presente Estudo resulta de uma adaptação dos dados efetuados em 2008, quando se programaram os primeiros trabalhos para o fator ambiental. De notar que o presente projeto, conforme referido, ocupa uma área menor relativamente ao de 2008.

O EIA apresenta uma metodologia adequada para esta fase e incluíram trabalhos arqueológicos e uma pesquisa documental baseada em bibliografia, fontes e bases de dados. A equipa efetuou ainda uma investigação ao nível da fisiografia e da toponímia.

Importa salientar que o EIA considerou, dentro da Área de Estudo (AE), uma Área de Incidência Direta (AID) que equivale à mancha que surge delimitada na cartografia do projeto e a uma Área de Incidência Indireta (AII), que corresponde à envolvente tendo, neste caso, sido documentadas ocorrências nas freguesias da Castanheira e do Carregado.

O substrato geológico do terreno escolhido para a localização da Plataforma Logística da Castanheira corresponde a aluviões do rio Tejo. Ao todo foram inventariados, através da pesquisa documental, dezanove sítios arqueológicos na AII e um sítio – Castanheira Velha (Achados romanos) que, segundo o EIA, estaria dentro da área diretamente abrangida pelo projeto de 2008.

O EIA relata ainda que este sítio arqueológico surge referenciado na Base de Dados da DGPC (Endovélico) mas que, após os trabalhos de campo, não foram identificados quaisquer vestígios no local. Refira-se que, como resultado das alterações efetuadas, esta área arqueológica não seria abrangida pelo empreendimento mas ficaria junto às zonas a ceder à Brisa e à Câmara Municipal para a construção de arruamentos e rotundas, projetos estes objeto de outros processos de licenciamento.

Foi verificado que o Sítio arqueológico, Castanheira-Velha (CNS 1654) se situa a Norte da Vala do Carregado, correspondendo ao elemento arqueológico identificado no EIA como B1 – Mouchão (Habitat Romano), elemento este que se localiza numa zona bastante afastada do projeto.

Convêm realçar no entanto que apesar de na zona de implantação da plataforma não existirem elementos patrimoniais, ao se avaliar os locais referenciados como sítios arqueológicos na sua envolvente direta, é possível ficar com a noção de que se trata de um território muito rico em vestígios arqueológicos, nomeadamente de época romana, situação esta que, sem dúvida, estará ligada não só ao potencial agrícola da região, como à proximidade da importante via que ligava *Olisipo* a *Scallabis*.

3.3.2.Avaliação de impactes

Convém salientar, em primeiro lugar, que a falta de visibilidade do terreno, classificada como nula, impediu, como já referido, uma adequada caraterização da área de incidência do projeto, impossibilitando também que se faça uma avaliação de impactes de forma mais aprofundada.

Conforme foi referido anteriormente, até ao presente não foram detetadas ocorrências patrimoniais na área de impacte direto. No entanto, considera-se que tanto nas ações de desmatação como de aterro, poderão ocorrer impactes negativos sobre eventuais vestígios ocultos dado trata-se de uma região, como vimos, especialmente rica em achados arqueológicos, tornando-se por isso necessário implementar um conjunto de medidas para a fase de construção que possam garantir a sua salvaguarda.

3.3.3.Medidas de Minimização para a fase de construção

Analisadas as medidas de minimização apresentadas no EIA, considera-se que as mesmas devem ser substituídas, propondo-se as seguintes Medidas Gerais:

1. Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), desde as suas fases preparatórias. O acompanhamento deverá ser continuado e efetivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de ser garantido o acompanhamento de todas as frentes;
2. Sempre que forem encontrados vestígios arqueológicos as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato à Tutela do património as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar sob a forma de um relatório preliminar. Antes da adoção de qualquer medida de mitigação, deverá procurar compatibilizar-se o projeto com os vestígios patrimoniais em presença, de forma a garantir a sua preservação;
3. As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, em função do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ* de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação. Os achados móveis deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património;
4. Sinalização e vedação permanente das ocorrências patrimoniais que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afeto enquanto se efetuam os trabalhos arqueológicos.

3.3.4. Conclusão Setorial

Face ao exposto, **considera-se viável o Projecto relativamente ao fator ambiental Património Arquitetónico e Arqueológico, desde que sejam implementadas as medidas de minimização gerais que constam do presente parecer em substituição das propostas no EIA**.

3.4.Sistemas Ecológicos

Para a apreciação deste fator ambiental foi tido em conta o Plano Setorial da Rede Natura, nomeadamente, a Resolução de Conselho de Ministros 115 A/2008 de 21, e em concreto a ficha da PTCON 0009 e a PTZPE 0010 respetivamente do *Sítio* e da *Zona de Proteção Especial* do Estuário do Tejo. Foram também consultadas as fichas referentes ao Habitat 92 AO pt2 e 92 D0 pt 1 disponíveis na página do ICNF.

Como aspetos relevantes para a análise global do projeto (41,4 ha) no que respeita a este fator salienta-se que:

1. a área não está incluída em nenhuma área afeta a Áreas Protegidas ou outras áreas classificadas tal como definidas na alínea b), i) e ii) do Art.º 2 do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de maio;

2. não terem sido identificadas a presença de habitats naturais aí incluídos; de acordo com o Anexo B-I do Decreto-Lei nº 140/99 de 24 de abril, retificado pelo Decreto-Lei nº 49/2005, de 24 fevereiro ;

3. Que embora tenham sido referenciada a possibilidade de ocorrência algumas espécies de flora constantes nos Anexos B-II, B-IV e B-V, do DL n.º 49/2005 de 24 de fevereiro, não se considera que a área em causa tenha um valor acrescido na preservação dessas espécies;

4. Quanto às espécies de fauna de ocorrência potencial para o local, em particular da ictiofauna, incluídas no Anexos B-II, B-BIV, do DL n.º 49/2005 de 24 de fevereiro, verifica-se as linhas de água aí existentes, conforme se constatou na visita ao local, não oferecem condições para sua presença o que é confirmado pelos estudos apresentados;

5. Aquando da visita ao local pode constatar-se que o local se encontra envolvido por zonas de forte implantação antrópica pelo que os valores naturais existentes são pouco relevantes em termos nacionais ou até regionais.

Quanto ao EIA, no que respeita ao fator ambiental em apreciação, as informações prestadas são bastante pormenorizadas relativamente aos habitats, à fauna e flora pelo que foi considerado que o referido estudo contém todas as informações necessárias para uma correta apreciação do projeto. É também relevante referir que, atempadamente, foram solicitadas algumas informações adicionais que logo foram disponibilizadas.

O Projeto de Espaços Exteriores entregue permitiu a visualização da proposta pretendida para o espaço em causa, nomeadamente a adequação das espécies propostas para a zona.

3.4.1. Caraterização da Situação de Referência

O EIA refere que a maior parte do terreno está ocupado por pastagem constituída por plantas herbáceas rasteiras, facto comprovado na visita ao local realizada a 18 de agosto de 2012.

As duas principais linhas de drenagem, a vala do Carril e vala de Emaús limitam o terreno respetivamente a Nordeste e a Sudoeste. São unidas por uma vala de menores dimensões a Noroeste que, em um pouco menos de metade do seu traçado, está totalmente incluída na área em análise, sendo que no restante troço limita, a Noroeste a área a intervir;

As valas encontram-se quase totalmente cobertas por caniço *(Phragmites australis*) e Tabúa *(Typha latifólia*). Vêem-se alguns arbóreos nomeadamente de Freixos (*Fraxinus angustifolia)* e salgueiros (*Salix sp.)*.Nas proximidades da área em análise foram observados alguns exemplares de Choupo branco (*Populus alba*), choupo negro (*Populus nigra*) e algumas tamargueiras (*Tamarix sp.*).

3.4.2.Identificação e caracterização dos impactes ambientais

Na avaliação dos impactes foram consideradas três fases distintas, construção, exploração e desativação, e que se reportam aos fatores: flora e vegetação, vegetação ribeirinha e fauna.

Flora e vegetação

Considera-se que os impactes são pouco significativos atendendo a que a vegetação da área de estudo se apresenta muito degradada, devido à ação antrópica existente.

Fase de construção

Considera-se que os impactes *embora negativos, certos, temporários e imediatos* serão *pouco significativos, dada a reduzida importância das formações vegetais existentes.* Considera-se inclusivamente que, no final desta fase, poderão resultar efeitos benéficos para a flora e vegetação desde que se utilizam materiais adequados para recuperação de zonas afetadas.

Fase de exploração

Considera-se que nesta fase, embora o aumento de tráfego induza um aumento de poluição à escala local não irão surgir afetações significativas sobre as comunidades vegetais existentes no local.

Fase de desativação

Considera-se que os impactes serão positivos, diretos e permanentes desde que se proceda à requalificação ambiental e paisagística da área.

No caso de se verificar a substituição da estrutura do empreendimento por outros edifícios os impactos serão neutros

Esta apreciação é demasiado otimista. Um empreendimento deste tipo irá provocar, na generalidade da área, uma destruição total dos habitats existentes com um pressão muito significativa sobre as áreas que, eventualmente, venham a ser pouco afetadas em termos de movimentação de máquinas ou implementação de infra estruturas e que ficarão afetas espaços verdes (cerca de 8% da totalidade da área). Também não é muito realista considerar que ao fim de 40 anos de exploração venham a ser implementadas medidas que visem a recuperação dos habitats potenciais duma zona que entretanto irá sofrer modificações tão drásticas, tanto mais que isso irá ter custos significativos.

Apesar destas considerações é um facto que esta área se encontra bastante degrada tendo um valor ambiental muito reduzido, admitindo-se até que, pontualmente, possam ser recuperados alguns habitats no âmbito do Projeto de Espaços Exteriores, desde que seja utilizado o material vegetal utilizado existente na zona.

- Vegetação ribeirinha

Considera-se que os impactes sobre a vegetação ribeirinha serão principalmente decorrentes das ações de aterro, da construção da rede viária e drenagem e da movimentação de máquinas.

Fase de construção

Em relação à construção da rede viária, decorrentes do melhoramentos a implementar, das zonas de intersecção e atravessamento das linhas de água, considera-se que os impactes serão negativos, pouco significativos, certos e permanentes.

Quanto à construção da rede de drenagem prevê-se que os impactes, decorrentes da das operações de redimensionamento de certas valas, sejam negativos, pouco significativos, temporários e reversíveis a curto prazo.

No que respeita aos acabamentos e limpeza das áreas afetas à obra as ações a realizar consideram-se potencialmente benéficas desde que os materiais sobrantes nomeadamente os materiais de decapagem e escavação sejam reaproveitados e colocados em zonas de baixa naturalidade sendo que, a verificarem-se estas condições poderão até ativar a rápida colonização de espécies.

Fase de Exploração

Considera-se que no geral os impactes serão negativos, pouco significativos certos e irreversíveis. Admite-se que o escoamento direto para as linhas de água das águas pluviais irá originar perturbação acrescida, pelo arrastamento de metais pesados e hidro carbonetos resultantes da movimentação de máquinas, dos ecossistema aquáticos. Refere-se a necessidade de uma manutenção periódica dos espaços verdes e reconhece-se a sua importância em termos ambientais e de manutenção de habitats.

Finalmente refere-se a estrema degradação da vegetação que se apresenta em estádios sucessionais muito regressivos.

Esta apreciação minimiza os efeitos causados sobre os sistemas ecológicos que, apesar de estarem muito degradados, estão atualmente mais próximos de fases naturais comparativamente com a situação após as obras de construção e afetação do solo para outros fins. No entanto concorda-se com a análise relativamente à fase de exploração sendo que a manutenção dos espaços verdes, deverá ser realizada com cuidados acrescidos e faseada, salvaguardando a nidificação da avifauna.

Fauna

Analisou-se a composição específica das zoocenoses o estatuto de conservação das espécies, o seu valor no contexto nacional e sua sensibilidade aos impactes gerados pela implementação do projeto.

Fase de construção

Consideram-se impactes de três tipos:

- Destruição de habitats: impactes negativos, diretos, permanentes e irreversíveis e localizados embora pouco significativos no contexto nacional.
- Efeito barreira: impactes negativos, diretos, cumulativos permanentes e irreversíveis embora localizados e pouco significativos no contexto regional e nacional.

- Perturbação direta: considera-se que os trabalhos irão provocar o abandono de determinadas espécies e até a morte de algumas delas decorrentes da sua escassa mobilidade.

Em síntese, a fase de construção irá provocar na fauna impactes negativos, diretos, temporários, reversíveis e pouco significativos.

Fase de exploração:

Prevêem-se impactes de dois tipos:

- Perturbação direta: causado pela circulação rodoviária consideram-se os impactes negativos, permanentes, prováveis e pouco significativos.
- Poluição: impactes resultantes da circulação de veículos e das cargas e descargas consideram-se negativos, permanentes, prováveis e pouco significativos.

Assim consideram-se que no que diz respeito ao efeito barreira causado pelo loteamento poderá ser significativo.

Fase de Desativação

Admitem-se dois cenários:

- A reposição da situação inicial, sendo que neste caso os impactes serão positivos, diretos, permanentes e até cumulativos.
- A substituição da estrutura por outro tipo de edificações considerando-se os *impactes neutros* embora com possibilidade de alguns *impactes negativos* durante a fase de desmantelamento.

Também esta apreciação revela otimismo considerando-se que os impactes sobre a fauna serão *permanentes e muito significativos*, embora possam ser minimizados através da adoção de medidas adequadas a implementar no Projeto de Espaços Verdes. Importa também considerar que na presente situação não se verifica a existência de valores faunísticos significativos.

Síntese

Considera-se que os impactes sobre o fator Sistemas Ecológicos serão *significativos e de magnitude reduzida atendendo à inexis*tência de espécies com elevados estatutos de conservação.

Como referido, embora se concorde que os valores naturais existentes são pouco significativos à escala nacional ou até local, os impactes sobre esses valores serão muito significativos, de grande magnitude e permanentes, embora possam ser minimizados com a reformulação do Projeto de Arranjo de Espaços Exteriores de modo a contemplar a valorização das espécies vegetais autóctones em particular dos habitats associados às linhas de água, mas também nos arruamentos e parques de estacionamento.

Deverão ser utilizadas espécies da flora autóctone da região, em particular no enquadramento e acompanhamento das linhas de água que limitam a área. No entanto certas espécies arbóreas nomeadamente, o *Pinus pinea,* o *Celthis australis*, o *Acer monspessulanum* e principalmente o *Liquidamber styraciflua*, não integram o elenco das espécies potenciais dos habitats identificados para a área na situação de referência.

3.4.3. Medidas de Minimização

Concorda-se com as medidas de minimização apresentadas no que respeita à metodologia e aos cuidados a ter durante a fase de construção.

3.4.4.Conclusão Setorial

O projeto apresentado configura uma intervenção sobre um espaço muito humanizado mantendo ainda assim, numa área considerável, algumas características naturais, embora sem se identificarem valores significativos tanto em termos nacionais como locais.

É também relevante considerar que, na envolvente da área de intervenção, o território está já muito modificado com intensa utilização o que se revela pelas diversas estruturas implementadas tanto ao nível de construções como pela densa rede viária. A implementação desta plataforma logística vai traduzir-se, por um prazo alargado, dificilmente será irreversível, numa completa modificação da paisagem tanto nas suas componentes biofísicas, motivo desta análise, como também na sua estrutura e textura. Conclui-se portanto que o projeto, para o fator em análise representa uma intervenção irreversível e fortemente penalizadora.

Apesar destas considerações não se pode escamotear o fato de ser considerado um projeto de potencial interesse nacional, não afetando nenhuma área incluída no sistema nacional de áreas protegidas ou de outras áreas de interesse conservacionista.

A possibilidade de mitigar estes aspetos negativos assenta na implementação de um correto plano de arranjos exteriores que salvaguarde a utilização de espécies da flora local, recriando as características de alguns dos habitats potenciais para área. Para atingir este desígnio, e minimizar os efeitos negativos da sua implementação, torna-se necessário a valorização das linhas de água com vegetação potencial ao nível das herbáceas, dos arbustos e das árvores. Essa intervenção deverá assegurar diversos desígnios: em primeiro lugar uma correta drenagem da área, por outro lado ter um efeito depurativo sobre a poluição e finalmente, enquadrar paisagisticamente o projeto, e mais relevante para efeitos desta análise, assegurar também a presença de alguma fauna, em particular da avifauna. Embora a um nível menor os espaços verdes afetos aos arruamentos e parques de estacionamento terão também importância no sentido de se atingir esses propósitos.

No levantamento da situação atual realizou-se uma boa análise dos habitats potenciais para área, considerando-se a importância da manutenção desses habitats para a assegurar uma correta minimização dos impactes negativos que o projeto terá necessariamente sobre os fatores ecológicos. No entanto o projeto de arranjos de espaços exteriores apresentado não está em sintonia com essa filosofia.

Face ao exposto, considera-se que o **projeto é viável devendo no entanto em fase prévia ao licenciamento** ser apresentado e aprovada a adaptação necessária no sentido de demonstrar a valorização das espécies vegetais autóctones em particular dos habitats associados às linhas de água, mas também nos arruamentos e parques de estacionamento. Só assim será possível mitigar a ação fortemente penalizadoras para os sistemas ecológicos. Assegurando, dentro do possível, a manutenção de algumas biocenoses e também, no caso, improvável, da reabilitação do espaço no final do período de utilização para a presente plataforma logística, a sua naturalização.

3.5.SOLOS E USO DO SOLO

O projeto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo insere-se em área aluvionar do Tejo, cujos solos detém uma elevada capacidade de uso agrícola. Sendo considerados dos solos mais férteis do país, os impactes negativos do projeto neste descritor são muito significativos, permanentes e irreversíveis.

A área do projeto foi excluída da Reserva Agrícola Nacional, no âmbito da revisão do PDM de Vila Franca de Xira e não constitui área de Aproveitamento Hidroagrícola.

Uma vez que a área de implantação do projeto é solo urbano, mais especificamente encontra-se classificada como "Solos Cuja Urbanização Seja Possível Programar", na classe "Espaços para Multiusos" e face à ausência de condicionantes da nossa jurisdição, entendemos nada poder opor à aprovação do projeto.

Concorda-se com as medidas de minimização apresentadas no EIA para o descritor Solos e Uso do Solo. No entanto, na fase de construção, devem ainda ser implementadas as seguintes medidas:

- Dada a natureza dos solos em presença, nas operações de decapagem, estes devem ser devidamente armazenados e acondicionados para posterior utilização nas superfícies onde venha a ser necessária a colocação de vegetação.
- Deverão manter-se as melhores relações e negociações com os proprietários e agricultores, das áreas envolventes, na eventualidade de durante a execução dos trabalhos resultarem prejuízos nas propriedades ou nas culturas agrícolas, cultivadas ou a instalar, sem prejuízo das indemnizações devidas, nos termos legais.

Em conclusão, considera-se que relativamente aos fatores ambientais **Solo e Uso do Solo,** e face à situação de referência descrita no EIA e às características do projeto, a implantação do projeto irá induzir impactes negativos, significativos, permanentes e irreversíveis os quais se consideram parcialmente minimizáveis desde que adotadas todas as medidas de minimização constantes no EIA e as propostas pela CA.

3.6 RECURSOS HÍDRICOS

3.6.1 Recursos Hídricos Subterrâneos

3.6.1.1Caracterização da Situação de Referência

Aspetos quantitativos

Em termos hidrogeológicos, a área de estudo localiza-se na Unidade Hidrogeológica "Bacia Tejo-Sado", integrando o sistema aquífero Aluviões do Tejo. Trata-se de um sistema aquífero poroso, livre a confinado ou semi-confinado. A precipitação constituiu a principal fonte de recarga do sistema, sendo que o Rio Tejo e seus afluentes servem ao mesmo tempo como "estrutura" drenante e também de recarga do sistema aquífero.

Relativamente ao estado desta massa de água subterrânea, com código PT T/, está definido como bom em termo de estado quantitativo e estado mau em termos de estado químico.

Durante os períodos de maior pluviosidade, em grande parte da área de estudo, o nível freático está à superfície, transformando a área numa zona alagada.

O escoamento subterrâneo dá-se em direção ao Rio Tejo e ao longo da faixa de aluviões modernas, até ao estuário.

No que respeita à vulnerabilidade, e para a área em estudo, segundo a metodologia da EPPNA, a vulnerabilidade à poluição é alta; de acordo com o índice DRASTIC, a vulnerabilidade é elevada.

A área de implantação da PLCR encontra-se quase integralmente inserida em "zonas inundáveis", pelo que foi alvo de um estudo hidráulico e hidrológico (Gibb Portugal, 2011), que prevê o alteamento da zona de implantação da PLCR, com execução de valas de drenagem que assegurem a minimização do risco de cheia, quer dentro da plataforma, quer nas zonas envolventes.

O Estudo Geológico e Geotécnico (GSG, 2009 e 2010) efetuado para a área de estudo, permitiu concluir que a PLCR será construída sobre materiais com fraca aptidão geotécnica, onde poderão eventualmente verificar-se situações de instabilidade, essencialmente devido a assentamento de solos. Desta forma, foi necessário efetuar um estudo para o tratamento de solos (Keller Terra, Lda., 2011), cuja solução de consolidação apontada e adotada em Projeto, corresponde à colocação de aterros pré-carga, associados a malhas quadradas de geodrenos verticais.

As sondagens realizadas revelam a existência de uma formação superficial constituída por depósitos recentes, representados por materiais de cobertura e pelos aluviões atuais, argilas orgânicas, argilas lodosas e areias lodosas, assentes sobre depósitos quaternários com maior grau de consolidação e menor contaminação orgânica, constituídos por uma alternância de argilas, areias e cascalheiras, cuja origem se atribui aos depósitos de terraços do Plio-Plistocénico.

Aspetos qualitativos

Para a análise da qualidade da água subterrânea, o EIA optou por criar 2 piezómetros nos locais sugeridos no Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos Subterrâneos, em que o piezómetro 1,

situado na zona oeste, próximo da vala de Emaús, com uma profundidade de 30 metros, e o piezómetro 2, situado junto às obras da Brisa na zona este, a uma profundidade de 27 metros.

Os resultados obtidos nas análises efetuadas, foram comparados com os valores exigidos para a Classe 3 do Anexo I, do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, relativo à qualidade das águas doces superficiais para produção de água para consumo humano.

Os valores dos parâmetros analisados nas águas subterrâneas dos piezómetros executados (P1 e P2) revelam alguma deterioração da qualidade destas águas, em especial no piezómetro P2 onde alguns parâmetros apresentam valores muito elevados.

No piezómetro P1, destaca-se os seguintes parâmetros acima do VMR[4] (classe 3): cloretos, fosfatos, sulfatos, condutividade e acima do VMA[5] (classe 3) hidrocarbonetos totais. O parâmetro sódio também apresenta valores elevados 810, apesar de não estar contemplado no Anexo I, do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto.

No piezómetro P2, destaca-se os seguintes parâmetros acima do VMR manganês, cloretos, nitratos, fosfatos, condutividade elevados, e acima do VMA sulfatos e hidrocarbonetos totais. Também os parâmetros cálcio (1000 mg/l), magnésio (600 mg/l), sódio (11 000 mg/l) e potássio (231 mg/l) apresentam valores elevados apesar de não estarem contemplados no Anexo I, do Decreto-Lei n.º 236/98 de 1 de agosto.

De referir, que os valores de pesticidas detetados nos dois piezómetros não são relevantes, nem a presença de coliformes é significativa.

Tendo em conta a ocupação da envolvente da área de estudo, considera-se que estes resultados refletem já alguma contaminação por parte das atividades e/ou infraestruturas existentes.

Tanto no piezómetro P1 como no P2, o nível freático foi registado a 2 m da superfície. De referir, que a medição foi efetuada num período seco (Julho de 2012).

Usos

Na envolvente do projeto, foram inventariadas várias captações para uso privado (21) localizando-se as mais próximas (3) a cerca de 70m dos limites da área da PLCR. Os furos mais próximos atingem profundidades elevadas e a finalidade do uso de água é a atividade industrial. Foram ainda identificados 2 poços (captações com maior probabilidade de serem afetadas, tanto ao nível quantitativo, como qualitativo), que distam cerca de 660m do limite SW, da área de estudo.

As 3 captações para abastecimento público inventariadas distam cerca de 650m do limite NE. O setor NE da Plataforma Logística encontra-se abrangido pelo perímetro de proteção alargado das 3 captações acima mencionadas, pertencentes ao polo de captação do Carregado, sob a gestão da EPAL. Este setor abrange os lotes 4 e 5, que se destinam à atividade logística, onde estão previstos armazéns, escritórios, estacionamentos de ligeiros e pesados. Este tipo de estruturas não faz parte

[4] Valor Máximo Recomendável
[5] Valor Máximo Admissível

das interdições previstas na Portaria nº 1187/2010, de 17 de novembro (que aprova os limites definidos para os perímetros de proteção das captações do polo de extração do Carregado).

3.6.1.2 Avaliação de Impactes

Fase de Construção

Aspetos quantitativos

No que concerne às ações com potencial impacte sobre os recursos hídricos subterrâneos, estas ocorrem maioritariamente durante a fase de construção, associadas às obras de escavação, à redução de área de recarga das massas de água, bem como à circulação/ manutenção/ abastecimento de equipamento afeto à obra, presença de estaleiros, áreas de parqueamento e depósitos.

Em termos quantitativos, considera-se que a redução da infiltração das águas decorrente, quer da compactação dos terrenos resultante da movimentação de veículos e maquinaria e da própria plataforma, quer da diminuição da área de infiltração, como resultado da presença de estaleiro, acessos e áreas de estacionamento, provocará uma diminuição da recarga do sistema hidrogeológico. Considera-se um impacte negativo, de magnitude média, direto, certo, permanente, de âmbito local, irreversível e de significado reduzido por se considerar que não afeta globalmente a massa de água subterrânea da Bacia do Tejo-Sado/Aluviões do Tejo.

A interseção do nível freático durante as escavações provocará o rebaixamento nos níveis de água locais. A ocorrer esta intersecção, representa um impacte negativo, não se prevendo que venha a afetar a produtividade das captações de águas subterrâneas da envolvente e/ou o sistema hidrogeológico presente, de magnitude reduzida, indireto, provável, permanente, de âmbito local, irreversível e de significado reduzido.

Aspetos qualitativos

Na fase de construção os principais fatores que poderão afetar a qualidade das águas subterrâneas, decorrem de uma situação de contaminação caso ocorra uma situação acidental durante o transporte e manuseamento de óleos e combustíveis, ou em consequência da circulação de máquinas e de operações de manutenção das mesmas.

No entanto, de acordo com o Projeto de Estaleiro e demais medidas de minimização/prevenção apresentadas, nomeadamente no que se referem à gestão de produtos, efluentes e resíduos, na exploração do estaleiro, consideram-se as mesmas adequadas e, desde que devidamente implementadas, suficientes para evitar que os possíveis impactes possam ocorrer.

Para a zona de estaleiro, reforça-se a necessidade de ser prevista a construção de uma plataforma impermeável para a realização de operações de abastecimento, manutenção e lavagens de equipamento afeto à obra. Esta plataforma deverá ser dotada de um sistema de recolha,

armazenamento e tratamento das águas residuais, para que todas as águas residuais produzidas em obra sejam encaminhadas para um sistema de tratamento de águas residuais, com separação de matéria em suspensão e hidrocarbonetos, antes da sua descarga num coletor municipal.

O manuseamento de produtos químicos, de substâncias oleosas ou de outras substâncias passíveis de contaminar os recursos hídricos, deverá ser efetuado em local definido e devidamente impermeabilizado.

Nos locais de armazenamento de produtos perigosos em obra (óleos, lubrificantes e produtos químicos) deverão ser implantados volumes de contenção secundária, equipados com sistema de drenagem, devidamente impermeabilizados e em área protegida das condições climatéricas. A trasfega destes resíduos perigosos, apenas deverá ocorrer em áreas impermeabilizadas e com sistemas de drenagem apropriados.

De acordo com o proposto no EIA, deverá ser implementado um Plano de Gestão de Resíduos, por forma a garantir o correto armazenamento e destino final adequado dos resíduos produzidos, assim como a elaboração de planos de atuação em situações de emergência que envolvam derrame de substâncias nocivas e passíveis de contaminar os recursos hídricos subterrâneos.

Usos

O sector NE da área de estudo, onde está prevista a construção de edifícios e de acessos viários, integra a zona de proteção alargada das captações de água subterrânea de abastecimento público geridas pela EPAL e pertencentes ao polo de captação do Carregado, de acordo com o projeto e com a ocupação prevista para os edifícios (atividade logística), no entanto, não se prevê que nesta zona se venham a desenvolver atividades interditas de acordo com o nº2 do artigo 4º da Portaria nº 1187/2010, de 17 de novembro, nos termos dos nos 4 e 5 do artigo 6º do Decreto-Lei nº 382/99, de 22 de setembro. Não se considera que possam ocorrer impactes negativos sobre a qualidade ou quantidade da água das referidas captações.

No que concerne as captações privadas mais próximas não se considera que sejam afetadas pelo projeto uma vez que estas atingem profundidades elevadas.

Fase de Exploração

Aspetos quantitativos

A impermeabilização do terreno efetua-se igualmente em áreas associadas aos diversos edifícios instalados na plataforma, aos arruamentos e parqueamentos, que no conjunto correspondem a uma área de cerca de 26,09 ha (63% da área de intervenção), no entanto também a compactação dos solos e o posterior aterro construído e que se mantém nesta fase, reduzem a infiltração das águas pluviais. Considera-se um impacte negativo, de magnitude moderada, direto, certo, permanente, de âmbito local, irreversível e de significado reduzido por se considerar que não afeta globalmente a recarga do sistema hidrogeológico.

Aspetos qualitativos

No que se refere à qualidade das águas subterrâneas, uma situação de contaminação poderá ser prevista caso ocorra uma eventual deficiência de funcionamento do sistema de saneamento, nomeadamente rutura de drenagem de águas residuais, ou uma situação acidental de derrame de substâncias poluentes, como seja uma eventual fuga nos sistemas de armazenamento e abastecimento do posto de abastecimento de combustíveis, o que a acontecer irá configurar um impacte significativo face à elevada vulnerabilidade do sistema aquífero na área em estudo.

No entanto, considerando as características construtivas do projeto, nomeadamente dos reservatórios de combustível enterrados, do sistema de drenagem e bacias de retenção, bem como o sistema de deteção de fugas dos respetivos reservatórios e demais medidas apresentadas, considera-se que esta afetação será pouco provável.

Na análise de riscos efetuada no âmbito do projeto da PLCR (Certitecna, SA, 2011), os cenários identificados para o derrame de substâncias perigosas (identificadas como o gasóleo e a gasolina) foram avaliados com nível de risco insignificante, no caso da rutura de tanques ou tubagem contígua, por causa externa ou intrínseca de componente e com nível de risco reduzido e médio, nos casos de rutura da cisterna da viatura de abastecimento dos tanques ou da mangueira de abastecimento de viaturas. Assim, a eventual deterioração da qualidade das águas subterrâneas por substâncias poluentes, corresponde a um impacte negativo, de magnitude reduzida, indireto, improvável, temporário, de âmbito local, reversível e de significado reduzido, embora dependa da importância e dimensão da ocorrência.

Salienta-se, ainda, a importância da correta implementação de todas as medidas de minimização apresentadas no EIA, com particular relevância para a implementação de um sistema de drenagem das águas provenientes das coberturas, de zonas de circulação de veículos e parques de estacionamento, que permita a condução das águas a órgãos de decantação de sólidos e separação de hidrocarbonetos, nomeadamente para as áreas abrangidas pela área do perímetro de proteção das captações de abastecimento público, pertencentes ao polo de captação do Carregado, sob a gestão da EPAL.

3.6.2 Recursos Hídricos Superficiais

3.6.2.1 Caracterização da Situação de Referência

Aspetos quantitativos

A área de estudo desenvolve-se na Bacia Hidrográfica do rio Tejo e apresenta como principal curso de água o próprio rio Tejo, o qual se desenvolve a cerca de 1km da zona de intervenção do projeto e para onde aflui a quase totalidade das linhas de água (ou de escoamento preferencial) existentes.

A área de estudo do presente projeto desenvolve-se na massa de água com o código PT05TEJ1032, na margem esquerda do rio Tejo e abrange parcialmente as bacias hidrográficas das valas do Carregado, do Carril e de Emaús, e é atravessada por uma extensa rede de valas de drenagem e

enxugo, sem denominação conhecida, sendo limitada a oeste e a sul pela Vala de Emaús e a norte e a este pela Vala do Carril. O projeto implanta-se essencialmente sobre terrenos aluviais, numa zona de topografia quase plana.

Tendo em conta as Cartas Militares, em termos de rede hídrica, há apenas a referir a Vala do Carregado, a Vala do Carril e respetivo afluente incluído na REN, que à exceção desta constituem linhas de água fortemente alteradas, sendo as restantes valas de origem antrópica.

A Vala do Carregado toma este nome a partir da Ponte da Couraça, tendo antes o nome de Rio Grande da Pipa. A sub-bacia de rio Grande da Pipa apresenta uma área de 118 km^2, e um comprimento de curso de água de 25 km.

A Vala do Carril apresenta uma bacia hidrográfica alongada com uma área total de 1,36 km^2. Na travessia da Linha do Norte, a bacia drenante é de 0,93 km^2, dos quais 0,12 km^2 correspondem à zona onde se encontra em construção, na margem direita, o ramal da A1 em Castanheira do Ribatejo.

Em termos de drenagem, sobressaem pela sua maior dimensão a Vala do Carril que se desenvolve e limita a área de estudo a norte e a Vala de Emaús, que limita toda a área de estudo a sul. Ambas têm início dentro da área de estudo e afluem diretamente ao rio Tejo, assumindo-se como duas pequenas sub-bacias de enxugo independentes. Quer a Vala do Carril, quer a Vala de Emaús, apresentam um regime hidrológico de carácter temporário. Este tipo de regime hidrológico é um reflexo das suas pequenas dimensões e das características do clima do sul do País, onde as temperaturas médias anuais são elevadas e onde a precipitação média anual é reduzida.

De acordo com os estudos desenvolvidos hidrológico-hidráulicos desenvolvidos (Gibb, 2011), estima-se que, perante uma situação de cheia centenária, o nível máximo da água no rio Tejo na zona frontal ao projeto atinja a cota ~3,7, verificando-se a "*inundação quase generalizada da margem direita do Tejo até ao aterro da Linha do Norte. Excetua-se apenas a Plataforma Logística de Lisboa Norte, e a estrada junto à mesma (implantadas acima da cota 4,0 e 3,8,respetivamente* ".

Existe ainda uma área, adjacente à Linha do Norte, na margem esquerda da Vala do Carril, que atualmente constitui um grande parqueamento de automóveis, que está na eminência de ser galgada durante a passagem da cheia centenária.

A norte da Vala do Carril prevê-se a inundação da zona baixa adjacente à Vala do Carregado, em particular a ocupação urbana que se desenvolve ao longo da EN 1-3 (rua Prudêncio Duarte Correia abaixo da cota 3,8). O mesmo estudo refere, contudo, que os efeitos da implantação do nó da A1 em Castanheira do Ribatejo originam uma alteração significativa na delimitação da rede hidrográfica local, fazendo com que (à exceção de trechos localizadas de transbordamento de água da Vala do Carril) grande parte da zona prevista para a implantação da futura PLCR deixe de ser afetada pelas grandes cheias no rio Tejo.

Fontes de Poluição

Segundo Hidroprojeto (2006), a situação atual e as principais fontes poluentes das duas linhas de água presentes na área de estudo são as seguintes:

- Vala do Carril – Apresenta-se muito poluída, bem como, as valas de drenagem existentes na zona. As fontes poluentes correspondem a águas residuais domésticas e industriais da Castanheira;
- Vala do Carregado – Na Ponte da Couraça, zona a partir da qual a linha de água se denomina Vala do Carregado, encontra-se já poluída, ao longo da EN13 e até ao Corado (ponto em que atinge o Tejo) apresenta-se muito poluída. Como fontes poluentes, salientam-se as águas residuais domésticas e industriais da Castanheira, ao longo da EN13, e nas margens da Vala do Carregado em zona aluvial, encontram alguns armazéns, oficinas, um entreposto automóvel e uma adega, ambos com dimensão significativa.
- Vala de Emáus – essencialmente poluição de origem agrícola.

De acordo com o Inventário Nacional de Sistemas de Abastecimento de Água e de Águas Residuais (INSAAR, 2010), o concelho de Vila Franca de Xira apresenta, atualmente, um atendimento da população em matéria de drenagem de águas residuais domésticas de 71-90%, mas um reduzido atendimento em matéria de tratamento de águas residuais (21-50%). O concelho apresenta, assim, diversos pontos de descarga direta de efluentes não tratados (ou parcialmente tratados) no meio recetor natural.

As descargas de efluentes líquidos domésticos não tratados são responsáveis pela contaminação orgânica e microbiológica das linhas de água, traduzindo-se na diminuição do teor de oxigénio da água, o que provoca fenómenos de eutrofização, entre outros processos decorrentes da poluição.

As descargas de efluentes industriais, por seu lado, introduzem contaminação química nas águas superficiais, sendo responsáveis pelo aumento da concentração de metais pesados, hidrocarbonetos, entre muitas outras substâncias tóxicas.

No que se refere ao sector agrícola e de pecuária, estima-se que a sua contribuição seja igualmente significativa no concelho de Vila Franca de Xira. As práticas intensivas de fertilização e de uso de pesticidas são responsáveis por uma forte contaminação das águas por compostos azotados e de fósforo, os quais contribuem significativamente para os processos de eutrofização e degradação da qualidade das águas superficiais recetoras. Quanto às atividades de pecuária, elas são uma fonte relevante de contaminação das águas por fosfatos, de azoto e aumento da concentração de sólidos suspensos, entre outros poluentes.

Aspetos qualitativos

Para caracterizar a qualidade da água superficial, o EIA recorreu a dados de qualidade disponibilizados nas estações de monitorização (rede de qualidade de água superficial do Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos, SNIRH), mais próximas e representativas da área de estudo.

O EIA refere que constataram a proximidade de duas estações de monitorização, uma das quais na Vala do Carregado (19D/03) e outra na mesma linha, mas numa zona onde ainda se designa por Rio Grande da Pipa – Ponte Couraça (19D/05). Verificaram que apenas os dados da estação de monitorização de Ponte Couraça eram recentes e permitiram caracterizar corretamente a qualidade da água.

De acordo com os dados disponibilizados pelo SNIRH para a estação de Ponte Couraça (19D/05), para o período entre Janeiro de 1995 e Dezembro 2008 (data a partir da qual não estão disponíveis dados), e segundo os critérios de classificação do INAG "Classificação dos cursos de água superficiais de acordo com as suas características de qualidade para usos múltiplos", verifica-se que a qualidade da água se revelou sempre muito má.

Dos dados obtidos desde 2005, verifica-se que os parâmetros responsáveis pela qualidade da água obtida foram:

- 2005: Fósforo, Carência bioquímica de oxigénio e Fosfatos;
- 2006: Fósforo;
- 2007: Fósforo;
- 2008: Fósforo.

Como se pode verificar pelos dados disponibilizados, no período consultado, a estação de monitorização apresentou um resultado global de qualidade "muito má" decorrente dos valores de fósforo dissolvido na água, indicadores de contaminação decorrente da acumulação de matéria orgânica.

Avaliação do Estado Ecológico

De acordo o PGRH do Tejo o estado da massa de água é indeterminado.

Flora e Vegetação ribeirinha

A implantação da PLCR interfere com a área montante de duas pequenas sub-bacias que drenam diretamente para o rio Tejo na sua margem direita, a da vala do Carril e a da vala de Emáus. Os habitats ribeirinhos diretamente afetados, segundo a análise e avaliação feita no âmbito do EIA com base nos macrófitos, encontram-se em mau estado de conservação. Para jusante, até à confluência com o rio Tejo, estas valas intersectam vias de comunicação, áreas urbanas e terrenos onde se pratica agricultura intensiva. Muito embora não tenham procedido à avaliação do estado de conservação em que estes troços de jusante se encontram, a semelhança que apresentam em termos de colonização com os estudados no âmbito do EIA a montante, levam a crer que se encontram também em mau estado de conservação.

As valas encontram-se quase totalmente cobertas por caniço *(Phragmites australis)* e Tabúa *(Typha latifólia)*. Vêem-se alguns arbóreos nomeadamente de Freixos (*Fraxinus angustifolia)* e salgueiros (*Salix sp.)*. Nas proximidades da área em análise foram observados alguns exemplares

de Choupo branco (*Populus alba*), choupo negro (*Populus nigra*) e algumas tamargueiras (*Tamarix sp.*).

Para a classificação do estado ecológico dos diferentes ecossistemas fluviais existentes na área de estudo, foram eleitos quatro locais de amostragem:

- PLCR-1, na Vala do Carril, curso de água que se desenvolve no extremo norte da área de estudo;
- PLCR-2, no afluente da Vala do Carril, que atravessa parcialmente a área de estudo a oeste;
- PLCR-3, no afluente da Vala de Emáus que se desenvolve ao longo da estrada do Porto da Areia, limitando a este a área de estudo;
- PLCR-4, no extremo oeste, na Vala de Emáus, junto ao Caminho Municipal 1237.

A eleição destes quatro locais de amostragem, segundo o EIA, teve por premissa abarcar a heterogeneidade de ecossistemas fluviais existentes na área de estudo e que poderão ser potencialmente afetados pela implantação da Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo.

Desenvolvida a avaliação dos elementos relativos ao estado biológico, o EIA refere que em todos os índices usados se obtiveram uma avaliação de qualidade biológica má, manifestando o Índice *Mean Trophic Rank* (MTRp) um importante nível de poluição orgânica, o Índice de Vegetação Ripária (IVR) uma má integridade ecológica e o Índice de Qualidade de Bosque Ribeirinho (QBR) um bosque ribeirinho com degradação extrema.

A análise realizada permitiu concluir, inequivocamente, que as valas atravessadas pela área de estudo configuram um ecossistema ribeirinho completamente artificializado.

Caracterização da ictiofauna

Atendendo a importância que a comunidade piscícola possui como indicadora da qualidade ambiental dos sistemas fluviais e por ser, potencialmente, das mais afetadas pelas alterações de habitat provocadas por ações de regularização, canalização e alteração dos usos nos terrenos contíguos aos cursos de água, no presente trabalho é dada uma atenção particular a este grupo faunístico. Para avaliar o estado ecológico dos diferentes recursos hídricos superficiais existentes na área de implantação da PLCR, foram eleitos dois locais de amostragem, um na Vala do Carril e o outro na Vala de Emaús, ambas, afluentes diretas do rio Tejo.

Estes locais encontram-se todos situados na área de influência da Plataforma logística de Castanheira do Ribatejo – CR_Carril-1 (Vala do Carril) e CR_Emaús-1 (Vala de Emaús), e no seu extremo mais jusante devido à efemeridade que apresentam.

Segundo o EIA, uma vez que para esta região ainda não existe um índice de integridade biológica que contemple a ictiofauna como indicador ecológico, a análise foi feita com base em indicadores (métricas) para a comunidade piscícola.

- Vala do Carril

Na amostragem realizada, não foram capturados quaisquer indivíduos pertencentes à comunidade piscícola. Como já foi referido, quer as características hidrogeomorfológicas, quer a acentuada contaminação orgânica em que se encontra este ecossistema ribeirinho, impossibilita a existência de espécies piscícolas, mesmo as mais tolerantes à degradação.

Na análise das guildas ecológicas, e segundo o índice de integridade biótica (IIB), criado para a bacia hidrográfica do rio Tejo (Oliveira & Ferreira (2001), podemos dizer que o estado de conservação da Vala do Carril se apresenta ao nível da Extrema degradação.

Refira-se que em sistemas idênticos, afluentes que apresentam conectividade com grandes cursos de água (rio Tejo) e que não se encontram perturbados, podem pontualmente apresentar populações flutuantes, permanecendo nestes cursos de água de carácter intermitente enquanto as condições não lhes são adversas, nomeadamente as espécies *Anguilla anguilla* e *Cobitis paludica* muito resistentes a condições de défice de oxigénio e a diversos tipos de poluição.

- Vala de Emaús

Na amostragem realizada, não foram capturados quaisquer indivíduos pertencentes à comunidade piscícola. Como já foi referido, quer as características hidrogeomorfológicas, quer a acentuada contaminação orgânica em que se encontra este ecossistema ribeirinho, impossibilita a existência de espécies piscícolas, mesmo as mais tolerantes à degradação.

Na análise das guildas ecológicas, e segundo o índice de integridade biótica (IIB), criado para a bacia hidrográfica do rio Tejo (Oliveira & Ferreira, 2001), podemos dizer que o estado de conservação da Vala de Emaús se apresenta ao nível da Extrema degradação.

Refira-se que em sistemas idênticos, afluentes que apresentam conectividade com grandes cursos de água (rio Tejo) e que não se encontram perturbados, podem pontualmente apresentar populações flutuantes, permanecendo nestes cursos de água de carácter intermitente enquanto as condições não lhes são adversas, nomeadamente as espécies *Anguilla anguilla* e *Cobitis paludica* muito resistentes a condições de défice de oxigénio e a diversos tipos de poluição.

3.6.2.2 Avaliação de Impactes nos recursos hídricos superficiais

Fase de Construção

Aspetos quantitativos

Durante a construção do projeto é previsível que venham a ocorrer impactes negativos nos recursos hídricos superficiais existentes na respetiva área e envolvente, gerados pelas atividades de desmatação e decapagem do solo, movimentações de terras em geral e armazenamento de terras, uma vez que estas constituem atividades que potenciam a libertação de poeiras e partículas e, consequentemente, o seu transporte e deposição nas valas de drenagem e enxugo, incrementando o

seu assoreamento, o que tenderá a fazer subir o respetivo nível das águas, por dificuldade de escoamento. Caso o solo permaneça a descoberto por um período prolongado, poderão ainda ocorrer fenómenos erosivos que reforçam as referidas emissões. Estes impactes são considerados negativos, temporários, locais e com efeitos de curta a média duração, sendo minimizáveis e pouco significativos.

Após a execução do aterro, ocupando uma área de cerca de 43 ha entre as valas do Carril e de Emáus, o projeto introduzirá, comparativamente com a situação atual, um acréscimo da área impermeabilizada e, consequentemente, um aumento dos caudais circulantes na rede hidrográfica interessada, em situação de cheias. Este efeito, em situação de cheia e sem intervenções na rede hidrográfica, será previsivelmente responsável por uma subida dos níveis de água na secção de controlo do escoamento nas valas adjacentes à zona da PLCR Na fase de construção, estes impactes são considerados negativos, temporários, locais e com efeitos de curta duração, sendo minimizáveis e pouco significativos.

Às intervenções sobre a rede hidrográfica existente, de proteção e defesa contra cheias, correspondem, para além da elevação das cotas do terreno na área a edificar, a medidas de regularização fluvial para adequação da capacidade de vazão dos cursos de água intercetados. Desta forma, as valas regularizadas serão dimensionadas para permitir a vazão do caudal de ponta da cheia centenária, procedendo-se à colocação de enrocamento e de *gabions* nos taludes.

Estas ações abrangem a Vala de Emáus, a Vala de Fundo 1. A Vala de Fundo 2. A linha de água afluente da Vala do Carril, incluída na REN não será intervencionada.

Particularizando para a vala de Emaús, esta constitui um curso de água semelhante às restantes valas de enxugo e drenagem da zona, apresentando uma capacidade de vazão manifestamente insuficiente. Deste modo, no âmbito da criação da PLCR foi considerado imprescindível a execução de obras de regularização fluvial nesta vala, com a correção da diretriz (eliminação de alterações bruscas do alinhamento da vala) e redimensionamento do leito principal da linha de água. No dimensionamento das secções de vazão, para além da defesa contra inundações na zona da plataforma (até frequências médias de uma vez em cem anos), pretenderam minimizar o agravamento das condições de escoamento em situação de cheia, isto é, das sobre-elevações geradas nos níveis de água para montante.

Por outro lado, entre o limite da PLCR e a Vala do Carril encontram-se em construção os ramais de ligação à A1/IP1 em Castanheira do Ribatejo e respetivas ligações à rede rodoviária existente (incluindo a ligação à EN1 e os acessos à zona a Sul da Linha do Norte), que irão constituir uma barreira entre a PLCR e o curso de água, com exceção da zona localizada a Este (envolvendo a faixa confinante com o viaduto e com a rua da Estação). Para esta última zona, e embora não esteja na área de jurisdição da futura plataforma mas constituindo um acesso ao parque logístico, vão proceder ao alteamento localizado da estrada municipal para a cota ~ 3,9, de modo a evitar que a rua da Estação constitua um zona preferencial de drenagem do volume de água que transborda, com elevada frequência, da vala do Carril.

Os impactes gerados, resultantes do aumento da área impermeabilizada e do transporte e deposição de material proveniente, principalmente, das movimentações de solo nas valas de drenagem e enxugo, incrementando o seu assoreamento, são negativos e pouco significativos ao nível dos aspetos quantitativos dos recursos hídricos dado que estão previstas um conjunto de ações para aumento da capacidade de vazão da Vala de Emáus, da Vala de Fundo 1, da Vala de Fundo 2, e o alteamento da estrada municipal, entre outras medidas, que garantirão o escoamento dos caudais de cheias, sem afetação de pessoas e bens.

No que se refere às obras de regularização previstas, dado o mau estado de conservação da vegetação ripária das margens das linhas de água a intervir (nomeadamente na Vala de Emáus), não são expectáveis impactes negativos significativos, propondo-se neste Parecer que venham a ser executadas algumas medidas de reabilitação ecológica da linha de água considerada REN.

Aspetos qualitativos

Durante a construção do projeto é previsível que venham a ocorrer impactes negativos, temporários, locais e com efeitos de curta a longa duração na qualidade da água dos recursos hídricos superficiais existentes na respetiva envolvente, gerados pelas seguintes atividades construtivas: desmatações e decapagens do solo, movimentações de terras em geral, armazenamento de terras, exploração e gestão dos estaleiros da obra, funcionamento de veículos e maquinaria de apoio à obra (circulação, abastecimento, operações de manutenção) e execução de fundações.

Atendendo à presença de valas de drenagem quase em toda a envolvente à plataforma logística, a drenar para o rio Tejo, é assim expectável que eventuais derrames ou infiltrações no solo possam vir a escoar (superficial ou subterraneamente) para a referida massa de água, potenciando um impacte negativo sobre a qualidade da água do mesmo, o qual será contudo, sem expressão. Estas situações, a acontecer, serão contudo esporádicas e de baixa magnitude, não se prevendo a ocorrência de impactes com significado sobre a massa de água em causa.

De uma forma geral, podem-se identificar como potenciais impactes negativos sobre as valas identificadas no interior da área de estudo o seu eventual assoreamento, assim como o aumento de sólidos suspensos e contaminação da água (em resultado de eventuais derrames de óleos ou combustíveis, bem como pelo contacto com terras contaminadas ou produtos químicos usados na obra), que ocorrem durante os movimentos de terra e obras de construção civil a executar. Tratam-se contudo de impactes excecionais que não decorrem da atividade normal da obra. O afastamento das atividades construtivas relativamente às valas existentes e a implementação de boas práticas de exploração e gestão dos estaleiros das obras permitirão evitar a ocorrência de impactes significativos durante a fase de construção. Considera-se que as diversas medidas propostas neste parecer permitem minimizar e evitar os impactes nesta fase, tais como:

- Elaboração de planos de atuação para fazer face a situações de emergência que envolvam o derrame de substâncias nocivas e de óleos e combustíveis das máquinas e veículos afetos à construção;

- Proteger convenientemente as linhas de água e linhas de escoamento preferencial existentes relativamente às movimentações de terras necessárias à obra e, em geral, às atividades de exploração do estaleiro;
- Os estaleiros deverão, ainda, ser localizados preferencialmente em locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar, tanto quanto possível, movimentações de terras e abertura de acessos;
- Construção de uma plataforma impermeável para a realização de operações de abastecimento, manutenção e lavagens de equipamento afetosà obra. Esta plataforma deverá ser dotada de um sistema de recolha, armazenamento e tratamento das águas residuais, para que todas as águas residuais produzidas em obra sejam encaminhadas para um sistema de tratamento de águas residuais, com separação de matéria em suspensão e hidrocarbonetos, antes da sua descarga num coletor municipal.
- Nos locais de armazenamento de produtos perigosos em obra (óleos, lubrificantes e produtos químicos) deverão ser implantados volumes de contenção secundária, equipados com sistema de drenagem, devidamente impermeabilizados e em área protegida das condições climatéricas. A trasfega destes resíduos perigosos, apenas deverá ocorrer em áreas impermeabilizadas e com sistemas de drenagem apropriados.
- A reposição da estrutura física existente antes do início das obras, nas áreas ocupadas pelos estaleiros e acessos temporários aos locais das obras e nas áreas de ocupação temporária fora da área de construção;

Por outro lado, a fase de construção será responsável pela movimentação de elevado número de operários em estaleiro que irão gerar efluentes que serão, no entanto, encaminhados para as infraestruturas públicas de drenagem. Face à situação de referência, verificar-se-á um acréscimo de 19 m^3/dia de efluentes líquidos afluentes à rede pública de drenagem e ao sistema de tratamento.

Atendendo à existência de sistemas públicos de recolha, transporte e tratamento de efluentes domésticos, trata-se de um impacte é negativo, direto, temporário, moderado, certo, local, reversível, de mitigabilidade baixa e magnitude muito baixa.

Está prevista a ocorrência de efluentes líquidos resultantes da construção gerados, por exemplo, ao nível das operações de lavagem de rodados ou lavagem de ferramentas. Estes efluentes serão encaminhados para a infraestrutura pública por interposição de um sistema de pré-tratamento com retenção de hidrocarbonetos, ou serão acondicionados e reutilizados na produção de betão. Assim, conclui-se que o impacte será negativo, indireto, temporário, não significativo, certo, local, reversível, de mitigabilidade baixa e magnitude baixa.

Os impactes sobre a vegetação ribeirinha serão principalmente decorrentes das ações de aterro, da construção da rede viária e drenagem e da movimentação de máquinas. Atendendo ao mau estado de conservação da vegetação, considera-se que os impactes serão negativos, pouco significativos.

No que concerne, a comunidade piscícola julga-se que na fase de construção os impactes não serão significativos atendendo ao estado de conservação da Vala do Carril e Vala de Emaús que se apresenta ao nível da Extrema degradação ao resultado do índice de integridade biótico.

Fase de Exploração

Aspetos quantitativos

Durante a fase de exploração, prevê-se a manutenção dos impactes gerados na fase de construção e a geração de novos impactes associados à previsível ocupação/utilização da PLCR. Assim, considera-se que os principais impactes decorrerão das alterações continuadas no tempo resultantes da presença de um novo aterro, das alterações das condições de escoamento da Vala de Emaús (prolongamento do impacte iniciado na fase de construção) e de alterações de escoamento decorrentes da recolha de águas pluviais da PLCR.

Como anteriormente referido, após a execução do aterro, o projeto introduzirá, comparativamente com a situação atual, um acréscimo da área impermeabilizada e, consequentemente, um aumento dos caudais circulantes na rede hidrográfica interessada, em situação de cheias.

De acordo com o estudo hidrológico-hidráulico desenvolvido, preveem os seguintes efeitos da implementação do projeto sobre os aspetos de quantidade dos recursos hídricos superficiais (Gibb, 2011):

- Atualmente, os níveis máximos da água (cheia centenária) na Vala do Carril na zona adjacente à PLCR, sem influência das cotas da água no rio Tejo, atingem a cota ~3,0. Na situação futura (acréscimo de caudal circulante), em que não se prevê qualquer intervenção na vala do Carril, a alteração do andamento da superfície livre da água é impercetível;
- Para a Vala de Emaús estima-se que, para a cheia centenária na situação atual (com a implantação, a Sul da Linha do Norte, da plataforma de Lisboa Norte), a cota máxima da água atinja a cota 2,64 na zona frontal da PLCR (secção de montante da passagem hidráulica sob a rua da Estação/recinto dos SMAS de Vila Franca de Xira). Para a situação futura, este valor sobe para 2,80 (com a substituição integral da passagem hidráulica existente por um quadro com 3 m de rasto). Verifica-se, assim, uma subida de cerca de 0,16 m a montante da travessia sob a rua da Estação. No entanto, as intervenções, tal como concebidas, quer para a rede hidrográfica (implantação de valas com capacidade de vazão adequada), quer para o trecho da via rodoviária intercetado (alteamento da rasante na passagem hidráulica para a cota 3,4) evitam o extravasamento generalizado da rede hidrográfica da vala de Emaús, que se verifica atualmente com grande frequência;
- Na estrada do Bairro, os níveis máximos da água na Vala de Emaús no limite Norte da PLCR passam da cota 3,62 na situação atual (com galgamento do leito principal) para a cota 3,30 na situação futura. Esta redução de 0,32 m constitui uma medida de minimização dos riscos de inundação desta estrada municipal (CM1237).

Refere o EIA que analisando as conclusões do estudo hidrológico-hidráulico desenvolvido acima transcritas, é possível concluir que a implantação do projeto (juntamente com as obras de regularização propostas) não é passível de alterar o regime hidrológico da Vala do Carril e que irá ser responsável por alterações pouco significativas sobre os níveis máximos da água, na Vala de Emaús, em situação de cheias. Tratam-se assim de impactes negativos, localizados e pouco significativos.

Segundo o EIA, a salvaguarda de pessoas e bens é acautelada pelas seguintes opções de projeto:

- As zonas cujas redes de drenagem pluvial poderão ser, eventualmente, interligadas ao sistema de drenagem transversal do nó da A1 em Castanheira do Ribatejo ou que descarregarão para a Vala do Carril, serão implantadas à cota 4,2, que permite salvaguardar a PLCR da ocorrência simultânea de cheias e de elevados níveis de água no estuário do Tejo;
- As restantes áreas do recinto da PLCR poderão ser implantadas a cotas mais baixas, acompanhando a evolução dos níveis máximos da água (cheia centenária) nas Valas de Emaús e de Fundo 1;
- Independentemente da solução a privilegiar para a drenagem da plataforma, a estrada da Estação na zona passagem hidráulica da Vala de Emaús será alteada para a cota 3,4.
- Para confinar a zona afetada por inundações geradas, num cenário extremo, por extravasamento da Vala do Carril, a rasante da Rua da Estação (nas proximidades da margem direita desta linha de água) será elevada para uma cota mínima igual a 3,8.

No que se refere às alterações de escoamento decorrentes da recolha de águas pluviais da PLCR e por impossibilidade de a realizar através de coletores (tendo em conta que todo o empreendimento ficará praticamente à mesma cota), o projeto prevê a criação de diversas valas de drenagem secundárias, no interior do empreendimento, de modo a que estas possam receber os caudais pluviais, provenientes da drenagem das coberturas e arruamentos, e os encaminhem para as valas de drenagem principais.

A recolha das águas pluviais dos arruamentos será feita através de sumidouros nas zonas onde existe proximidade a valas de drenagem e por meio de valetas paralelas às vias de circulação em zonas afastadas de valas de drenagem. As valetas têm como objetivo encaminhar as águas pluviais para pontos de descarga que ligarão às valas. Segundo o EIA, optaram por esta solução com o intuito de aproveitar a inclinação do arruamento para drenagem da água em superfície livre sem necessidade de execução de condutas enterradas que devido às grandes distâncias a percorrer atingiriam grandes profundidades.

O impacte associado à descarga de águas pluviais em pontos concentrados é considerado como negativo, permanente, local e pouco significativo.

No que se refere às águas residuais, face aos valores estimados, e de acordo com as informações recolhidas junto da SIMTEJO, as redes de drenagem e os sistemas de tratamento do concelho têm capacidade para absorver quer a carga "permanente", quer a carga "de ponta" geradas pelos efluentes, sendo a afetação sobre os sistemas reduzida. Assim o impacte é negativo, direto, permanente, significativo, certo, local, não reversível, de mitigabilidade média e magnitude alta.

O desenvolvimento da atividade do loteamento industrial originará o consumo de água. Os valores estimados indicam um consumo regular de aproximadamente 112,5 m^3/dia. A área em estudo é servida pela rede de abastecimento pública de água, estando assegurado o fornecimento de água a partir da mesma. Será, no entanto necessário ajustá-la e prolongá-la para cada lote a executar atendendo às condições da entidade gestora, neste caso os Serviços Municipalizados de Vila Franca de Xira. No que concerne à disponibilidade de água, não se considera que o sistema sofra consequências significativas pela existência deste "novo consumidor". O impacte é negativo, direto, permanente, pouco significativo, certo, local.

Aspetos qualitativos

Considera-se que o potencial derrame de combustível ou de outros produtos químicos na rede hidrográfica existente decorrentes de operações de manuseamento de combustível ou meramente do tráfego rodoviário se afigura como um impacte pouco provável, de magnitude reduzida, com efeito prolongado a permanente, mas com possibilidade de minimização no que se refere ao abastecimento de veículos. Assim, à falta de dados concretos, e desde que se adotem regras adequadas de controlo/contenção de eventuais derrames e de salvaguarda do plano de água, os impactes originados por esta via serão, previsivelmente, sem significado.

O arraste de sólidos e de eventuais contaminantes provenientes por exemplo de óleos derramados no pavimento pode provocar problemas no escoamento e na qualidade das águas pluviais recolhidas, respetivamente. Assim, considera-se que para minimizar este impacte negativo, na fase de exploração deverá ser prevista uma rede de drenagem de águas residuais separativa das águas pluviais não contaminadas e contaminadas, devendo estas últimas serem sujeitas a tratamento em separador de hidrocarbonetos e conduzidas a destino final adequado. Deverão ainda ser sujeitas ao mesmo procedimento as águas residuais provenientes das lavagens dos veículos.

No caso do posto de abastecimento, os efluentes provenientes das lavagens e as águas pluviais contaminadas, deverão ser tratadas em separador de hidrocarbonetos e conduzidos a destino final adequado.

Salienta-se que, no caso das águas pluviais contaminadas, a tratar em separador de hidrocarbonetos, e caso as mesmas sejam conduzidas a linha de água (nomeadamente através de coletor pluvial) carece de licenciamento de descarga de águas residuais, a emitir por esta APA, de acordo com o disposto no Decreto-Lei nº 226-A/2007, de 31 de maio.

Em termos de impactes nos ecossistemas aquáticos e ribeirinhos, na fase de exploração do PLCR, considera-se que no geral os impactes serão negativos, pouco significativos certos e irreversíveis,

sobretudo resultantes do escoamento direto para as linhas de água das águas pluviais que irá originar perturbação acrescida, pelo arrastamento de hidrocarbonetos resultantes da movimentação de veículos. Este impacte e contudo minimizável com a implementação das medidas que constam deste Parecer.

3.6.3. Impactes Cumulativos

3.6.3.1 Recursos Hídricos Subterrâneos

A construção do projeto representa um impacte negativo, decorrente do aumento da área impermeabilizada, que se traduz na redução da área de recarga do sistema aquífero. Este impacte é cumulativo com a impermeabilização efetuada pela presença das edificações existentes e pelas construções previstas.

3.6.3.2. Recursos Hídricos Superficiais

Em termos quantitativos, atendendo ao estudo hidrológico-hidráulico desenvolvido, verifica-se que os efeitos da implantação do projeto do nó da A1 em Castanheira do Ribatejo originam uma alteração significativa na delimitação da rede hidrográfica local, fazendo com que (à exceção de trechos localizados de transbordamento de água da Vala do Carril) grande parte da zona prevista para a implantação da futura PLCR deixe de ser afetada pelas grandes cheias no rio Tejo, segundo este estudo.

Efetivamente, entre o limite da PLCR e a Vala do Carril encontram-se em construção os ramais de ligação à A1/IP1 em Castanheira do Ribatejo e respetivas ligações à rede rodoviária existente (incluindo a ligação à EN1 e os acessos à zona a Sul da Linha do Norte). Dos elementos de projeto consultados, estas vias serão implantadas na zona confinante com a futura plataforma, em aterro com a rasante acima da cota 3,8 (isto é, acima do nível máximo da água atingido durante a ocorrência da cheia centenária). Assim, estas infraestruturas constituem uma barreira entre a plataforma e o curso de água, com exceção da zona localizada a Este (envolvendo a faixa confinante com o viaduto e com a rua da Estação). Para esta última zona, e embora não esteja na área de jurisdição da futura plataforma, mas constituindo um acesso ao parque logístico, vão proceder ao alteamento localizado da estrada municipal para a cota ~ 3,9, de modo a evitar que a rua da Estação constitua uma zona preferencial de drenagem do volume de água que transborda, com elevada frequência, da vala do Carril.

Em termos qualitativos, a ocorrência de impactes cumulativos na fase de construção depende diretamente da simultaneidade dos trabalhos de construção das estruturas do projeto e das outras intervenções previstas nos projetos da Plataforma de Lisboa Norte e do Nó da Brisa.

Tendo em conta o faseamento previsto para as obras em causa, o EIA considera improvável o aumento da magnitude dos impactes sobre a qualidade da água apontados para a fase de

construção, que se prendem com o transporte de sedimentos e eventual derrame de produtos tóxicos para as linhas de água presentes e, consequentemente para o rio Tejo.

Durante a fase de exploração, a presença da globalidade dos projetos intensificará as pressões ao nível da presença de utilizadores e funcionários, conferindo maior probabilidade à ocorrência de derrames de combustível e óleo usado durante o funcionamento/ abastecimento/ manutenção de veículos pesados.

3.6.5. Medidas de Minimização e Plano de Monitorização

Concorda-se com algumas medidas de minimização propostas no EIA, tendo a CA proposto medidas adicionais, (ver Anexo II). Foi proposto pela CA um plano de monitorização para os recursos hídricos subterrâneos.

3.6.5. Conclusão Setorial

Os impactes passíveis de ocorrerem sobre os recursos hídricos subterrâneos estão associados à eventual deterioração da qualidade das águas subterrâneas e à impermeabilização de áreas de recarga e são classificados como impactes negativos, de magnitude variável e média e pouco significativos. Consideram-se adequadas e, desde que devidamente implementadas, suficientes as medidas de minimização propostas neste parecer.

Do ponto de vista dos recursos hídricos superficiais, a área de estudo apresenta-se inserida numa zona hidrográfica muito artificializada, dominada por valas de drenagem que escoam para o rio Tejo.

A qualidade da água nas referidas valas é má, o que é evidenciado pelo estudo desenvolvido aos ecossistemas ribeirinhos presentes.

Durante a fase de construção prevê-se a possibilidade de ocorrência de fenómenos de deposição de terras e assoreamento das valas envolventes à área de implantação do projeto. A criação do aterro da PLCR será ainda responsável pelo aumento da área impermeabilizada local e consequentemente pelo aumento dos caudais circulantes e do risco de cheias na Vala dos Emaús, o qual é contudo pouco significativo, segundo o estudo hidráulico e hidrológico. Ainda segundo o estudo hidráulico e hidrológico, o projeto permitirá reduzir o risco de cheias na zona da Estrada do Bairro.

As atividades de construção, em particular, poderão ainda ser responsáveis pela ocorrência de derrames de substâncias tóxicas e pela contaminação das águas superficiais.

Na fase de exploração, prevê-se a manutenção dos impactes sobre os recursos hídricos gerados na fase de construção, que assumem um carácter permanente.

Os potenciais impactes sobre a qualidade da água prendem-se com a ocorrência de eventuais derrames de combustível no sistema de drenagem de águas pluviais, decorrentes de operações de

abastecimento/manuseamento de combustíveis de veículos pesados. No entanto, consideram-se adequadas as medidas de minimização expostas neste parecer.

Assim, considera-se, pois, de emitir parecer favorável condicionado à:

- Apresentação de um projeto de arquitetura paisagística, que demonstre a valorização das espécies vegetais autóctones em particular dos habitats associados às linhas de água, nomeadamente da linha de água classificada como REN.
- A passagem hidráulica proposta para o atravessamento viário da linha de água, classificada como REN, deverá ter no mínimo 1 m de diâmetro.
- Cumprimento das medidas de minimização e planos de monitorização contidos neste Parecer.

Salienta-se que, no caso das águas pluviais contaminadas, a tratar em separador de hidrocarbonetos, e caso as mesmas sejam conduzidas a linha de água (nomeadamente através de coletor pluvial) carece de licenciamento de descarga de águas residuais, a emitir pela APA, de acordo com o disposto no Decreto-Lei nº 226-A/2007, de 31 de maio.

3.7. PAISAGEM

3.7.1. Aspetos Relevantes

De acordo com a caracterização da paisagem, a implantação do projeto insere-se na Sub- Unidade de Paisagem da " Linha de Vila Franca de Xira ", incluída na unidade de Paisagem " Vale do Tejo – Lezíria" e constituindo a transição entre a " Área Metropolitana de Lisboa" e o do " Ribatejo

Segundo os atributos estéticos e a síntese da análise visual da paisagem, a unidade de paisagem onde será construída a Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo apresenta qualidade visual reduzida/média e uma capacidade de absorção média a elevada.

Na sequência da análise dos impactes ambientais e de um modo geral, a implementação do projeto vai alterar significativamente a paisagem local que actualmente apresenta características muito particulares da Lezíria do Tejo, pelo que se considera de grande importância a execução do Projecto de Arranjo de Espaços Exteriores apresentado, de modo a minimizar o impacte visual e integrar o Projecto na sua envolvente. Esse projeto deverá ter em atenção as propostas do ICNF e da APA/ARH, relativamente ao tratamento da linha de água e espécies autóctones a utilizar.

Segundo o EIA, durante a fase de construção e aquando da preparação do terreno ocorrerão impactes negativos, de âmbito local, pouco significativos e temporários, que se prolongarão ao longo das diferentes fases de construção diminuindo à medida que decorre a obra. Relativamente a estes impactes, consideram- os mesmos negativos, temporários, com magnitude elevada e significativos.

Face ao exposto, e tratando-se um Projecto de grande dimensão (38 Há), o mesmo irá alterar significativamente a paisagem local, pelo que os impactes na fase de funcionamento são negativos e

permanentes, mas que ao longo do tempo, através da consolidação dos espaços verdes e após um processo de adaptação/integração, serão minimizados passando a fazer parte da nova paisagem local.

Tendo em conta que a construção das infraestruturas será faseado e concluído até ao final de 2017 deverá ser apresentado um cronograma do faseamento da obra e da posterior gestão e manutenção do projeto de arranjo de espaços exteriores, O cronograma deverá ser adaptado de forma a integrar os trabalhos relativos ao projeto de arranjo de exteriores para que este seja faseado e articulado com o faseamento da obra proposto.

3.7.2. Medidas de minimização

Concorda-se na generalidade com as Medidas de Minimização propostas no EIA propondo a CA para além dessas medidas, a implementação também das seguintes, na fase de construção:

- Vedação com tapumes de todas as áreas onde se desenvolvam trabalhos incluindo as zonas de estaleiros e parqueamento de máquinas, de modo a proteger as populações das poeiras e da desorganização espacial;

- Promover a recuperação paisagística de todas as áreas degradadas devido à execução da PLCR e acessos rodoviários, através da estabilização biológica de taludes de aterro e escavação, recorrendo-se a vegetação autóctone, de forma a contribuir para a diminuição dos processos erosivos. A recuperação paisagística nos taludes deverá ser faseada de modo a encontrarem-se terminados quando os trabalhos de modelação de terras estiverem concluídos.

- No caso de vir a ser construída a barreira acústica, após a obtenção dos resultados da monitorização proposta no EIA, deverá ser feito o seu enquadramento paisagístico na área envolvente podendo recorrer a painéis especialmente concebidos para o efeito e/ou através de plantações (arbórea, de trepadeiras), ou módulos arbustivos colocados a tardoz da mesma.

3.7.3. Conclusão

Face ao exposto, considera-se viável a implementação do Projecto no que se refere ao fator ambiental paisagem desde que o projeto de arranjo de espaços exteriores tenha em atenção as propostas do ICNF e da APA/ARH, relativamente ao tratamento da linha de água e espécies autóctones a utilizar, seja apresentado um cronograma do faseamento da obra e da posterior gestão e manutenção do projeto de arranjo de espaços exteriores. Este cronograma deverá ser adaptado de forma a integrar os trabalhos relativos ao projeto de arranjo de exteriores para que este seja faseado e articulado com o faseamento da obra proposto e ainda que sejam implementadas as medidas de minimização constantes do EIA e propostas pela CA.

3.8.Sócio Economia

3.8.1 Ambiente Afetado pelo Projeto

A área de implantação do projeto encontra-se atualmente ocupada com terrenos em pousio, usados anteriormente como pastagem, sendo atravessada por grande número de valas de drenagem e enxugo, em zona inundável da várzea do rio Tejo, que escoam diretamente para a Vala do Carril, afluente direto do Tejo e que se sobrepõem a várias condicionantes e restrições de utilidade pública.

Na área envolvente identifica-se para além da existência de pequenos aglomerados de construções de apoio e armazéns dispersos a Plataforma Logística Lisboa Norte (PLLN) projeto implementado a partir de 2008, que tinha como principal objetivo a reorganização, racionalização e concentração da atividade logística da região Norte da Área Metropolitana de Lisboa. Era, pois expectável que a partir de 2011, com a concretização parcial das infraestruturas aprovadas, houvesse uma procura/instalação de empresas na PLLN, o que não ainda aconteceu.

Os aglomerados populacionais mais próximos da área de intervenção são Castanheira do Ribatejo (vila com cerca de 7505 habitantes), situada a nascente, o lugar da Vala do Carregado (384 habitantes), a norte e o aglomerado de Quintas, situado a Poente da Vala do Carregado e da EN 1.

Os principais acessos actualmente existentes na zona de intervenção operam-se a partir da EN 1, na zona Sul de Castanheira do Ribatejo, e efetuam-se através de dois viadutos sucessivos sobre a A1 e sobre a Linha do Norte. A construção do nó rodoviário (no limite Norte da área de intervenção), inicialmente projetado para ligar a EN1 e a A1, à Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN), mas que inclui ramais para a estrada do Porto da Areia, possibilita o acesso à Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo (PLCR) agora em estudo. Os acessos rodoviários mais próximos são o CM1237 (que limita o terreno a noroeste) e a estrada do Porto da Areia (que o limita por sudeste).

É referida ainda a fácil acessibilidade ao caminho-de-ferro, por a área se localizar entre as estações ferroviárias de Castanheira do Ribatejo e Carregado.

Foram identificados como projetos associados ou complementares ao projeto

- a implementação de medidas de regularização fluvial para adequação da capacidade de vazão dos cursos de água intercetados, nomeadamente da Vala de Emaús, medidas essas que serão detalhadas no estudo hidráulico a adequar ao projeto de execução do loteamento;

- a melhoria das condições de circulação nos acessos viários existentes, nomeadamente com criação de duas rotundas fora da área de intervenção, de forma a garantir as condições de segurança e escoamento do trânsito.

Em ambos os casos não se encontra ainda definida qual a entidade responsável pela sua concretização, estando prevista uma fase de negociação com as entidades com interesse na área e no âmbito dos projetos.

3.8.2. Potenciais Impactes do Projeto

O EIA identifica como impactes do projeto os associados às principais atividades previstas para a fase de construção e que tem a ver com a qualidade de vida da população residente e que passam nomeadamente pelas atividades ligadas à:

- Decapagem da terra vegetal da área de intervenção,
- Modelação geral do terreno, consolidação dos solos e aterros e construção da rede viária interna;
- Instalação das principais infraestruturas nomeadamente: a rede geral de abastecimento de água e incêndio, rede de drenagem de águas residuais pluviais e de drenagem de águas residuais domésticas; redes de abastecimento de energia elétrica e telecomunicações, rede de abastecimento de gás natural/propano, e a
- Implementação do projeto de espaços exteriores, nomeadamente a instalação da estrutura verde de enquadramento.

Destaca-se nesta fase como impactes imediatos: a afetação de parcelas inseridas na REN, (Estrutura Ecológica Municipal) e na zona de proteção e salvaguarda à A1; a alteração do uso agrícola predominante (solos com elevado potencial agrícola); a diminuição do valor cénico existente e a afetação/interferência do contexto de proximidade ao rio Tejo.

Na fase de exploração serão expetáveis impactes a nível da:

- Circulação de veículos automóveis, ligeiras e pesadas
- Atividade logística com características que dependem do tipo de operadores que se vierem a instalar na plataforma;
- Atividade de produção de fabrico de massas e processamento de paletes;
- Emissão de gases com efeito de estufa associada aos equipamentos que têm por base o funcionamento por queima de gás natural/propano;
- Emissão de águas residuais domésticas e outras provenientes de tratamentos;
- Produção de resíduos diferenciados associados a todas as atividades logísticas e de produção.

O EIA não prevê que a fase desativação da Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo venha a ocorrer num horizonte de curto ou médio prazo.

No entanto, e uma vez que está prevista uma vida útil de 40-45 anos para a plataforma apontam como atividades previstas a demolição de edifícios e infraestruturas, a sua remoção e encaminhamento para reciclagem, e ou para aterro controlado.

A programação temporal estimada das fases de construção, exploração e desativação considera:

- Início da consolidação do solo logo que possível, sendo expectável começar os trabalhos no início de 2012, para concluir os armazéns do Lote 1 em 31 de Janeiro de 2013.

- Após a construção dos armazéns no lote 1, inicia-se a construção do posto de abastecimento no lote 4, com conclusão prevista até Junho de 2013.

- Em seguida, prevê-se a construção faseada até 2017: Lote 2 – de Julho de 2013 a Novembro de 2014; Lote 3 – de Novembro de 2014 a Abril de 2016; Lote 5 – de Abril de 2016 a Fevereiro de 2017.

No domínio específico do fator ambiental em apreciação, designadamente na identificação preliminar das populações e de grupos sociais potencialmente afetados ou interessados pelo projeto, o EIA destaca Castanheira do Ribatejo como uma das freguesias menos populosas do concelho de Vila Franca de Xira, caracterizada em termos de edificado, por um contínuo desde a Póvoa de Santa Iria até à Castanheira do Ribatejo – Vala do Carregado, tratando-se de uma faixa que constitui também o corredor de passagem de várias infraestruturas, obrigando a áreas de proteção e constituindo barreiras físicas de ligação das zonas urbanas com o Rio.

São ainda destacadas as atividades económicas do concelho, que se centram no sector secundário, onde se regista uma forte predominância no comércio por grosso e a retalho, situação idêntica à zona de intervenção do projeto como seja em Castanheira do Ribatejo e Carregado.

Na fase de construção prevêem-se impactes negativos significativos, embora temporários, dado que se irá intervir a nível do território, o que envolverá mobilização do solo, limpeza, movimentação de máquinas e tráfego de veículos pesados associados à obra, que tenderão a induzir:

- Degradação das condições de habitabilidade e de trabalho;

- Degradação do uso em alguns espaços exteriores, serviços públicos e equipamentos;

- Degradação das vias utilizadas.

Como impactes positivos, igualmente temporários, salientam-se os efeitos sobre o emprego relacionado com a construção e prestação de serviços e a dinâmica económica local associada.

Na fase de exploração serão expectáveis impactes positivos significativos e permanentes, nomeadamente os que se prendem com a criação/ manutenção de emprego na região, e que se traduzirá num aumento de rendimento das famílias e na dinamização da economia local e regional.

Releva-se ainda para o efeito positivo referente à disponibilização de um espaço renovado com uma nova área destinada à logística, de serviços e espaços verdes, cumprindo definido nos instrumentos de gestão territorial eficazes, dinamizando, em termos comercias da zona, com reflexos a nível local e regional.

3.8.3. Medidas de Minimização Gerais e Especificas

O EIA apresenta medidas de minimização com as quais se concorda

3.8.4. Conclusão Sectorial

O projeto proposto apresenta impactes, quer positivos – essencialmente do ponto de vista de desempenho da atividade logística e de apoio ao setor industrial, e do potencial crescimento de emprego associado à construção e posterior exploração do empreendimento – quer negativos, sendo estes significativos, uma vez que envolvem uma diversidade de efeitos cujo conjunto se reflete na afetação e perda de recursos, designadamente no que respeita à ocupação de solos com capacidade agrícola e geração de outros efeitos negativos associados à alteração do uso do solo, que no entanto são atenuados, uma vez que o planeamento proposto para este local é de expansão da área logística.

3.9.AMBIENTE SONORO

3.9.1. Aspetos Relevantes

A envolvente da área de implantação da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR) é construída predominantemente por espaços multiusos e industriais, verificando-se a norte e sudoeste, a uma distância de cerca de 180 a 250 metros, áreas habitacionais (Vala do Carregado e Castanheira do Ribatejo, respetivamente); a cerca de 300 metros localiza-se a Escola Básica do 1.º ciclo com jardim-de-infância da Vala do Carregado.

No que respeita à área da PLCR, esta confronta a oeste com a autoestrada A1, e a este com a estrada do Apeadeiro e com a linha de caminho-de-ferro do norte; a norte e sul confronta com áreas habitacionais e áreas industriais.

As fontes sonoras mais relevantes são a A1 e a linha férrea e, com menor contribuição para o ambiente sonoro, o tráfego que circula na estrada do Apeadeiro/Rua da estação e Caminho Municipal 1237.

A caracterização do ambiente sonoro da área de implantação e envolvente do projeto da PLCR, na situação de referência, foi efetuada através da realização de campanhas de medições acústicas. Para tal, foram selecionados recetores sensíveis potencialmente afetados pala construção e pela

exploração da plataforma logística, designadamente as habitações mais próxima localizadas a noroeste (L1 L4) e junto ao Bairro Atral-Cipan (L2 e L3).

De acordo com os resultados constantes no EIA, verifica-se que o ambiente sonoro nos locais L1 e L4 são afetados principalmente pelo tráfego rodoviário que circula ma A1, enquanto o locais L2 e L3 são afetados pelo tráfego rodoviário (com elevada percentagem de veículos pesados) que circula na rua da estação e pelo tráfego ferroviário.

De acordo com a classificação zonal, nos temos instituído pelo Regulamento Geral do Ruído (RGR), o local 3 (junto à escola) foi classificado de zona sensíveis e os restantes locais de zona mista.

Com base nos critérios de qualidade acústica estabelecidos pelo município para a área em análise, verifica-se que na generalidade dos locais avaliados os níveis sonoros encontram-se próximos dos valores-limite legalmente estabelecidos.

A evolução previsível do ambiente acústico nos locais atrás considerados, na ausência da implementação do projeto, estará principalmente associada ao projeto da Plataforma Logística Lisboa Norte (PLLN), o qual já se encontra aprovado, encontrando-se presentemente em construção o Nó de acesso à A1 e à EN1 (ligação que também permitirá a ligação ao projeto – PLCR); segundo o estudo, é expetável um acréscimo dos níveis sonoros numa faixa envolvente à nova via em construção, podendo vir a aumentar os níveis sonoros junto às habitações do bairro Atral-Cipan. Porém, o EIA do acesso rodoviário ao Nó do carregado prevê que o acréscimo previsível venha a ser monitorizado e, eventualmente, a necessidade de virem a ser implementadas barreiras acústicas.

Relativamente à avaliação de impactes na componente acústica da ambiente associada à implementação do projeto das PLCR, foram abordadas duas situações distintas – as fases de construção e exploração do projeto.

Para a fase de construção, o exercício previsional baseou-se em dados bibliográficos e na aplicação do modelo teórico relativo à atenuação da energia sonora com a distância da fonte ao recetor. Nesta fase, os impactes no ambiente sonoro estão associados à maquinaria nas operações de construção, sendo expectável que na fase de infraestruturação da área de intervenção do projeto ocorram as operações mais ruidosas. De acordo com o estudo, os níveis sonoros típicos de equipamentos de construção civil situam-se entre os 75 dB(A) e 85 dB(A) a cerca de 10 metros de distância. Nos recetores sensíveis localizados a norte/nordeste (habitações pertencentes ao Bairro da Antral – Cipan e junto à Rua da Estação) a cerca de 290 e 200 metros de distância ao limite da área de intervenção do projeto, respetivamente, os níveis sonoros serão da ordem de grandeza dos 53 dB(A) a 57 dB(A), respetivamente às atividades ruidosas que se realizem junto do limite mais próximo das habitações. No que respeita à Escola da Vala do Carregado é previsível que os níveis sonoros venham a ser inferiores aos 53 dB(A).

No que respeita à movimentação de veículos pesados e caso a sua circulação ocorra em vias em que se verifique a presença de habitações, poderão ocorrer perturbações do ponto de vista acústico; no entanto, segundo o estudo, face à perturbação atualmente existente, não se perspetivam acréscimos

de ruído significativos, pelo que a fase de construção da PLCR não se traduzirá em impactes negativos significativos.

Para a fase de exploração os impactes terrão origem no ruido gerado pelo tráfego pesado de mercadorias e pelo trafego de veículos ligeiros de transporte individual com origem e destino na plataforma logística. O estudo de ruído baseou-se em técnicas de modelação apropriadas par o efeito, tendo sido desenvolvidos vários cenários, designadamente:

- da situação atual;
- situação futura com e sem o projeto da PLCR, mas considerando o acréscimo de tráfego da futura PLLN;
- situação com o projeto, a qual considera o tráfego atual, mais o trafego induzido

com o projeto contemplando o novo Nó com a A1.

Com base no último cenário atrás referido o qual permite avaliar os impactes na componente acústica do ambiente decorrente apenas do projeto em análise, verifica-se que nos locais L1, L2 e L3 (habitações localizadas a noroeste, junto ao Bairro Atral-Cipan e Escola da Vala do Carregado) os níveis sonoros violarão os limites relativos ao critério de exposição ao ruido ambiente preconizados pelo RGR, sendo que para o local L2 (habitações do Bairro Atral-Cipan) o incremento sonoro é de cerca de 5 dB(A); relativamente ao local 4, próximo do Centro Social Paroquial Casa de S. José verificou-se que os valores obtidos para a situação atual foram superiores aos obtidos com a situação com o projeto da PLCR, uma vez que não foi considerada para a situação atual a barreira acústica na A1, atualmente desmontada devido à construção do novo Nó da A1.

Segundo o estudo, é previsível que a exploração do projeto da PLCR venha a induzir impactes negativos significativas de magnitude moderada a elevada.

Em termos de impactes cumulativos, os níveis sonoros, na situação futura com o projeto em avaliação (PLCR) e o projeto da Plataforma Logística Lisboa Norte, tenderão a agravar significativamente a situação de violação dos níveis sonoros, pelo que os impactes serão negativos, de magnitude elevada, junto dos recetores sensíveis, designadamente, junto ao Bairro Atral-Cipan, das habitações localizadas ao longo da Rua da Estação e da Escola da Vala do Carregado.

Face à avaliação de impactes no domínio do ruído anteriormente referida, o EIA propõe medidas de minimização, bem como um plano de monitorização, com os quais se concorda.

3.9.2. Medidas de Minimização e Plano de Monitorização

O EIA apresenta Medidas de Minimização genéricas e específicas e Plano de Monitorização com os quais se concorda (ver anexo II).

3.9.3. Conclusão Sectorial

Avaliados os impactes na **componente acústica do ambiente associado à construção e exploração da PLCR, verifica-se que são esperados impactes negativos significativos nos recetores sensíveis mais expostos,** que no entanto podem ser minimizados e monitorizados através da implementação de medidas de minimização e do PM proposto.

3.10. Qualidade do Ar

A plataforma irá ocupar uma área total de 380.108,65 m^2 numa zona localizada a Noroeste do caminho-de-ferro da linha do Norte e a sudeste da autoestrada A1 (por sua vez paralela à EN1/IC2), sobre faixa aluvial húmida e, portanto, numa zona de relevo notoriamente aplanado.

Além da possibilidade de acesso por meio do caminho-de-ferro, em que a área de intervenção se localiza entre as estações ferroviárias de Castanheira do Ribatejo e Carregado, os acessos rodoviários mais próximos são o CM 1237 (que limita o terreno a NOO) e a estrada do Porto da Areia (que o limita por SSE).
Além disso, é de referir a construção atual do nó rodoviário (no limite Norte da área de intervenção), inicialmente projetado para comunicar a EN1 e a A1 à Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN), mas que inclui igualmente ramais para a estrada do Porto da Areia e portanto para a Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo (PLCR) agora em estudo.

A principal fonte de poluentes atmosféricos, identificadas na envolvente próxima do empreendimento, corresponde ao tráfego rodoviário.

3.10.1. Ambiente afetado pelo projeto

Na proximidade da área de implantação da Plataforma Logística da Castanheira, as principais fontes de emissão de poluentes atmosféricos, identificadas no EIA, são o:

- Tráfego automóvel que circula na A1 – Autoestrada do norte e na EN1;
- Tráfego automóvel que circula nas estradas locais, em particular na rua da Estação e na estrada de acesso à área a sudeste da linha de caminho-de-ferro, que evidenciam uma elevada percentagem de veículos pesados que têm origem nas várias empresas de logística e transporte existentes; Central Termoelétrica do Ribatejo localizada a cerca de 900 metros a nordeste (essencialmente emissões de NOX e CO2);
- Atral-Cipan localizada a cerca de 160 metros a nordeste (emissões de NOX, COV, partículas em suspensão);
- Central de betão pronto localizada a cerca de 230 metros a sudoeste (emissão de partículas em suspensão).

Sendo uma zona maioritariamente rural mas com presença destas fontes emissoras, podem existir elevadas concentrações de dióxido de azoto (NO_2), dióxido de enxofre (SO_2), monóxido de carbono

(CO), benzeno (C_6H_6) e partículas em suspensão com diâmetro aerodinâmico inferior a 10 µm (PM_{10}). Sendo o NO_2 e PM_{10}, os poluentes que na região têm apresentado níveis mais preocupantes.

Relativamente a recetores sensíveis é de referir que a área de implantação do Projeto localiza-se numa zona rural mas com uma ocupação industrial e logística, existindo no entanto zonas habitacionais na envolvente próxima.

Para a caracterização da qualidade do ar na zona envolvente da área do projeto recorreu-se à informação disponível de quatro estações de monitorização da Rede de Monitorização da Qualidade do Ar da Central Termoelétrica do Ribatejo, para o ano de 2010, relativa aos principais poluentes atmosféricos (NO_2, SO_2, PM_{10}, CO e C_6H_6). Para a caracterização das emissões de poluentes atmosféricos recorreu-se ao inventário nacional de emissões de poluentes atmosféricos, referente ao ano 2008, elaborado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA, 2010). Foi também efetuada a modelação da situação de referência, para 6 recetores sensíveis existentes na envolvente da PLCR, para os poluentes relevantes na fase de exploração (NO_2, CO e PM_{10} devidos às emissões de tráfego). Para a simulação da dispersão dos poluentes atmosféricos utilizou-se o programa Breeze Roads GIS Pro v5.1.0, desenvolvido pela Trinity Consultants, que incorpora o modelo gaussiano de dispersão de fontes em linha CALINE 4 (também usado na modelação dos impactes da fase de exploração).

A modelação foi efetuada para efeitos de comparação da situação de referência com a situação futura, com projeto e sem projeto, e porque as estações de monitorização se encontravam em locais de fundo (sem influência direta de nenhuma fonte poluente), enquanto que, alguns dos recetores sensíveis modelados, na avaliação de impactes, se localizam em locais que com influência direta de tráfego (distância menor que 50 metros). Estes recetores foram as habitações mais próximas da PLCR e o Centro Social Paroquial Casa de S. José localizados no Bairro da Atral-Cipan (R1, R2 e R4), as habitações mais próximas da PLCR localizadas junto à estrada da Estação (R6) bem como a escola da Vala do Carregado (R5). Considerou-se ainda uma casa isolada (R3) localizada entre a PLCR e a A1.

A análise efetuada aos dados das estações e da modelação para a situação de referência permitiu concluir, no que respeita à qualidade do ar na área de estudo, que as concentrações dos poluentes analisados se situam em geral abaixo dos valores limite, verificando-se apenas a ultrapassagem dos valores limite em relação à concentração de PM_{10}, embora o número de excedências se situe abaixo do limite permitido. Os valores da concentração dos poluentes analisados refletem no entanto alguma degradação da qualidade do ar que é resultado da atividade industrial e do elevado tráfego automóvel que se verifica nas principais vias rodoviárias salientando-se ainda o elevado tráfego de pesados que circula nas estradas locais associados à forte presença da atividade logística.

Na fase de construção, limitada temporalmente, os impactes são essencialmente devidos às emissões difusas de partículas (a ter em consideração as frações PM_{10} e $PM_{2,5}$) características de trabalhos onde estão envolvidas movimentações de terras, transporte e deposição de materiais

pulverulentos e à armazenagem de inertes (brita, areia, pó de pedra, etc.) para a realização da obra e também a erosão das partículas pelo vento em áreas decapadas. As emissões de partículas podem assumir magnitude elevada, em particular em períodos secos do ano, se não forem adotadas medidas de minimização adequadas. Para além deste impacte, há ainda que considerar os motores dos equipamentos afetos à obra que originarão a emissão de gases poluentes, em particular óxidos de azoto (NOx), monóxido de carbono (CO), e compostos orgânicos voláteis (COV) que no entanto não são normalmente relevantes.

Na fase de exploração, a emissão de poluentes atmosféricos está associada ao tráfego que será gerado, quer de veículos de transporte individual, quer sobretudo de veículos pesados de transporte de mercadorias resultante da atividade da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR). Este aumento acarretará um acréscimo da emissão de vários poluentes como os óxidos de azoto (NOx) e as partículas da fração inferior a 10 µm (PM10), que são atualmente os mais importantes, mas também as partículas da fração inferior a 2,5 µm (PM2.5), o monóxido de carbono (CO), e os compostos orgânicos voláteis (COV).

A metodologia seguida na avaliação dos impactes desta fase envolveu a determinação dos fatores de emissão dos poluentes CO, NOx e PM10 utilizando o programa COPERT4, versão 9, e tendo por base o estudo de tráfego desenvolvido no âmbito do projeto e a estrutura do parque automóvel em função da tecnologia e respetivas normas de emissão (pré-Euro, Euro I a V); e a previsão das concentrações de poluentes atmosféricos resultante destas emissões, junto a cada recetor identificado, simulando a sua dispersão na atmosfera através de modelação.

Com base no estudo de tráfego foram efetuadas simulações tendo em conta o tráfego futuro na rede viária existente e futura considerando o tráfego gerado pela Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo. Foram efetuadas ainda simulações tendo em conta o tráfego gerado pela futura Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN) e outros empreendimentos (OUT) previstos para a zona para a posterior análise dos impactes cumulativos.

Avaliando os resultados das várias situações futuras simuladas, face à simulação efetuada para a situação de referência, para os dois poluentes mais relevantes para o caso em apreço, as PM10 e o NO2, junto aos 6 recetores considerados verificou-se o seguinte:

- sem o projeto (apenas considerando a futura Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN) e outros empreendimentos (OUT)), prevê-se um aumento nas concentrações de NO_2 entre 5 e 17% nos valores máximos horários e de entre 1 e 2% na média anual, enquanto que para as PM_{10} o aumento varia entre 1 e 3% para as média diárias e é cerca de 1% para a média anual.
- considerando apenas o projeto PLCR, estima-se um aumento nas concentrações de NO_2 entre 0 e 4% nos valores máximos horários e de entre 0 e 0,5% na média anual, enquanto que para as PM_{10} o aumento varia entre 2 e 5% para as média diárias e varia entre 0 e 1% para a média anual.

- considerando impactes cumulativos do PLCR, PLLN e outros projetos para a mesma zona, estima-se um aumento nas concentrações de NO_2 entre 7 e 27% nos valores máximos horários e de entre 2 e 5% na média anual, enquanto que para as PM_{10} o aumento varia entre 0 e 2% para as média diárias e varia entre 0,5 e 2% para a média anual.

O recetor para o qual se preveem as concentrações mais elevadas tanto na situação atual como na futura com ou sem projeto é o nº 3 localizado a poucos metros da Autoestrada A1, do novo nó de acesso à plataforma e da própria plataforma. O maior aumento das concentrações que se estima para este ponto face à situação atual deverá ocorrer nos valores máximos horários de NO2 (cerca de 7%) considerando os impactes cumulativos não se prevê no entanto que seja ultrapassado o valor limite horário para este poluente.

O recetor sensível que se prevê que venha a sofrer uma maior degradação da qualidade do ar (com aumentos de concentrações nos poluentes relevantes que chegam a 27%) é o nº 6 localizado junto à estação e a poucos metros da estrada do Porto de Areia para a qual se prevê um aumento de trafego de cerca de 133% face ao existente atualmente.

- De uma forma geral, prevê-se que a qualidade do ar venha a sofrer alguma degradação, durante a fase de exploração do projeto, não se prevendo no entanto que venha a alterar a situação que se verifica atualmente, ou seja, as concentrações dos poluentes deverão situar-se abaixo dos valores limite, verificando-se apenas a ultrapassagem do valor limite diário (50 $\mu g/m^3$) em relação à concentração de PM_{10}, embora o número de dias em excedência se deva manter abaixo do limite permitido (35 dias).

3.10.2. Medidas de Minimização

Devem ser implementadas, <u>para a fase de construção</u>, as seguintes medidas referidas no EIA e que apesar de usarem outra redação também são referenciadas "medidas de minimização gerais da fase de construção" sugeridas no documento da APA, nomeadamente a MM 9 e 37

- Recomenda-se que nos períodos secos, em especial no Verão, se promova o controlo das poeiras e seu arrastamento pelo vento, nomeadamente através da rega da área de construção e acessos, evitando assim que as poeiras se depositem sobre a vegetação existente nas áreas circundantes; (M37)
- Nas superfícies não pavimentadas deve ser feita a aspersão de água, de modo a diminuir a produção de poeiras. Este aspeto também assume algum significado na proximidade da rede viária existente, contribuindo para manter a visibilidade naquelas vias; (M37)
- Durante o armazenamento temporário de terras e de detritos, deve efetuar-se a sua proteção com coberturas impermeáveis ou não porosas (nos períodos de chuva) e assegurando o seu humedecimento periódico (nos períodos mais secos), reduzindo-se a possibilidade de mobilização pela água da precipitação e pelo vento. As pilhas de terras devem ter uma altura que garanta fitas para melhorar a visibilidade; (M9).

Devem ser implementadas as seguintes medidas propostas e que se encontram referenciadas no documento da APA "medidas de minimização gerais da fase de construção": M29, M33; M38.

Não se propõem medidas para a fase de exploração

3.10.3.Conclusão Sectorial

A área de implantação do Projeto localiza-se numa zona rural mas com uma ocupação industrial e logística, existindo no entanto zonas habitacionais (recetores sensíveis) na envolvente próxima.

A caracterização da situação de referência com base em dados de estações fixas (geridas pela Central Termoelétrica do Ribatejo) e modelação determinística permitiram concluir que existe alguma degradação da qualidade do ar que é resultado da atividade industrial e do elevado tráfego automóvel que se verifica nas principais vias rodoviárias salientando-se ainda o elevado tráfego de pesados que circula nas estradas locais associados à forte presença da atividade logística. Apesar disso as concentrações dos poluentes analisados situam-se em geral abaixo dos valores limite, verificando-se apenas a ultrapassagem dos valores limite em relação à concentração de PM_{10}, embora o número de excedências se situe abaixo do limite permitido.

Durante a fase de construção do empreendimento em análise são expectáveis impactes negativos, diretos e temporários na qualidade do ar, essencialmente devidos à emissão de poeiras em quantitativos que poderão ser por vezes elevados em períodos de menor pluviosidade, e afetar os recetores que se localizam a distâncias mais próximas área onde decorrerão as obras nomeadamente o recetor R3 localizado a poucos metros da Autoestrada A_1, do novo nó de acesso à plataforma e da própria plataforma. Estes impactes podem no entanto ser minimizados se forem implementadas medidas de minimização usuais em fase de obra.

Na fase de exploração, a emissão de poluentes atmosféricos estará associada ao tráfego que será gerado, quer de veículos de transporte individual, quer sobretudo de veículos pesados de transporte de mercadorias resultante da atividade da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR). Este aumento acarretará um acréscimo da emissão de vários poluentes como os óxidos de azoto (NO_x) e as partículas da fração inferior a 10 µm (PM_{10}), que são atualmente os mais problemáticos na região de Lisboa.

A avaliação efetuada recorrendo a modelação dos impactes na situação futura com e sem projeto, permitiu concluir que o acréscimo de tráfego induzido pela PLCR não alterará significativamente a qualidade do ar existente atualmente no local. Representará no entanto um impacte negativo direto e irreversível na qualidade do ar, de reduzida magnitude, **não sendo considerado significativo uma vez que não serão ultrapassados os valores limite estabelecidos legalmente para a qualidade do ar, mesmo tendo em conta os impactes cumulativos**.

4. PARECERES EXTERNOS

Ao abrigo do número 9 do art.º 13 do Decreto-lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado e republicado pelo Decreto-lei nº 179/2005, de 8 de Novembro foi solicitado parecer às seguintes entidades com competência no projeto: Instituto Nacional de Infraestruturas Rodoviárias, INIR, Rede Elétrica Nacional, EDP, Rede de Distribuição, Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, Laboratório Nacional de Energia e Geologia, IP, Autoridade Nacional de Proteção Civil, REN Gasoduto, Ministério da Defesa Nacional, Rede Ferroviária Nacional, REFER EPE, Instituto Português do Desporto, IPD e Direção Regional de Educação de Lisboa e Vale do Tejo, DRELVT.

Os contributos das entidades que responderam em sede de consulta externa encontram-se no Anexo II do presente Parecer.

A ANPC e o Ministério da Defesa Nacional não remeteram o seu contributo atempadamente.

5. CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projeto se integra na alínea a) do ponto 10 do Anexo II do Decreto-Lei. nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 25 dias úteis, tendo o seu início no dia 12 de setembro de 2012 e o seu termo no dia 17 de outubro de 2012.

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos dois contributos, um da Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo e outro de Acácio Manuel da Cunha e Silva que constam do relatório da Consulta Pública, que acompanha o Parecer da CA.

Salienta ainda, que o denominado "caminho paralelo", que deveria ser apenas utilizado para aceder à Portagem, foi feito apenas para permitir que o imóvel "Lavradios" ficasse servido, uma vez que o real acesso à Portagem feito pelo caminho que lhe fica a Norte, quando o "caminho paralelo" se encontra a Sul.

Da apreciação dos pareceres rececionados verifica-se, que são colocadas algumas questões que refletem na generalidade toda uma preocupação da necessidade de ver colmatadas as omissões relativas à avaliação de impactes cumulativos nomeadamente as relativas à ocupação do território e ao tráfego nas vias envolventes e posterior funcionamento do empreendimento.

Deverão vir a ser tidos em conta os seguintes aspetos:

- Acautelar os impactes sobre a estrutura rodoviária, de forma a não saturarem as acessibilidades existentes;
- Repor o traçado que existia anteriormente à CM 1237, por forma a restabelecer o acesso imediato à EN 1-3;
- Uma vez que o projeto está localizado em zona inundável, deverão ser salvaguardadas todas as linhas de água e estruturas de drenagem, assim como os recursos hídricos existentes;

- Uma vez que o projeto se insere numa área com considerável índice de urbanização e habitação, teve-se ter em consideração todo e qualquer impacte sobre as populações e a sua qualidade de vida.

Considera-se que estas questões colocadas no âmbito da Consulta do público se encontram acauteladas no âmbito do presente Parecer.

6. CONCLUSÃO

O projeto de execução do loteamento da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR) apresentado pela PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A., localiza-se no Lavradios, freguesia de Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira e pretende entre outros objetivos, articular-se em termos de composição e serviços com a Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN), localizada a Este da Linha do Norte. Esta infraestrutura (PLLN) encontra-se parcialmente concretizada desde finais de 2011, não tendo ainda sido objeto de qualquer ocupação ou atividade até à presente data.

A PLCR pretende ser um projeto complementar da PLLN, possibilitando a criação de zonas independentes (lotes), de menor dimensão, projeto este acolhido na revisão do PDMVFX.

Releva-se para a informação complementar remetida pelo proponente, e posteriormente reforçada no parecer da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (emitido no âmbito das competências atribuídas às entidades externas consultadas- Anexo II deste Parecer) que evidencia que a PLCR vem complementar a oferta prevista na Plataforma Logística Lisboa Norte (PLLN), acolhendo clientes e investimento que, pelas suas características e/ou dimensão, não poderiam instalar-se naquela plataforma.

Refere-se, ainda, que o Programa Portugal Logístico, prevê a reordenação dos operadores e o aumento da sua eficiência de modo a diminuir os custos logísticos das empresas, bem como uma melhoria da qualidade ambiental e do ordenamento do território, tendo previsto já uma parcela de terreno destinado a este fim.

Em termos de socioeconomia o projeto proposto apresenta impactes positivos essencialmente do ponto de vista de desempenho da atividade logística e de apoio ao setor industrial, e do potencial emprego associado à construção e posterior exploração do loteamento. Contribui, ainda para a dinamização da economia local e regional.

Relativamente ao fator sistemas ecológicos os impactes expectáveis serão pouco significativos e de magnitude reduzida atendendo à inexistência de espécies com elevados estatutos de conservação. Os impactes poderão vir a ser minimizados através da alteração do Projeto de Arranjo de Espaços Exteriores, o qual deverá vir a contemplar nomeadamente a valorização das espécies vegetais autóctones, em particular dos habitats associados às linhas de água devendo ser utilizadas para o efeito espécies da flora autóctone da região.

A área do projeto foi excluída da Reserva Agrícola Nacional, no âmbito da revisão do PDM de Vila Franca de Xira e não constitui área de Aproveitamento Hidroagrícola. Os impactes expectáveis a nível dos fatores Solo e Uso do Solo serão negativos, significativos, permanentes e irreversíveis, os quais se consideram parcialmente minimizáveis através da implementação das medidas de minimização constantes no EIA e as propostas pela CA.

Os impactes passíveis de ocorrerem sobre os recursos hídricos subterrâneos estão associados à eventual deterioração da qualidade das águas subterrâneas e à impermeabilização de áreas de recarga e são classificados como impactes negativos, de magnitude variável e média e pouco significativos. Consideram-se adequadas e, desde que devidamente implementadas, suficientes as medidas de minimização propostas neste parecer.

Do ponto de vista dos recursos hídricos superficiais, a área de estudo apresenta-se inserida numa zona hidrográfica muito artificializada, dominada por valas de drenagem que escoam para o rio Tejo.

A qualidade da água nas referidas valas é má, o que é evidenciado pelo estudo desenvolvido aos ecossistemas ribeirinhos presentes.

Durante a fase de construção prevê-se a possibilidade de ocorrência de fenómenos de deposição de terras e assoreamento das valas envolventes à área de implantação do projeto. A criação do aterro da PLCR será ainda responsável pelo aumento da área impermeabilizada local e consequentemente pelo aumento dos caudais circulantes e do risco de cheias na Vala dos Emaús, o qual é contudo pouco significativo, segundo o estudo hidráulico e hidrológico. Ainda segundo o estudo hidráulico e hidrológico, o projeto permitirá reduzir o risco de cheias na zona da Estrada do Bairro.

As atividades de construção, em particular, poderão ainda ser responsáveis pela ocorrência de derrames de substâncias tóxicas e pela contaminação das águas superficiais.

Na fase de exploração, prevê-se a manutenção dos impactes sobre os recursos hídricos gerados na fase de construção, que assumem um carácter permanente.

Os potenciais impactes sobre a qualidade da água prendem-se com a ocorrência de eventuais derrames de combustível no sistema de drenagem de águas pluviais, decorrentes de operações de abastecimento/manuseamento de combustíveis de veículos pesados. No entanto, consideram-se adequadas as medidas de minimização expostas neste parecer.

Relativamente ao fator ordenamento do território conclui a CA que o Projecto é compatível com o uso do solo previsto no PDM de VFX, no entanto no que se refere ao cumprimento do Regulamento existem questões que deverão ser sanadas previamente ao licenciamento.

Releva-se para que, não são cumpridas as seguintes disposições regulamentares: alínea f) do n.1 do art.º67. do RPDMVFX, (Índice de impermeabilização máximo de 0.65)., e a alínea d) do n.4 do art.º98. do RPDMVFX, (perfil viário mínimo de 18m (passeio/estacionamento / faixa de rodagem / estacionamento / passeio)).

Deverá ser aprovado pelo LNEG e pela ANPC, previamente ao licenciamento, o Estudo Geotécnico e Geológico que serve de base ao projeto para o sistema construtivo a aplicar no terreno dando assim

cumprimento ao n.3 do art.º93. (Áreas de risco geotécnico muito condicionadas à construção) do RPDMVFX.

A intervenção proposta para o atravessamento da linha de água que prevê a construção de uma passagem hidráulica, necessita de título de autorização a emitir pela APA, I.P./ARH do Tejo.

A autorização para efeitos de ocupação de área em REN será emitida após serem ultrapassadas as questões acima referidas.

Do ponto de vista do património arqueológico, não existem inconvenientes à implementação do projeto desde que sejam implementadas as medidas de minimização gerais que constam do Parecer.

A nível do fator ambiental paisagem, e apesar de ser expetável impactes negativos, pouco significativos e temporários, na fase de construção, considera-se que a implementação/concretização do Projecto de Arranjo de Espaços Exteriores virá a contribuir para a minimização do impacte visual e para a integração do projeto na zona envolvente. Releva-se para que o projeto deverá ter em atenção as propostas do ICNF e da APA/ARH, relativamente ao tratamento da linha de água e das espécies autóctones a utilizar. Considera a CA que deverá ser apresentado um cronograma do faseamento da obra e da posterior gestão e manutenção do projeto de arranjo de espaços exteriores.

Relativamente ao fator ambiental ruido após avaliação dos impactes na componente acústica do ambiente associado à construção e exploração da PLCR, verifica-se que virá a haver impactes negativos significativos nos recetores sensíveis mais expostos. Visando a redução dos impactes o EIA propõe a implementação de medidas de minimização, com as quais se concorda, bem como a implementação de um plano de monitorização.

Relativamente **ao** fator ambiental qualidade do ar são expectáveis durante a fase de construção impactes negativos, diretos e temporários na qualidade do ar, essencialmente devidos à emissão de poeiras em quantitativos que poderão ser por vezes elevados em períodos de menor pluviosidade. Na fase de exploração, a emissão de poluentes atmosféricos estará associada essencialmente ao tráfego que será gerado, quer de veículos de transporte individual, quer sobretudo de veículos pesados de transporte de mercadorias resultante da atividade da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR). Estes impactes podem no entanto vir a ser minimizados se forem implementadas as medidas de minimização propostas para a fase de obra e de exploração.

Face ao exposto, e tendo presente todos os aspetos referido no presente Parecer concluiu a CA que:

- O Projeto apresenta impactes positivos, a nível da socioeconomia e negativos, de relevância variável, para os restantes fatores ambientais considerados no âmbito desta apreciação;

- Não existem alternativas ao presente Projecto, conforme referido no EIA, tendo a CA concluído ser esta localização a adequada face aos novos usos previstos para este território, tendo a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira promovido a alteração do PDM, no sentido de vir a acolher este projeto,

- O Programa Portugal Logístico prevê a implementação desta plataforma, em complemento da Plataforma Logística Lisboa Norte (PLLN),

- De relevar, que a PLLN foi objeto de procedimento de AIA em 2008, que culminou com a emissão de uma DIA Favorável Condicionada. Após o licenciamento do projeto foi parcialmente construída e infraestruturada (cerca de 80 ha), sem que no entanto, até ao presente momento, tenha sido instalada nenhuma empresa ou atividade do ramo logístico.

propõe-se assim a emissão de Parecer Favorável Condicionado ao:

1. Cumprimento das medidas minimização e programas de monitorização que integram o presente Parecer (Anexo III).
2. Cumprimento dos aspetos e observações legais decorrentes dos pareceres das entidades com competência no projeto e constantes do Anexo II do Parecer da Comissão de Avaliação.
3. Adaptar o *Lay out* do projeto de execução de modo a cumprir:

a) a alínea f) do n.º1 do Art.º67.º do RPDMVFX, índice de impermeabilização máximo de 0.65.

b) a alínea d) do n.º4 do Art.º98.º do RPDMVFX, perfil viário mínimo de 18m (passeio/estacionamento / faixa de rodagem / estacionamento / passeio).

4. Aprovação pelo LNEG e ANPC, previamente ao licenciamento do estudo geotécnico e geológico que serve de base ao projeto relativo à solução técnica de consolidação de solos que deverá anteceder a construção dos edifícios dando assim cumprimento ao n.º 3 do Art.º93.º (Áreas de risco geotécnico muito condicionadas à construção) do RPDMVFX.

5. Relativamente ao atravessamento da linha de água, classificada como REN, é necessário a autorização dos recursos hídricos a emitir pela APA, I.P./ ARH do Tejo Decreto-Lei nº 226-A/2007, de 31 de maio. A autorização para efeitos de ocupação de área em REN será emitida após serem ultrapassadas as questões acima referidas.
6. Aprovação pelo ICNF da adaptação do projeto de arranjos exteriores, que demonstre a valorização das espécies vegetais autóctones em particular dos habitats associados às linhas de água, nomeadamente da linha de água classificada como REN, arruamentos e estacionamentos.
7. Apresentação de um cronograma do faseamento da obra e da posterior gestão e manutenção do projeto de arranjo de espaços exteriores, em consonância com o faseamento das obras de infraestruturas.
8. Repor o traçado que existia anteriormente no CM 1237, por forma a restabelecer o acesso imediato à EN 1-3.

A COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Comissão de Coordenação do Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Arqta Paisagista Antonieta Castaño _____

Dr.ª Helena silva _____

Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Pel* Dr.ª Tânia Pontes da Silva * _____

Direção Geral do Património Cultural.

Dr.ª Maria Ramalho _____

Instituto de Conservação da natureza e das Florestas, I.P.

Arqto Paisagista Fernando Faria Pereira _____

Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo

Dr.ª M. João Saccás _____

Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres, I.P

Dr.ª Cristina Bello _____

* Delegação de assinatura

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

Exm.º Senhor
Prof. Doutor Eduardo Brito Henriques

Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Rua Artilharia Um, 33

1269-145 Lisboa

S/ referência	Data	N/ referência	Data
Proc 17.01.01.04.00006.2012/		S11436-201211-GEA Proc. 01920.2012.GEA.T	2012 NOV 15

Assunto: **Procedimento de AIA - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - Delegação de assinatura**

Relativamente ao assunto citado em epígrafe e na impossibilidade da presença da Dr.ª Tânia Pontes da Silvana qualidade de representante da APA, I.P (ARH do Tejo) na assinatura do Parecer Final relativo ao processo de AIA da "Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo", venho por este meio delegar a sua assinatura, na Arq.ª Antonieta Castaño, presidente da Comissão de Avaliação do referido procedimento.

Com os melhores cumprimentos.

O Vice Presidente do Conselho Diretivo da APA, I.P.

Manuel Lacerda

Imp.001A.05_Ofício_Lisboa_APAIP

TPS

Carlos Alberto Cupeto
Diretor do Departamento de Recursos Hídricos Interiores

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

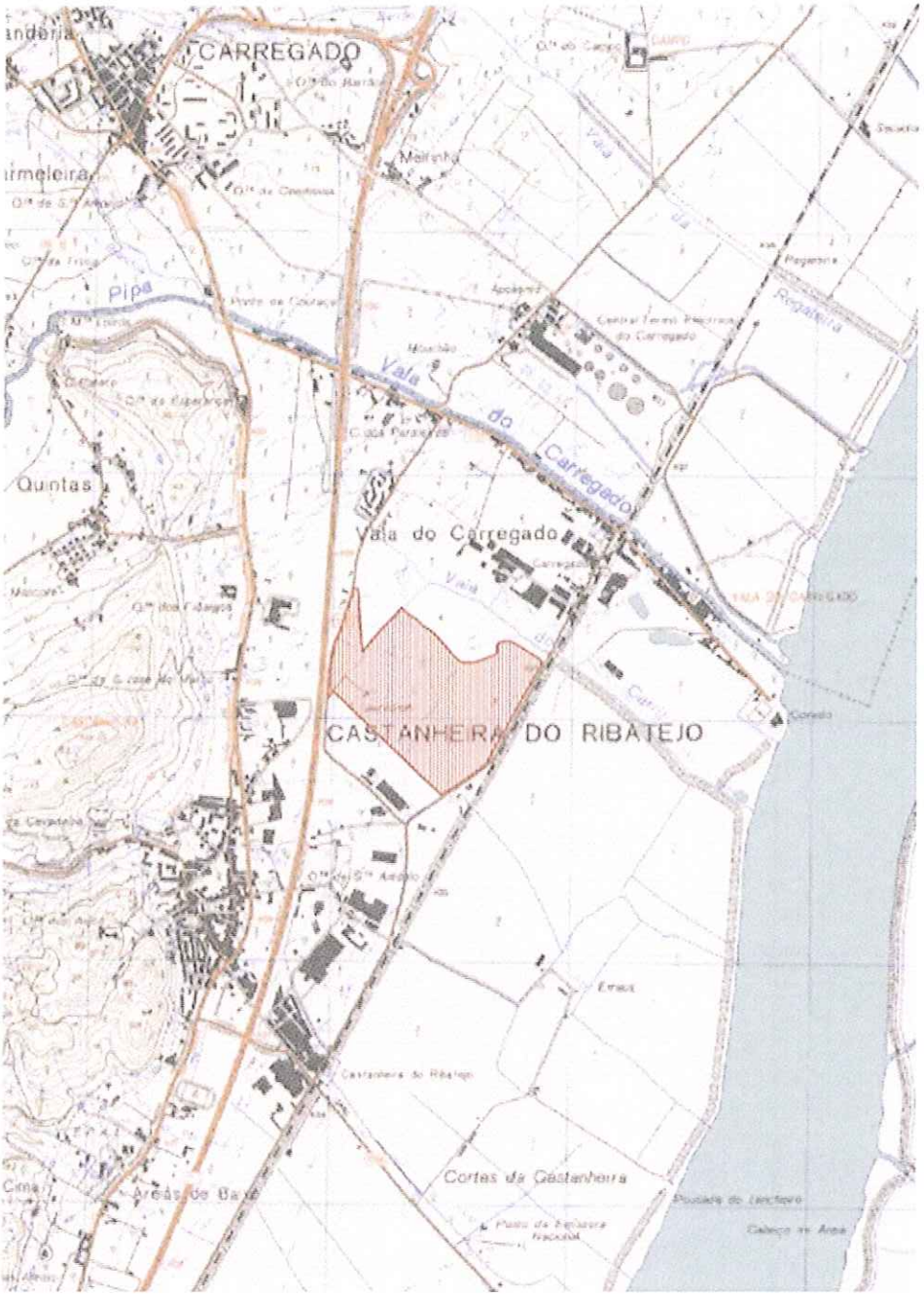
ARH Administração da Região Hidrográfica Norte Centro Tejo Alentejo Algarve

Ex ARH, em processo de extinção/fusão

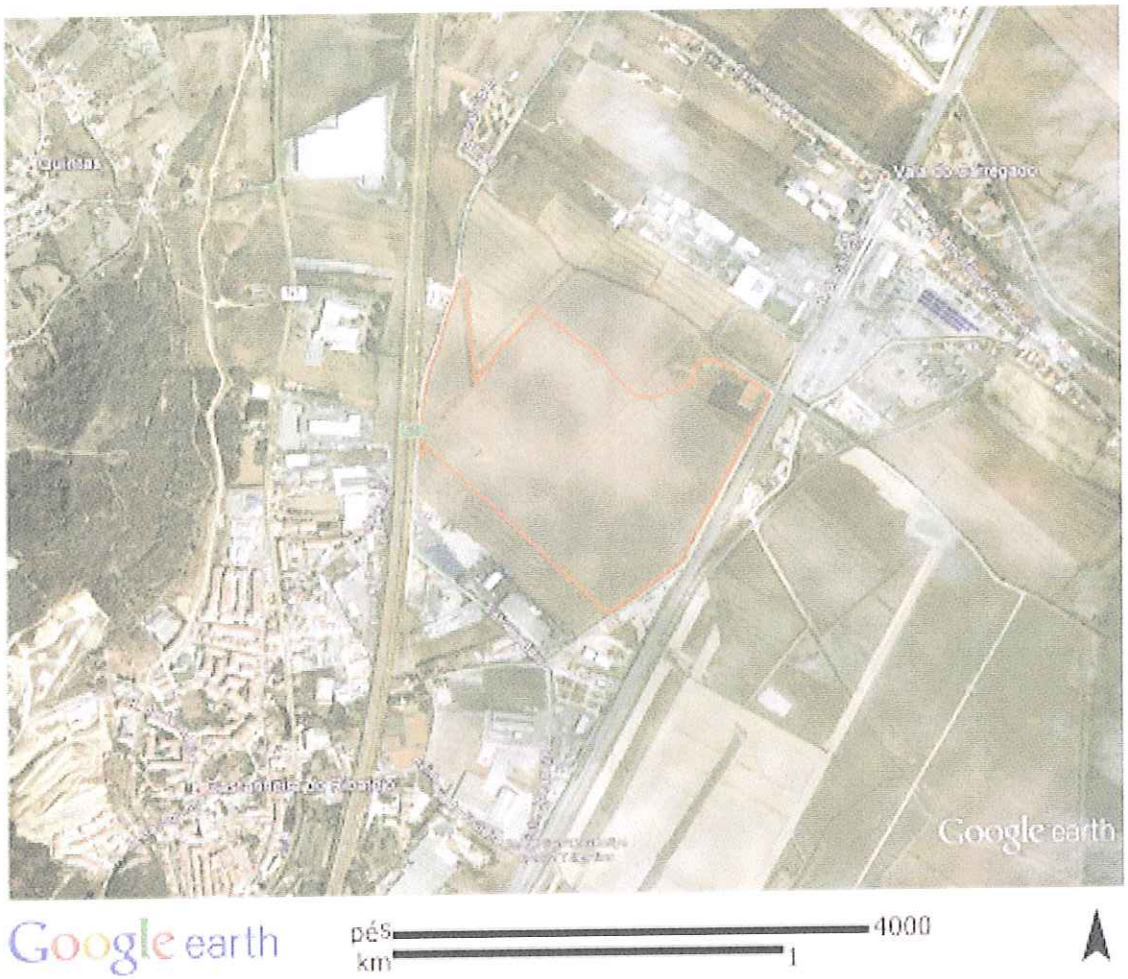
Av. Almirante Gago Coutinho, nº 30 - 1049-066 Lisboa
Tel: 21 843 00 00 Fax: 21 847 35 71
email: arht.geral@apambiente.pt
www.apambiente.pt

ANEXO I

Localização da Plataforma Logística
da Castanheira do Ribatejo



Área de implantação da PLCR (Carta Militar nº 390).



Localização da área da Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo –

Vista aérea do terreno com utilização de Programa do "Google Earth"

ANEXO II

Pareceres Externos

15.10.2012

MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
Câmara Municipal

Carta Registada
(Not.: 6321/12)

Exmo. (a) Senhor(a)

PRESIDENTE DA CCDRLVT – COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO

RUA BRAAMCAMP, 7

1250-048 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Of.º
509878-201208-DAS 17.01.01.04.00006.2012 EIA 993/2012	2012/08/20	44/12 ONEREDPDM	

AC

005869 OCT 11 '12

Assunto: PLATAFORMA LOGÍSTICA – AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL – LAVRADIOS – CASTANHEIRA DO RIBATEJO

Requerente PROMOVINTE, INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, S.A.

Refiro o assunto acima mencionado para, em conformidade com o despacho exarado em 2012/10/10, pelo signatário, informar o seguinte:

Estando a decorrer o procedimento de avaliação de impacte ambiental sobre o projeto da Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo, é solicitado que a Câmara Municipal emita parecer sobre a pretensão apresentada pela Promovinte, Investimentos Imobiliários, S.A..

De igual modo é solicitado que assuma a sua posição sobre os aspetos de conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial em vigor, nomeadamente no que respeita à aplicação do artº 74.º e artº 98.º do Regulamento do PDM, PROT-AML, assim como a conformidade face ao RGEU.

Importa assim situar a pretensão apresentada pela Promovinte, Investimentos Imobiliários, S.A., no contexto do município de Vila Franca de Xira, em particular numa das vocações que o mesmo apresenta e que se alicerça na estratégia que esteve na génese da rede nacional de plataformas logísticas, e que teve o seu início neste concelho com a implementação do projeto da Plataforma Logística de Lisboa Norte – PLLN.

O presente projeto, vem complementar a oferta já criada no âmbito do projeto da PLLN, fomentando o acolhimento de mais investimentos que, pelas suas características; dimensão e exigência procuram instalar-se em unidades independentes das demais unidades ligadas à logística.

É assim nosso parecer que a implementação deste projeto, vem reforçar a atratividade que Vila Franca de Xira tem já hoje ao nível da logística, assim como será um contributo para a dinamização desta área do concelho e em particular da freguesia da Castanheira do Ribatejo.

A implementação deste projeto para além de complementar a oferta já existente vem aumentar a atratividade da plataforma logística já construída, o que produzirá reflexos no tecido económico do concelho.

É também nosso parecer que as sinergias que estão associadas a este projeto, terão ao nível da freguesia da Castanheira do Ribatejo impactes favoráveis, em particular ao nível habitacional, seja ao nível do novo edificado e também na reabilitação das construções do núcleo consolidado do aglomerado da Castanheira.

Relativamente às demais questões colocadas e previamente a nos pronunciarmos sobre a conformidade da pretensão com os instrumentos de gestão territorial, importa informar que o projeto em avaliação é o resultado das negociações levadas a cabo entre o promotor e a Câmara Municipal, onde se procurou articular as intenções do promotor com a abordagem que

a autarquia faz à gestão dos espaços públicos que resultam dos loteamentos e sua utilidade pública.

Assim e estando perante uma operação urbanística que visa a implantação de uma nova plataforma logística, que se caracteriza pela constituição de lotes com um funcionamento individual e sem áreas comuns sociais, solicitou a Câmara Municipal, que esse programa de gestão fosse mais abrangente e que também ao nível da dotação de lugares de estacionamento, fosse assegurado o cumprimento dos parâmetros do PDM, na íntegra dentro dos lotes, atento a sua capacidade edificativa. Esta opção do município, imposta ao requerente, visou assente no princípio da boa gestão dos recursos públicos, a redução dos impactes associados à manutenção de áreas que sendo cedidas ao domínio público, têm como único benificiário as atividades que se sediarão nos lotes.

Um dos resultados desta nova abordagem ao território, é o desenho urbano apresentado, onde vias acabam por assumir de forma mais vincada o seu caracter de distribuição, e uma vez que é opção do município reforçar o caracter de circulação, não se justifica a existência de estacionamento longitudinal ao longo da via.

O mesmo princípio que está subjacente ao caracter de distribuição das vias a ceder ao domínio público, levou a que se procurasse, conforme justificado no estudo de trafego, regrar o funcionamento dos fluxos pedonais associados às vias. Assim está sempre assegurada a existência de passeios com as dimensões exigidas no PDM, assim como está assegurada a área de reserva necessária para a criação de novos passeios, o que pelas razões já apresentadas, não justificam essa opção.

Relativamente às vias externas à área de intervenção do loteamento e que são preponderantes para o funcionamento do empreendimento, é prevista a intervenção ao nível dos troços que estabelecem direta ligação ao novo nó rodoviário de acesso à A1 e EN1, não se justificando nos troços remanescente a redefinição do dimensionamento destes troços.

Somos assim do parecer que o projeto em avaliação, está assente no princípio da necessidade e no princípio da justa ponderação do interesse público, assim como é observado o principio da devida justificação, assim como é nosso parecer que o projeto em apreciação vêm ao encontro do espírito da estratégia ordenadora do território que está subjacente ao PDM do município de Vila Franca de Xira. Assim e no que respeita à aplicação das normas do PDM, invocadas pela CCDR, é nosso entendimento ser observado as disposições do artº 74.º e art.º 98º do seu regulamento.

Relativamente à conformidade do projeto com as disposições do PROT-AML, temos a referir que, atento o já exposto, é nosso entendimento ser observado o PDM, publicado em 2009, o qual está conforme com o referido instrumento de hierarquia superior. Mais se dirá que sendo o plano regional de ordenamento do território um instrumento sem eficácia pluri-subjetiva, não é o mesmo vinculativo para a apreciação em apreço.

Já no que respeita à verificação das disposições do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, se confirmar que o projeto do loteamento não apresenta desconformidades com este regulamento.

O Vice-Presidente da Câmara Municipal

Alberto Mesquita

/df
NOTA: Sempre que contactar os serviços deverá mencionar o número do processo

16.10.2012

Exmo. Senhor
Dr. Carlos Pina
Digmo. Director de Serviços
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
de Lisboa e Vale do Tejo

Rua Braamcamp, 7
1250 – 048 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
Ofício S09874-201208-DSA Proc. 17.01.01.04.00006.2012 EIA 993/2012 AC	2012.08.23	OFÍCIO Nº 02469	2012 outubro 4

ASSUNTO: **Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.**
Projeto: **Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo**
Entidade Licenciadora: **Câmara Municipal de Vila Franca de Xira**
Proponente: **Promovinte, Investimentos Imobiliários, SA**
- Envio de Parecer

Na sequência do ofício de V. Exa. supra mencionado, relativo ao Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental – Processo 17.01.01.04.00006.2012, Projeto: "Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo", junto se envia o respetivo parecer desta Instituição.

Com os melhores cumprimentos,

O Vogal do Conselho Diretivo

Machado Leite

Anexo: O mencionado.

CCDRLVT- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Ofício SO9874-201208-DSA de 20-08-2012

Assunto:

AIA

"Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo"

Nome do Responsável Técnico:

Paulo Hagendorn Alves - Unidade de Geologia e Cartografia Geológica

Outubro/2012

PARECER

Sobre o Projecto em causa e após consulta do Resumo Não Técnico enviado pela CCDR-LVT, no qual são resumidos diversos aspectos essenciais à caracterização do descritor Geologia, Geomorfologia, o LNEG valida o Projecto, embora constate tratar-se de um empreendimento que suscita diversas considerações - que se adiantam - mas que nada alteram a obra, já em curso embora aparentemente suspensa.

Considerações várias:

1. Constatando-se que no passado, sem a plataforma de aterro agora prevista, os caudais de cheia relacionados com o rio do Vale da Pipa / Vala do Carregado se escoaram como mantos de inundação pela superfície desta região da lezíria até atingir o rio Tejo (aqui causando destruição e vítimas que ficaram na memória nacional), questiona-se se está efectivamente comprovado que essa situação não voltará a acontecer com a construção de mais este obstáculo ao escoamento.

Sugere-se que o proponente e a tutela deveriam confirmar a adequação do Estudo Hidráulico referido no RNT à garantia da segurança das infra-estruturas já existentes na mesma planície. Esta questão é colocada tendo em conta também que, nos últimos anos, eventos climáticos extremos provocaram diversas situações de rotura em obras recentes situadas na Península Ibérica, as quais, porventura terão sido projectadas de acordo com o estado da arte.

Tenha-se em conta que, se a Vala do Carregado, de secção muito superior à das restantes incluindo as Valas do Carril e de Emaús, no passado não evitou inundações graves, então a regularização fluvial referida no RNT deverá ser particularmente cuidada, face ao entrave acrescido que esta plataforma de aterro representará à redução do risco de cheias (tenha-se em conta que o risco de cheias tem a ver com o rio Tejo propriamente dito e/ou com o efeito conjugado deste quando os caudais provenientes do interior não se escoam como seria necessário, circunstância a que a construção em causa provocará mais um impedimento).

2. Outras questões se poderão levantar, em termos de ordenamento do território nacional e de afectações, embora não estritamente adstritas ao descritor Geologia – Geomorfologia:

- Questiona-se se esta plataforma alguma vez será concluída e plenamente utilizada, inclusive porque a obra parece estar suspensa e por já existir na proximidade outra plataforma logística ainda maior, igualmente com um volumoso aterro e com a obra também aparentemente suspensa (Plataforma Logística de Lisboa Norte).

- Este empreendimento pode exemplificar uma deficiente opção em termos de ordenamento e de utilização dos recursos nacionais (como é o caso do grande volume de inertes para construção necessário, como recurso geológico não renovável), sendo desejável que este projecto seja concluído, de forma a não ocupar mais uma área do país com uma obra inacabada.

- Implantação sobre terreno húmido de várzea aplanada composta por solos férteis, sendo 60% dos solos cartografados como classe A, o que sugere que está a ser ocupado território que poderia manter-se dedicado a agricultura (referido no RNT como região com elevados potenciais para o desenvolvimento da actividade agrícola);

26-09-2012

DG Desenvolvimento da Rede
Dir Ambiente e Qualidade
Rua Silva Tapada, 379
4430-239 VILA NOVA DE GAIA

À Comissão de Coordenação de Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Direcção de Serviços de Ambiente
A/c da Sr.ª Dr.ª Paulina Martins
Av. Braamcamp, 7
1250-048 LISBOA

Sua referência:	Sua comunicação de:	Nossa referência:	Data:
S09874-201208-DSA 17.01.01.04.00006.2012 EIA 993/2012 AC	20.08.2012	1094182/AQ	21.09.2012

Assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental
Projeto: Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo.
Proponente: Promovinte – Investimentos Imobiliários, S.A.
Licenciador: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.
Envio de parecer da REFER

Da análise do Estudo de Impacte Ambiental da Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo agora enviado, refere-se que os lotes respeitam a zona *non aedificandi* de 40 metros, conforme previsto no artigo 16º do Decreto-Lei nº 276/2003 de 4 de novembro, para atividades de índole industrial.

Mais se informa que foram incorporadas as recomendações propostas em fases anteriores da elaboração do projeto agora em avaliação, pelo que a REFER emite parecer favorável, com a condicionante que, nas fases subsequentes, não poderão ser ocupadas as áreas do Domínio Público Ferroviário.

Com os nossos melhores cumprimentos,

O Director de Ambiente e Qualidade

João Morais Sarmento

24.09.2012

À Comissão Coordenação e Desenvolvimento
Reg. Lisboa e Vale do Tejo
A/c da Exma. Senhora Diretora de Serviços
Paulina Martins
Rua Artilharia 1, 33
1269-145 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
S02874-201208-DSA 17.01.01.04.00006.2012 EIA093/2012 AC	20 de Agosto de 2012	OE_SC_DIED_0066/2012 Proc:11.14.05 - JC	10/09/2012

ASSUNTO: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental
Projecto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo
Proponente: Promovinte, Investimentos Imobiliários, SA
Licenciador: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

"Analisados os elementos constantes do processo de Avaliação de Impacte Ambiental relativo ao projeto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, verifica-se que não se encontra assinalada nenhuma instalação desportiva nas áreas adjacentes que seja afetada pela sua construção.

Assim, entende-se não existirem neste âmbito, nenhuma objeção por parte destes serviços, à emissão de parecer favorável relativamente ao estudo presente."

Com os melhores cumprimentos A consideração

Conselho Diretivo

João Bibe
Vice-Presidente

REN

1.10.2012

REN - Rede Eléctrica Nacional, SA

Para CCDR-LVT
A/c Directora de Serviços
Drª Paulina Martins
Rua Bramcamp, 7
1250-048 Lisboa

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
S09874-201208DSA 17.001.04.00006.2012 EIA 995/2012	20-08-2012	CT ELIN-LIN 209/2012	26/09/2012

1

Assunto Procedimento de AIA do projecto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo. Eventual interferência com infraestruturas da RNT existentes na zona do projeto

Exmos. Senhores,

Recebemos o vosso ofício acima referenciado sobre o assunto em título que nos mereceu a melhor atenção e ao qual pretendemos dar resposta, através da presente carta.

O quadro legislativo para o sector eléctrico considera que as actividades de transporte e distribuição de energia são exercidas em regime de concessão (Decreto-Lei nº 29/2006, de 15 de Fevereiro). Assim, define a existência da RESP – Rede Eléctrica do Serviço Público, constituída pela RNT – Rede Nacional de Transporte de Electricidade, RND – Rede Nacional de Distribuição de Electricidade em Média e Alta Tensão e as redes de distribuição de electricidade em baixa tensão.

O mesmo diploma refere que a REN – Rede Eléctrica Nacional, SA é a concessionária da RNT em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações e as instalações para operação da Rede.

Na actividade de Planeamento a REN, SA elabora um Plano plurianual de Investimentos, que é objecto de aprovação por parte da DGEG – Direcção Geral de Energia e Geologia, e parecer da ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (actualmente envolvendo o período de 2012-2017) onde estão programados e justificados todos os projectos para cada uma das regiões.

Sede Social:
Av. Estados Unidos da América, 55 1749-061 LISBOA
Telefone: (+351) 210 013 500
Fax: (+351) 210 013 510

No portal da REN, SA, www.ren.pt, encontram-se disponíveis o Plano de Investimentos atrás referido que pode ser acedido para análise e confirmação da existência ou não de infra-estruturas da RNT numa determinada zona.

Decorre da legislação ambiental em vigor que os projectos da RNT são objecto de estudos e Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) de que resulta a emissão de uma Declaração de Impacte Ambiental que poderá ser desfavorável ou favorável (incluindo ou não a implementação de medidas de minimização) à sua concretização.

Concluído favoravelmente a AIA os projectos da RNT são também sujeitos a licenciamento em conformidade com o Regulamento de licenças para as instalações eléctricas que procede à sua avaliação técnica e administrativa de que se favorável resultará a emissão da respectiva licença de estabelecimento por parte da DGEG que permitirá à REN iniciar a obra

Por análise dos elementos recebidos verifica-se que os traçados rodoviários em estudo, a desenvolver-se a Sul de Castanheira do Ribatejo e nas proximidades das Centrais do Carregado e do Ribatejo, irão implicar travessias envolvendo as 4 seguintes linhas da *RNT*, de circuito simples a 220 kV, com a identificação dos vãos e respectivas travessias das rodovias existentes ou em projecto:

Sigla	Circuito	Descrição	Vão (Travessia)
LCGSV	2137	Linha Carregado – Sacavém	Vão 3-4 (A1) Vão 4-5 (Ligação à EN1)
LCGCH	2105	Linha Carregado - Carriche	Vão 3-4 (A1) Vão 4-5 (Ligação à EN1)
LCGFN2	2103	Linha Carregado – Fanhões 2	Vão 3-4 (Ligação à EN1) Vão 3-4 (Ligação A1 – ramo A+B) Vão 4-5 (A1)
LCGSX	2141	Linha Carregado - Seixal	Vão 3-4 (Ligação à EN1) Vão 3-4 (Ligação A1 – ramo A+B)

Para além das linhas mencionandas, não se encontram em estudo outras infra-estruturas da *RNT* na área do projeto a plataforma.

Salienta-se que na zona existem outras infra-estruturas da REN-Gasodutos - Estrada Nacional 116 Km 30.25, Vila Rei 2670-678 BUCELAS que, eventualmente, poderão ser atravessadas pelos traçados em estudo, pelo que se pede um contacto com aquela empresa.

Embora o nosso parecer vá no sentido de viabilizar o projecto, a sua concretização será condicionado pela garantia da manutenção da servidão e se confirmar previamente ser necessário ou não a execução de eventuais alterações aos traçados das linhas.

A fim de dar apoio à caracterização de todos os aspectos ligados à RNT, aproveitamos o ensejo para enviar em anexo um conjunto de informação referente ao quadro legal e regulamentar em vigor, regras técnicas, caracterização das servidões de utilidade pública das infra-estruturas da RNT na área do projeto.

Alertamos ainda para a necessidade de consultar a EDP – Distribuição (à Rua Camilo Castelo Branco nº 43, 1050-044 Lisboa) no que se refere às infra-estruturas da RND (Linhas e Subestações de tensão menor ou igual a 110 kV), que possam existir na zona.

Com os melhores cumprimentos,

REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.
Direcção Investimentos
Expansão e Novos Ligações
Nuno Ribeiro
(Subdirector)

Anexo: Anexo sobre a concessão, licenciamento, servidões e avaliação ambiental das infra-estruturas da RNT

Anexo

O quadro legislativo para o sector eléctrico considera que as actividades de transporte e distribuição de energia são exercidas em regime de concessão (Decreto-Lei nº 29/2006, de 15 de Fevereiro). Assim define a existência da RESP – Rede Eléctrica do Serviço Público, constituída pela RNT – Rede Nacional de Transporte de Electricidade, RND – Rede Nacional de Distribuição de Electricidade em Média e Alta Tensão e as redes de distribuição de electricidade em baixa tensão. A REN tem a concessão da RNT.

Na sua actividade de Planeamento da RNT a REN, SA elabora um Plano de Desenvolvimento e Investimento, da RNT (PDIRT), que é validado pela ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (actualmente envolvendo o período o período 2009-2014) onde estão programados e justificados todos os projectos para cada uma das regiões.

No portal da REN, SA em www.ren.pt encontram-se disponíveis e podem ser acedidos o PDIRT atrás referido e o Mapa da RNT georreferenciado (coordenadas militares - ponto fictício e Datum Lisboa) bem como o correspondente relatório de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). Este mapa poderá desde logo ser utilizado directamente para actualização das plantas de condicionantes, recomendando-se que a RNT seja representada com simbologia própria.

Sobre a concessão da RNT e das Servidões Associadas, referimos o seguinte:

Âmbito da Concessão

Nos termos da legislação em vigor designadamente o artº 69º do Decreto-Lei nº 29/2006 de 15 de Fevereiro, a **REN, S.A.**, é a Empresa concessionária da RNT por Contrato.

A RNT , é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações e as instalações para operação na Rede de Transporte como definido no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 29/2006 e no artº 4º.

A Concessão da RNT, é exercida em regime de utilidade pública como estipulam os artigos 12.º e 21.º do Decreto-Lei n.º 29/2006 e o n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 172/2006 de 23 de Agosto.

Licenciamento das Infra-estruturas da RNT

O licenciamento das infra-estruturas é feito em conformidade com o Regulamento de Licenças para Instalações Eléctricas aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26852, de 30 de Julho de 1936, com as actualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/76, Decreto-lei n.º 186/90 e Decreto Regulamentar n.º 38/90. As bases de concessão constam do anexo 2 do Decreto-Lei 172/2006

Durante o processo de licenciamento são igualmente requeridas e constituídas servidões de utilidade pública (de acordo com os n.ºs 2 e 3 artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 29/2006) sobre os imóveis necessários ao estabelecimento das infraestruturas da RNT.

No âmbito da legislação ambiental em vigor (Decreto Lei nº 69/2000, com a redacção dada pelo Decreto Lei nº 197/2000, e conforme os anexos I e II ali insertos) os projectos da RNT estão sujeitos a avaliação ambiental da qual resulta uma Declaração de Impacte Ambiental.

Servidões das Infra-estruturas da RNT

1-linhas
As servidões constituídas correspondem a servidões de passagem que visam evitar que as linhas sejam sujeitas a deslocações frequentes e são constituídas pela declaração de utilidade pública da instalação.

A servidão consiste na reserva do espaço necessário à manutenção das distâncias de segurança designadamente a edifícios, ao solo, a árvores, etc., considerados os condutores das linhas nas condições definidas no Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão (Decreto Regulamentar n.º 1/92), a saber:

Tensão Nominal (kV)	150	220	400
Solo	10 (6,8)	12 (7,1)	14 (8)
Árvores	4 (3,1)	5 (3,7)	8 (5)
Edifícios	5 (4,2)	6 (4,7)	8 (6)
Estradas	11 (7,8)	12 (8,5)	16 (10,3)
Vias-férreas electrificadas	13,5	14	16
Vias-férreas não electrificadas	11 (7,8)	12 (8,5)	15 (10,3)
Outras linhas aéreas	4 (a)	5 (a)	7 (a)
Obstáculos diversos (Semáforos, iluminação pública)	3,2	3,7	5

Notas: (a) Considerando o ponto de cruzamento a 300 m do apoio mais próximo.

(b) Entre parêntesis valores mínimos regulamentares.

(c) Valores em metros.

Aqui, tendo também presente o disposto no Decreto Regulamentar n.º 1/92, estão também definidas:

a) - Uma faixa de serviço com uma largura de cinco metros dividida ao meio pelo eixo da linha.

b) - Uma zona de protecção com uma largura máxima de quarenta e cinco metros centrada no eixo da linha, na qual são condicionadas ou sujeitas a autorização prévia algumas actividades.

Estas servidões não implicam expropriação mas sim uma indemnização por uso condicionado do solo presente e futuro de acordo com o Decreto-lei n.º 43335 de 19 de Novembro, (Art.ºs 37.º a 42.º).

De acordo com o definido pelo art.º 37º do DL n.º 43335, de 19 de Novembro de 1960, os proprietários dos terrenos ou edifícios utilizados para o estabelecimento de linhas eléctricas serão indemnizados pelo concessionário ou proprietário dessas linhas sempre que daquela utilização resultem redução de rendimento, diminuição de área das propriedades ou quaisquer prejuízos provenientes da construção das linhas.

Assim sendo, sempre que do estabelecimento de uma linha aérea resultem danos para uma propriedade, isto é quando haja redução de rendimentos actuais e futuros, diminuição da área ou quais quer prejuízos provenientes dos trabalhos de construção necessários ou das acções de conservação de linhas, haverá que estimar/avaliar o prejuízo daí resultante para que seja justamente indemnizado o respectivo proprietário.

Os prejuízos mais frequentes são resultantes de:

- abate de arvoredo para abertura da faixa de protecção da linha (construção ou manutenção);
- ocupação do solo, devido à instalação dos postes;
- ocupação temporária do solo, com obras e equipamentos;
- quebra de produção em culturas de regadio ou de sequeiro;
- terreno pisado por pessoal, máquinas ou viaturas;
- danos em caminhos, muros vedações, telhados, etc.;
- destruição de árvores de fruto ou cepas.

o critério adoptado na REN, S.A. é o da determinação do valor de substituição e do pagamento antecipado de uma só vez das perdas de rendimentos futuros.

De entre os diversos prejuízos causados assumem especial relevância, os causados aos povoamentos florestais, cuja exploração fica limitada pelas condições de segurança impostas pelo art.º 28º do Decreto Regulamentar n.º1/92, de 18 de Fevereiro.

De uma forma geral, a indemnização devida ao proprietário por causa da instalação e manutenção de uma linha eléctrica através de um povoamento florestal justifica-se por várias razões:

a) - abate prematuro do arvoredo na faixa de protecção à linha;

b) - perda de rendimento devido à suspensão da cultura na faixa de protecção;

c) - prejuízos indirectos resultantes, para a unidade florestal, de uma tal ocorrência.

A indemnização total a pagar ao proprietário deverá resultar da soma das indemnizações parciais, de acordo com as alíneas anteriores, consideradas justas, para que o proprietário fique, tanto quanto possível, em situação idêntica àquela que usufruiria caso não se procedesse à implantação da linha.

Assim a indemnização a que os proprietários têm direito é paga de uma só vez, segundo a metodologia proposta pelo Prof. Azevedo Gomes[1], composta por duas partes:

- a 1ª refere-se à perda de rendimentos futuros, ou seja, a indemnização devida pela suspensão da cultura florestal, conduzida nos termos em que estava a ser feita, isto é, o valor potencial do solo correlacionado com o programa florestal seguido;
- a 2ª é referente ao pagamento dos sacrifícios havidos desde o início da revolução, em capitais investidos e em tempo, na esperança de determinados rendimentos inerentes ao cumprimento de um certo programa de cultura e exploração (adaptado de Gomes, 1967).

O Decreto-Lei n.º 43335, de 19 de Novembro de 1960 estipula no seu artigo 37.º, que *"Os proprietários dos terrenos ou edifícios utilizados para o estabelecimento de linhas eléctricas serão indemnizados pelo concessionário ou proprietário dessas linhas sempre que daquela utilização resultem redução de rendimento, diminuição da área das propriedades ou quaisquer prejuízos provenientes da construção das linhas".*
Nos casos onde não seja possível chegar a acordo com os proprietários quanto ao valor da indemnização, o artigo 38.º do mesmo diploma legal, estabelece que:

"O valor das indemnizações será determinado de comum acordo entre as duas partes e, na falta de acordo, poderá ser fixado por arbitragem, desde que assim o requeira um dos interessados.
§ 1.º a faculdade de requerer a arbitragem cessa um ano depois da data em que tiver sido efectuada pela fiscalização do Governo a primeira vistoria das linhas referidas no artigo anterior.
§ 2.º O requerimento solicitando a arbitragem impede a propositura de acção nos tribunais competentes sobre o objecto dela, mas a arbitragem não terá lugar se, quando for requerida, já houver acção pendente acerca do mesmo objecto".
Sendo ainda de salientar que de acordo com o artigo 39.º, também do mesmo diploma legal, *"Os árbitros serão designados um por cada uma das partes e um terceiro pela Direcção Geral dos Serviços Eléctricos.*
§ único. O árbitro indicado pela Direcção Geral dos Serviços Eléctricos será, em regra, um funcionário dos serviços dependentes do Ministério da Economia com habilitações técnicas adequadas à natureza da arbitragem e terá direito a ajudas de custo, subsídios de marcha e transportes, a satisfazer pelas dotações próprias do orçamento daquela Direcção Geral.".

Restrições ao uso do solo decorrentes da constituição da servidão.

Tendo presente o disposto no Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão (DR 1/92) e no âmbito da constituição da referida servidão o uso do solo fica sujeito a condicionantes de segurança afectando:

a) - Edificações em geral

b) - A existência de recintos escolares e desportivos

---

[1] Gomes, A.A., 1967. Indemnizações por Passagem de Linhas Eléctricas em Povoamentos Florestais. Grémio Nacional dos Industriais de Electricidade. Lisboa.

c) - Os cruzamentos e vizinhanças com outras servidões tais como rede viária, rede ferroviária, linhas de alta e média tensão, linhas de telecomunicações, rede de gás e condutas de água, etc.

Assim os usos compatíveis do solo, designadamente os usos urbanos que se pretendam planear, devem ter em conta a estrita observância das condições da servidão no que se refere a distâncias, níveis de CEM e de ruído. O mecanismo para esse efeito passa pela submissão à REN, nos termos do DL 555/99, de 16 de dezembro, conforme alterado pelo DL 26/2010, de 30 de março, de todos os processos de licenciamento urbanístico a fim de avaliar as referidas condições de compatibilidade.

2) - Subestações

Estas instalações são vedadas ao acesso do público em geral e regem-se pelo Regulamento de Segurança de Subestações e os respectivos projectos estão igualmente sujeitos a avaliação de impacte ambiental e licenciamento técnico de acordo com a legislação em vigor.

No caso dos processos associados à aquisição dos terrenos (processo expropriativo) - instalação das subestações - o valor da indemnização a pagar aos proprietários é determinada tendo em consideração o disposto no Código das Expropriações (CE) - nomeadamente o estipulado pelo artigo 23.º e seguintes da Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro - sendo de salientar o referido no n.º 1 e 2 do artigo 23.º, referente à justa indemnização:

"1 — A justa indemnização não visa compensar o benefício alcançado pela entidade expropriante mas ressarcir o prejuízo que para o expropriado advém da expropriação, correspondente ao valor real e corrente do bem de acordo com o seu destino efectivo ou possível numa utilização económica normal, à data da publicação da declaração de utilidade pública, tendo em consideração as circunstâncias e condições de facto existentes naquela data.

2 — Na determinação do valor dos bens expropriados não pode tomar -se em consideração a mais -valia que resultar:

a) Da própria declaração de utilidade pública da expropriação;
b) De obras ou empreendimentos públicos concluídos há menos de cinco anos, no caso de não ter sido liquidado encargo de mais -valia e na medida deste;
c) De benfeitorias voluptuárias ou úteis ulteriores à notificação a que se refere o n.º 5 do artigo 10.º;
d) De informações de viabilidade, licenças ou autorizações administrativas requeridas ulteriormente à notificação a que se refere o n.º 5 do artigo 10.º"

Nos casos onde não seja possível chegar a acordo com os proprietários quanto ao valor da indemnização, o CE no n.º1 do artigo 38.º define que " *Na falta de acordo sobre o valor da indemnização, é este fixado por arbitragem, com recurso para os tribunais comuns*".

Para além do acima referido e salienta-se ainda o referido no n.º2 do artigo 62.º da Constituição da República Portuguesa (CRP) – Lei 1/2005 de 12 de Agosto, o qual estipula que *"A requisição e a expropriação por utilidade pública só podem ser efectuadas com base na lei e mediante o pagamento de justa indemnização"*.

3) – Linhas subterrâneas

A instalação de uma linha da RNT subterrânea é feita geralmente em caleiras ou em tubos. Em algumas circunstâncias particulares é efectuada em galerias (nestes casos, para permitir visitação e instalação dos cabos têm de ter grandes dimensões). Quando a instalação é efectuada em caleira ou entubada, existem dispositivos de protecção e segurança, designadamente, lajetas de betão e fitas avisadoras de perigo de morte com identificação da REN, SA. Ao longo do traçado de uma instalação de linha subterrânea (aproximadamente de 600 em 600 m) existem caixas de visita, cujo acesso tem de estar garantido em todo o tempo. Estas caixas são identificadas pelo logotipo da REN,SA nas suas tampas em ferro.

Em conclusão, deve notar-se que, associada a uma linha RNT subterrânea, existe uma servidão, cuja dimensão depende do número de circuitos instalados e sua disposição, não sendo em geral inferior a 2,5 m de largura por cada circuito

simples em vala ou entubado. As condições de restrição de uso de solo levam a REN,SA a preferir em exclusivo, quando instala linhas subterrâneas em ambiente urbano, a utilização de espaço de domínio público ou que pode ser passado para aquele domínio. Deve notar-se que a zona de servidão se refere à zona de afectação potencial, mecânica ou eléctrica do circuito em assunto e é indicada em cada projecto. Os circuitos de energia estão instalados geralmente a cerca de 1,80 a 2,00 m de profundidade. A cerca de 0,80 m de profundidade, ao longo de toda a extensão do circuito é instalado um tritubo contendo fibras ópticas referentes aos circuitos de protecção, capazes de em caso de avaria garantir o seu corte em tempos muito rápidos.

REN

17.09.2012

REN Gasodutos, SA

CCDR-LVT - Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.
Rua Braamcamp, nº 7
1250-048 Lisboa
Portugal

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
507874-201208-DAS	20/08/2012	CT GD DEG 79/2012	12/09/2012
17.01.01.04.00006.2012			
EIA 923/2012			

AC

Assunto Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental. Projeto: Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo. Proponente: Promovinte, Investimentos Imobiliários, S.A. Licenciador: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Exmos. Senhores,

Em resposta ao vosso ofício identificado em epígrafe, informamos que, a pedido direto do proponente e em conformidade com o previsto no art.º 7.º da Portaria n.º 142/2011, de 6 de Abril, a REN-Gasodutos desenvolveu uma análise pormenorizada ao projeto objeto da presente Avaliação de Impacte Ambiental, para verificação da sua compatibilidade com a Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) em operação no local.

Da referida análise, resultou um conjunto de medidas condicionantes expressas nas nossas cartas com as referências CT GD-DEG 16/2012, de 01/02/2012, CT GD-DEG 38/2012, de 16/03/2012 e CT GD-DEG 51/2012, de 29/05/2012, as quais deverão ser integralmente cumpridas para salvaguarda da segurança e operacionalidade da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural.

Sede Social
Estrada Nacional 116 - Vila de Rei 2674-506 BUCELAS

Telefone (+351) 219 668 200
Fax (+351) 219 687 360/70
webmaster@ren.pt www.ren.pt

Redes Energéticas Nacionais

Deste modo e a título do parecer solicitado por V. Exas., anexamos cópias das nossas comunicações com a PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, S.A.

Com os melhores cumprimentos,

Ferreira Marques
Diretor

Anexo: Cópia das nossas cartas CT GD-DEG 16/2012, de 01/02/2012, CT GD-DEG 38/2012, de 16/03/2012 e CT GD-DEG 51/2012, de 29/05/2012.

REN

REN Gasodutos, SA

À
PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, S.A.
Rua António Sérgio, Lote D
Edifício Turiprojecto
2615-040 ALVERCA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
	13/01/2012	CT GD-DEG 16/2012	01/02/2012

Assunto Rede Nacional de Transporte de Gás Natural - Processo de interferência do projecto da Plataforma Logística da Castanheira.

C/C Direcção-Geral de Energia e Geologia

Exmos. Senhores,

Em resposta à vossa carta referenciada em epígrafe, informamos que o projecto de plataforma logística identificado em assunto, a implementar nas imediações da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN), sensivelmente entre o km 60+300 e o km 70+200 da Linha 1000 do Gasoduto Setúbal / Leiria (Lote 1), foi objecto de análise, devendo ser observadas e/ou evidenciadas as seguintes condições prévias:

1. O projecto que nos foi apresentado com o detalhe de todas as interferências da futura Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo com a RNTGN cumpre os requisitos oportunamente determinados pela REN-Gasodutos ao abrigo do art.º 7.º da Portaria n.º 142/2011, de 6 de Abril, situação que confere a compatibilidade técnica do empreendimento com a nossa infra-estrutura;
2. O vosso projecto deverá ser ainda complementado com a denominada "Análise de Riscos da Plataforma Multi-usos da Castanheira", para a qual já fornecemos a 14/11/2011, por correio electrónico, os dados considerados necessários pela empresa a quem V. Exas. adjudicaram o estudo. Alertamos que as conclusões deste estudo são essenciais para a determinação da eventual

Articulada na CRC de Loures - NIPC 507 725 689 - Capital Social 404 931 149 Euros

Sede Social:
Estrada Nacional 116 - Vila de Rei 2674-506 BUCELAS

Telefone: (+351) 219 688 200
Fax: (+351) 219 687 360/70
webmaster@ren.pt www.ren.pt

Redes Energéticas Nacionais

compatibilidade entre o vosso empreendimento e a nossa infra-estrutura dos pontos de vista da operação e segurança da RNTGN;

3. Quaisquer intervenções nas imediações do gasoduto deverão ser sempre acompanhadas por um técnico da REN-Gasodutos, o qual procederá, previamente à execução dos trabalhos, à detecção e marcação do gasoduto no terreno;
4. Em fase anterior ao início dos trabalhos de execução do empreendimento, deverão ser-nos remetidas cópias das condições gerais, particulares e especiais da apólice de seguro de responsabilidade civil da(s) entidade(s) que vier(em) a intervir sobre a nossa infra-estrutura;
5. Assinatura e devolução dos dois exemplares do impresso de Viabilização de Trabalhos em anexo, sendo posteriormente devolvido um dos exemplares devidamente assinado por ambas as partes em conjunto com um exemplar do vosso projecto validado por nós.

Após a avaliação dos riscos da intervenção sobre as infra-estruturas da RNTGN em operação, consideramos dispensável a prestação de garantias e/ou de caução que cubram os citados riscos, não obstante estas poderem vir a ser sempre solicitadas, a qualquer momento, se tal se vier a demonstrar justificável.

Informamos, desde já, que o futuro acompanhamento dos trabalhos com interferência na infra-estrutura da RNTGN, pelos técnicos da REN Gasodutos, será alvo de imputação de custos ao requerente, com base no valor horário de 75€ e mínimo de 5 horas diárias.

Logo que recepcionada toda a documentação comprovativa do cumprimento dos requisitos acima indicados, incluindo a V/ aceitação expressa das condições referidas, procederemos à emissão da competente Autorização de Trabalhos. Para efeito desta última, deverão, em fase oportuna, contactar o Centro Regional de Operação da Rede do Sul, através do telefone 21 968 82 00 ou da morada Estrada Nacional 116, Vila de Rei, 2674-505 BUCELAS, cujo(s) representante(s) deverão acompanhar todas as intervenções a realizar nas imediações da faixa de servidão da RNTGN.

Na expectativa das prezadas notícias de V. Exas., apresentamos os melhores cumprimentos,

Ferreira Marques
Director

Anexo: 2 exemplares do impresso de viabilização.

REN	IMPRESSO	N.º: CT GD-DEG 016/2012
	VIABILIZAÇÃO DE TRABALHOS DE COMPATIBILIZAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAS DE TERCEIROS COM A REDE NACIONAL DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL	DATA: 01-02-2012
		PÁGINA: 1 de 2

EDOC n.º: 2243/2012

1. Análise de Viabilidade

A empresa PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A., na qualidade de dono da obra de "Plataforma Logística da Castanheira" submeteu à apreciação do Operador da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural o pedido de compatibilização do seu futuro empreendimento com a Rede Nacional de Transporte de Gás Natural denominado por Gasoduto Setúbal / Leiria (Lote 1), entre o ponto quilométrico 60+300 e o 70+200 da linha 1000.

A análise técnica realizada concluiu pela adequabilidade da compatibilização proposta, sendo por isso viabilizada pelo Operador da Rede de Transporte de Gás Natural a realização dos trabalhos necessários à construção da infra-estrutura do requerente conforme exemplar do projecto anexo a este documento (Anexo I).

2. Custos

O requerente deverá suportar os custos internos do Operador da Rede de Transporte de Gás Natural relativos às fases de análise do projecto, emissão de parecer e posterior acompanhamento dos trabalhos pelo respectivo Centro Regional de Operação de Rede.

Os referidos custos serão calculados no final dos trabalhos com recurso ao apuramento das horas efectivamente despendidas pelos técnicos do Operador da Rede de Transporte de Gás Natural e com base no valor horário de 75€ e mínimo de 5 horas diárias. Estes custos serão então apresentados à PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A., comprometendo-se o mesmo a proceder ao pagamento imediato da importância. A quitação contabilística deste pagamento será dada através de Nota de Débito e/ou Recibo a emitir pelo Operador da Rede de Transporte de Gás Natural com as seguintes indicações:

Nome do Requerente:	PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A.
Número de Identificação Fiscal:	504 833 989
Morada:	Rua António Sérgio, Lote D - Edifício Turiprojecto 2615-040 ALVERCA

3. Início dos trabalhos

A intenção de início dos trabalhos deverá ser comunicada ao Operador da Rede de Transporte de Gás Natural por carta registada com aviso de recepção, com uma antecedência mínima de dez dias úteis.

O Centro Regional de Operação de Rede da área de localização do troço de rede de transporte a afectar, responderá à comunicação no prazo de cinco dias e procederá à emissão da respectiva Permissão de Trabalhos.

4. Validade da Viabilização de Trabalhos

A presente viabilização de intervenção na faixa de servidão da rede de transporte de gás natural é válida pelo período de um ano a contar da data de emissão.

A eventual prorrogação do prazo de validade ficará condicionada a nova análise do processo e revisão do valor a suportar pelo requerente.

	Operador da Rede de Transporte	Requerente
Empresa:	REN GASODUTOS, SA	PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A.
Contactos:	Tel.: 21 968 82 00 / Fax.: 21 968 73 62	Tel.: Fax.:
Nome do Representante:	Eng.º Luís Manuel Ferreira (Director)	Ricardo [illegible]
Assinaturas:	REN - GASODUTOS, SA Estrada Nacional 116 Vila de Rei – 2674-505 BUCELAS	PROMOVINTE INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, S.A. O ADMINISTRAÇÃO
Data:		16-02-2012

E1782-2012-20230 | 18-09-2012

REN - Gasodutos
EN 116 – Vila de Rei
2674-505 Bucelas

Assunto: Plataforma Logística da Castanheira - Pedido de parecer

A **Promovinte, Investimentos Imobiliários, S.A.**, contribuinte n.º 504 833 898, com morada escolhida para o efeito em escritório no Edifício Turiprojecto, Rua António Sérgio, Lote D, 2615-040 Alverca, na qualidade de titular do processo acima referido, sito nos Lavradios, Freguesia de Castanheira do Ribatejo e Concelho de Vila Franca de Xira, solicita o parecer da REN Gasodutos relativamente à compatibilização da construção da futura Plataforma Logística da Castanheira e a Linha 1000 do Gasoduto Setúbal / Leiria.

Para o efeito juntam-se em anexo **3 colecções do Projecto detalhado de todas as interferências da futura Plataforma Logística da Castanheira com o Gasoduto.**

Alverca, 13 de Setembro de 2012

PROMOVINTE
INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, S.A.
A ADMINISTRAÇÃO

REN GASODUTOS, S.A.

PROCESSOS DE INTERFERÊNCIA DE TERCEIROS COM A REDE NACIONAL DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL
(artigos 7.º e 66.º da Portaria n.º 167/2011, de 6 de Abril)

Projecto: Plataforma Logística da Castanheira		
Entidade Interferente: PROMOVINTE - TURIPROJECTO		
Gasoduto: SETÚBAL / LEIRIA (LOTE 1)		
Linha: 1000	P.K. 60+300	CROR: SUL
Validação Engenharia:		Data: 16/3/2012
Validação Exploração:		Data:
EDOC entrada: 2243/2012	EDOC saída: CARTA 38/2012	

REN

REN Gasodutos, SA

À
PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, S.A.
Rua António Sérgio, Lote D
Edifício Turiprojecto
2615-040 ALVERCA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
	13/01/2012 - carta	CT GD-DEG 38/2012	16/03/2012
	07/02/2012 - e-mail		
	08/03/2012 - e-mail		

Assunto Rede Nacional de Transporte de Gás Natural - Processo de interferência do projeto da Plataforma Logística da Castanheira.

C/C Direcção-Geral de Energia e Geologia

Exmos. Senhores,

Na sequência da receção dos elementos em falta solicitados na nossa carta anterior, referência CT GD-DEG 16/2012 de 01/02/2012, os quais nos foram remetidos por correio eletrónico a 07/02/2012 e a 08/03/2012, informamos que, de acordo com a análise realizada à globalidade do projeto de compatibilização do empreendimento identificado em assunto com a Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN), a REN-Gasodutos considera cumpridos todos os requisitos oportunamente determinados ao abrigo do art.º 7.º da Portaria n.º 142/2011, de 6 de Abril.

Deste modo, devolvemos um dos exemplares do Impresso de Viabilização de Trabalhos, assinado por ambas as partes, acompanhado por um exemplar de todo o projeto de compatibilização devidamente validado pela REN-Gasodutos.

Matriculada na CRC de Lamego - NIPC 507 725 689 - Capital Social 424 921 169 Euros

Sede Social:
Estrada Nacional 116 - Vila de Rei 2674-505 BUCELAS

Telefone: (+351) 219 688 200
Fax: (+351) 219 687 360/70
webmaster@ren.pt www.ren.pt

Redes Energéticas Nacionais

3. Início dos trabalhos

A intenção de início dos trabalhos deverá ser comunicada ao Operador da Rede de Transporte de Gás Natural por carta registada com aviso de recepção, com uma antecedência mínima de dez dias úteis.

O Centro Regional de Operação de Rede da área de localização do troço de rede de transporte a afectar, responderá à comunicação no prazo de cinco dias e procederá à emissão da respectiva Permissão de Trabalhos.

4. Validade da Viabilização de Trabalhos

A presente viabilização de intervenção na faixa de servidão da rede de transporte de gás natural é válida pelo período de um ano a contar da data de emissão.

A eventual prorrogação do prazo de validade ficará condicionada a nova análise do processo e revisão do valor a suportar pelo requerente.

	Operador da Rede de Transporte	Requerente
Empresa:	REN GASODUTOS, SA	PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A.
Contactos:	Tel.: 21 968 82 00 / Fax.: 21 968 73 62	Tel.: Fax.:
Nome do Representante:	Eng.º Luis Manuel Ferreira (Director)	
Assinaturas:		
Data:		

ENTRADA | 2012/02/01 | 09:50:21

Aproveitamos a oportunidade para alertar que, não obstante a presente validação dos elementos que nos foram apresentados, o início dos trabalhos de construção ficará ainda condicionado ao cumprimento dos requisitos 3 e 4 indicados na nossa carta CT GD-DEG 16/2012 de 01/02/2012, e para relembrar que o futuro acompanhamento dos trabalhos com interferência na infraestrutura da RNTGN, pelos técnicos da REN-Gasodutos, será alvo de imputação de custos ao requerente, com base no valor horário de 75€ e mínimo de 5 horas diárias.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Ferreira Marques
Diretor

Anexos: 1 Exemplar do Impresso de Viabilização de Trabalhos referência CT GD-DEG 016/2012;
1 Exemplar do *"Projecto Detalhado de todas as interferências da futura Plataforma Logistica da Castanheira com o Gasoduto"* validado pela REN-Gasodutos.

REN	IMPRESSO	N.º: CT GD-DEG 016/2012
	VIABILIZAÇÃO DE TRABALHOS DE COMPATIBILIZAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAS DE TERCEIROS COM A REDE NACIONAL DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL	DATA: 01-02-2012
		PÁGINA: 1 de 2

EDOC n.º: 2243/2012

1. Análise de Viabilidade

A empresa PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A., na qualidade de dono da obra de "Plataforma Logística da Castanheira" submeteu à apreciação do Operador da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural o pedido de compatibilização do seu futuro empreendimento com a Rede Nacional de Transporte de Gás Natural denominado por Gasoduto Setúbal / Leiria (Lote 1), entre o ponto quilométrico 60+300 e o 70+200 da linha 1000.

A análise técnica realizada concluiu pela adequabilidade da compatibilização proposta, sendo por isso viabilizada pelo Operador da Rede de Transporte de Gás Natural a realização dos trabalhos necessários à construção da infra-estrutura do requerente conforme exemplar do projecto anexo a este documento (Anexo I).

2. Custos

O requerente deverá suportar os custos internos do Operador da Rede de Transporte de Gás Natural relativos às fases de análise do projecto, emissão de parecer e posterior acompanhamento dos trabalhos pelo respectivo Centro Regional de Operação de Rede.

Os referidos custos serão calculados no final dos trabalhos com recurso ao apuramento das horas efectivamente despendidas pelos técnicos do Operador da Rede de Transporte de Gás Natural e com base no valor horário de 75€ e mínimo de 5 horas diárias. Estes custos serão então apresentados à PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A., comprometendo-se o mesmo a proceder ao pagamento imediato da importância. A quitação contabilística deste pagamento será dada através de Nota de Débito e/ou Recibo a emitir pelo Operador da Rede de Transporte de Gás Natural com as seguintes indicações:

Nome do Requerente:	PROMOVINTE, Investimentos Imobiliários, S.A.
Número de Identificação Fiscal:	504 833 989
Morada:	Rua António Sérgio, Lote D - Edifício Turiprojecto 2615-040 ALVERCA

REN

REN Gasodutos, SA

À
PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, S.A.
Rua António Sérgio, Lote D
Edifício Turiprojecto
2615-040 ALVERCA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
	11/04/2012	CT GD-DEG 51/2012	29/05/2012

Assunto Rede Nacional de Transporte de Gás Natural - Processo de interferência do projeto da Plataforma Logística da Castanheira. Adenda n.º1.

Exmos. Senhores,

Em resposta à vossa carta identificada em assunto, a qual foi rececionada nas nossas instalações a 11/05/2012, informamos que, da análise realizada à Adenda n.º 1 ao Projeto detalhado de todas as interferências da futura Plataforma Logística da Castanheira com o Gasoduto Setúbal / Leiria (Lote 1), se mantém o nosso parecer transmitido na nossa carta CT GD-DEG 38/2012 de 16/03/2012, ou seja:

a) A REN-Gasodutos considera cumpridos todos os requisitos oportunamente determinados ao abrigo do art.º 7.º da Portaria n.º 142/2011, de 6 de Abril;
b) Não obstante a presente validação dos elementos que nos foram apresentados, o início dos trabalhos de construção ficará ainda condicionado ao cumprimento dos requisitos 3 e 4 indicados na nossa carta CT GD-DEG 16/2012 de 01/02/2012;
c) O futuro acompanhamento dos trabalhos com interferência na infraestrutura da RNTGN, pelos técnicos da REN-Gasodutos, será alvo de imputação de custos ao requerente, com base no valor horário de 75€ e mínimo de 5 horas diárias.

Matriculada na CRC de Lousã - NIPC 507 725 685 - Capital Social 404 931 169 Euros

Sede Social:
Estrada Nacional 116 - Vila de Rei 2674-505 BUCELAS

Telefone: (+351) 219 688 200
Fax: (+351) 219 687 360/70
webmaster@ren.pt www.ren.pt

Redes Energéticas Nacionais

Para os devidos efeitos, anexa-se um exemplar do documento "Projeto detalhado de todas as interferências da futura Plataforma Logística da Castanheira com o Gasoduto - CONSULTA - REN GASODUTOS - ADENDA N.º1" devidamente validado pela REN-Gasodutos e destinado a acompanhar o processo anteriormente devolvido a V. Exas. Com o Impresso de Viabilização de Trabalhos.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Ferreira Marques
Diretor

Anexos: O mencionado.

1.10.2012

edp distribuição

DIRECÇÃO DE REDE E CLIENTES LISBOA
Rua D. Luís I, 12
1200-151 Lisboa
Telef. 210 021 500
Fax 210 028 620

(Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território)

Exma. Sra. Directora de Serviços - Eng.ª Paulina Martins
CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braamcamp, n.º 7
1250-048 Lisboa

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data:
S09874-201208-DS A – 17.01.01.04.00006. 2012 – EIA 993/2012 AC	20-08-2012	Carta 1558/12/RCLER	24 - 9 - 2012

Assunto: Procedimento de Avaliação da Impacte Ambiental
Projecto: Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo
Proponente: Promovinte, Investimentos Imobiliários, SA
Licenciador: Câmara municipal de Vila Franca de Xira

Exma. Senhora,

Na sequência da Vossa Carta acima referenciada, vimos pela presente comunicar o nosso parecer relativamente ao assunto em apreço.

No âmbito da presente fase do processo relativamente à execução do Projecto do Loteamento (Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo), que é da responsabilidade da Promovinte, Investimentos Imobiliários, SA, sito a noroeste do caminho-de-ferro do Norte e a sudeste da auto-estrada A1, zona de lezíria do Tejo, freguesia da Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira, nada temos a opor, alertando apenas para os aspectos a seguir evidenciados:

(1) Da análise efectuada ao processo, enquadrada pela rede eléctrica existente, conclui-se que existem infra-estruturas eléctricas em exploração, nomeadamente Redes MAT, AT, MT e Redes BT dentro da área afecta ao Loteamento em análise.

(2) Deste modo, deve referir-se a necessidade de salvaguarda das distâncias de protecção previstas nos regulamentos e demais legislação aplicável e os procedimentos relativos a pedidos de modificação das redes e respectivos encargos, garantindo a continuidade da rede existente. A análise em especialidade compete, no caso da MAT à concessionária de Rede de Transporte (REN) e no caso das restantes redes aos respectivos departamentos da EDP Distribuição (DPC e da DRCL).

(3) Em termos de enquadramento com subestações existentes, este loteamento está localizado a Sul da SE Vale do Tejo, a cerca de 900 metros.

(4) Assim, tendo em atenção a curta distância entre a área do loteamento em análise e a subestação acima referida, a sua localização geográfica e as características da área afecta ao loteamento, não se vê necessidade de reservar eventual terreno dentro do mesmo para uma futura subestação.

(5) Deste modo, face aos documentos apresentados, quanto à construção deste loteamento desde que sejam salvaguardadas todas as questões relativas às redes eléctricas existentes e seus eventuais desvios conforme acima referido, a alimentação poderá ser viabilizada à rede de 30 kV, sendo eventualmente necessário proceder à sua expansão e/ou remodelação.

(6) Assim, as eventuais viabilidades de fornecimento de energia eléctrica serão analisadas e posteriormente definidas.

(7) Os Postos de Seccionamento a prever e a estabelecer no projecto terão que ser no limite dos referidos lotes, sem restrições, e com acesso a partir da via publica.

Tendo em consideração ao exposto, e sem outro assunto, os melhores cumprimentos,

Direcção de Rede e Clientes Lisboa
Dep. Estudo de Redes MT/BT
O Responsável

Paulo Lúcio

19.07.2012

Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias IP

Exma Senhora
Engª Paulina Martins
Diretora de Serviços de Ambiente
CCDR LVT
Rua Brancamp, 7
1250-048 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
S09874-201208-DSA 17.01.01.04.00006.2012 EIA 993/2012 AC	20-08-2012	**S/2012/5001**	17-09-2012

Assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental – Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo

Relativamente ao assunto em epígrafe informa-se que o InIR havia já sido consultado pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e que, em resposta a algumas questões por nós colocadas, o promotor do empreendimento em apreço enviou ao InIR um do aditamento ao estudo de tráfego, datado de Junho de 2012, o qual não foi disponibilizado no âmbito do presente processo de AIA, e que junto se remete.

Da análise aos elementos ora disponibilizados e do referido aditamento, estes Serviços emitem parecer favorável ao empreendimento, condicionado à observação das seguintes condições:

i. Obtenção de parecer favorável, por parte da EP, SA, relativamente às condições de funcionamento da rotunda com a EN 1, que não é objeto de análise no estudo disponibilizado;

ii. Existência de *um único sentido na ligação entre a rotunda de acesso à autoestrada A1 e a* rotunda de distribuição prevista implementar no interior da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo que, no correspondente estudo de tráfego, é designada por "rotunda interna";

iii. A assunção, por parte do promotor da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, de todos os encargos relativos aos projetos e obras que venham a revelar-se necessários

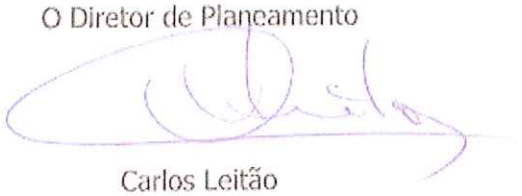
Rua dos Lusíadas, 9 - 4º Frt.
1300-364 LISBOA - PORTUGAL
T 21 364 31 16
F 21 364 31 19
inir@inir.pt
www.inir.pt

Instituto de Infra Estruturas
Rodoviárias IP

para assegurar o bom funcionamento da rotunda de ligação à autoestrada A1, no caso de no futuro constatarem problemas no seu funcionamento.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor de Planeamento



Carlos Leitão

Rua das Sousadas, 3 - 4º Frt
1300-364 LISBOA - PORTUGAL
T 21 364 41 16
F 21 364 31 39
inir@inir.pt
www.inir.pt

ESTUDO DE TRÁFEGO

PLATAFORMA LOGÍSTICA DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO

Aditamento Junho 2012

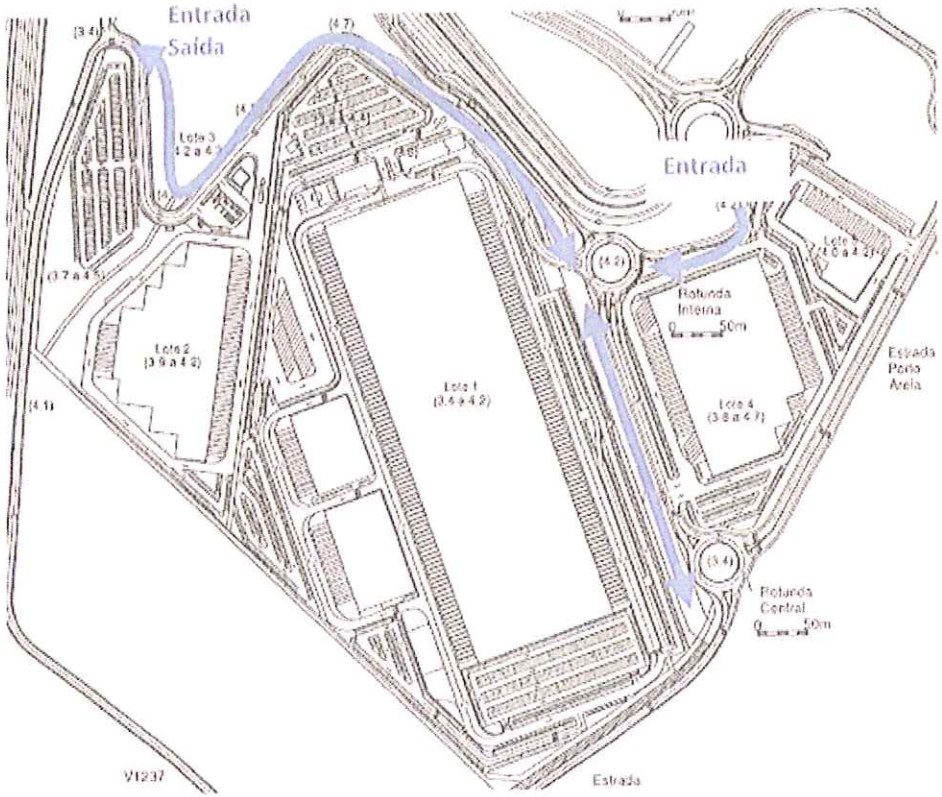
OPT sa | Rua Assis Vaz 27 - 4200-076 Porto - PORTUGAL | Tel. +351 22 502 7337 - Fax +351 22 012 0726 | geral@opt.pt | www.opt.pt

Sociedade Anónima - CRC do Porto - Código de Certidão Permanente: 2013-6217-2450 - Capital Social: 300.000 Euros - Contribuinte: 502 755 610

O presente documento constitui adenda ao estudo de tráfego que foi elaborado para a Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR), no Concelho de Vila Franca de Xira em Dezembro de 2011 para responder às questões levantadas pelo INIR através do ofício S/2012/1948 endereçado pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira através do ofício 002515 May 21'12 – 11/11 LotePDM.

Duas questões são colocadas:

1. No esquema da página 9 do estudo está assinalado um duplo movimento apesar de ter apenas um sentido. Na imagem seguinte retificamos o lapso.



Estrada

2. Deveríamos ter distribuído o tráfego gerado pela PLLN, pela PLCR e pelos outros potenciais licenciamentos (OUT) entre a A1 e a EN1. Não o fizemos pois apenas tínhamos dados da geração da PLLN e não da sua distribuição pelo território. Apresentamos agora a carga da rede com uma distribuição de 3/4 para a A1 e 1/4 para a EN1, bem como a avaliação do comportamento da "Rotunda Brisa".

Afectação de Tráfego (Contagens + Geração) / EN1 responsável por 1/4 da nova atracçãc

	HPM(DU)						HPT(DU)					
MOV	Actual A*	PLLN A	PLCR P	OUT O	Total A*A	Total A*APO	Actual A*	PLLN A	PLCR P	OUT O	Total A*A	Total A*APO
1	0	401	262	278	401	940	0	133	94	100	133	327
2	90	134	87	93	224	403	18	44	31	33	62	127
3	0	134	87	93	134	313	0	44	31	33	44	109
4	90	185	121	128	275	523	18	452	321	340	470	1131
5	90		161	171	90	422	18		428	454	18	900
6	0	246			246	246	0	603			603	603
7	25	246			271	271	102	603			705	705
8	0			371	0	371	0			133	0	133
E1	0		349		0	349	0		126		0	126
9	25			371	25	396	102			133	102	235
10	134				134	134	138				138	138
11	185			171	185	356	157			454	157	611
12	39		161		39	200	7		428		7	435
13	143		161		143	304	161		428		161	589
14	13			371	13	384	62			133	62	195
15	67				67	67	69				69	69
16	0		116		0	116	0		42		0	42
17	143		116		143	259	161		42		161	203
18	0		161		0	161	0		428		0	428
S1	0		215		0	215	0		570		0	570
19	67				67	67	69				69	69
E1'	0		116		0	116	0		42		0	42
						UVI						UVI

* com o fecho do CM1237

10 a 20% de pesados

Espinho

Análise da Rotunda BRISA (Só PLLN)

		HPM (DU)				HPM (DU)			
		Ramo 1	Ramo 3	Ramo 5	Ramo 7	Ramo 1	Ramo 3	Ramo 5	Ramo 7
Diâm Máx Circulo Inscrito	D	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00
Ângulo de Ataque	f	45,00	50,00	45,00	50,00	45,00	50,00	45,00	50,00
Raio da Entrada	r	35,00	25,00	32,00	15,00	35,00	25,00	32,00	15,00
Largura da Via	v	7,00	3,50	3,50	3,50	7,00	3,50	3,50	3,50
Largura do Leque	e	7,00	7,00	5,00	7,00	7,00	7,00	5,00	7,00
Comprimento do Leque	l	20,00	60,00	20,00	25,00	20,00	60,00	20,00	25,00
Débito de Conflito	Qc	224	275	246	0	62	470	603	0
Débito de Entrada	Qe	401	134	90	271	133	44	18	705
	S	0,00	0,09	0,12	0,22	0,00	0,09	0,12	0,22
	x	7,00	6,45	4,71	5,92	7,00	6,45	4,71	5,92
	td	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840
	fc	0,5463	0,5213	0,4421	0,4970	0,5463	0,5213	0,4421	0,4970
	F	2121	1954	1427	1793	2121	1954	1427	1793
	K	0,9689	0,9404	0,9663	0,9143	0,9689	0,9404	0,9663	0,9143
Débito de Saturação	Qmáx	1937	1703	1274	1639	2022	1607	1121	1639
Reserva de Capacidade	Rcap	1536	1570	1184	1368	1889	1563	1103	934
Taxa de Utilização	Tut	21%	6%	7%	17%	7%	3%	2%	43%
Nível de Serviço		A	A	A	A	A	A	A	A

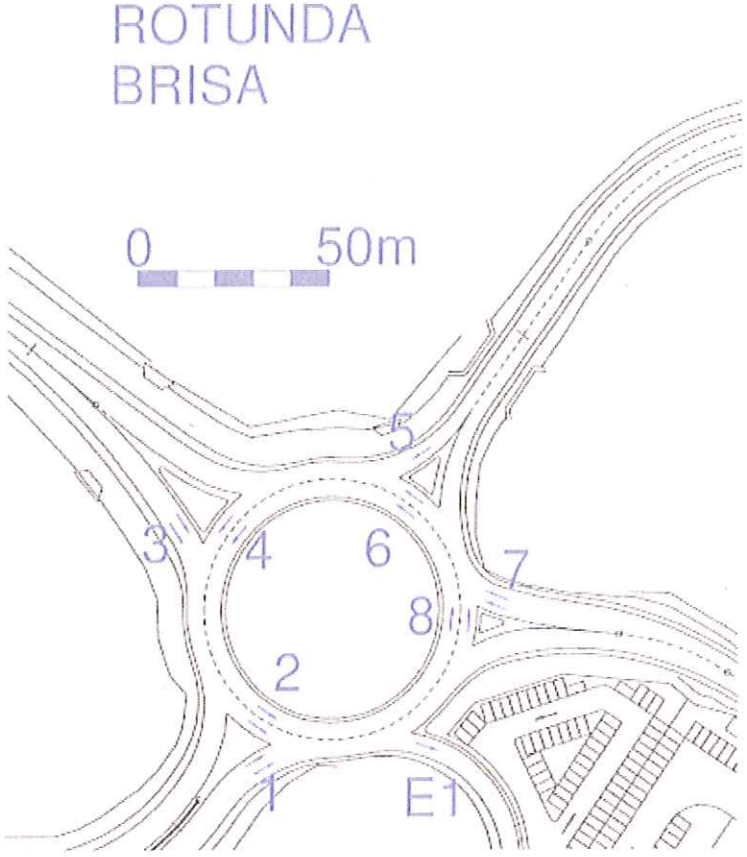
TRL

Espinho

Análise da Rotunda BRISA (PLLN + PLCR + OUT)

		HPM (DU)				HPM (DU)			
		Ramo 1	Ramo 3	Ramo 5	Ramo 7	Ramo 1	Ramo 3	Ramo 5	Ramo 7
Diâm Máx Círculo Inscrito	D	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00
Ângulo de Ataque	f	45,00	50,00	45,00	50,00	45,00	50,00	45,00	50,00
Raio da Entrada	r	35,00	25,00	32,00	15,00	35,00	25,00	32,00	15,00
Largura da Via	v	7,00	3,50	3,50	3,50	7,00	3,50	3,50	3,50
Largura do Leque	e	7,00	7,00	5,00	7,00	7,00	7,00	5,00	7,00
Comprimento do Leque	l	20,00	60,00	20,00	25,00	20,00	60,00	20,00	25,00
Débito de Conflito	Qc	403	523	246	371	127	1131	603	133
Débito de Entrada	Qe	940	313	422	271	327	109	900	705
	S	0,00	0,09	0,12	0,22	0,00	0,09	0,12	0,22
	x	7,00	6,45	4,71	5,92	7,00	6,45	4,71	5,92
	td	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840	1,0840
	fc	0,5463	0,5213	0,4421	0,4970	0,5463	0,5213	0,4421	0,4970
	F	2121	1954	1427	1793	2121	1954	1427	1793
	K	0,9669	0,9404	0,9663	0,9143	0,9669	0,9404	0,9663	0,9143
Débito de Saturação	Qmáx	1841	1581	1274	1471	1988	1283	1121	1579
Reserva de Capacidade	Rcap	901	1268	852	1200	1661	1174	222	874
Taxa de Utilização	Tut	51%	20%	33%	18%	16%	8%	80%	45%
Nível de Serviço		A	A	A	A	A	A	C	A

TRL



Apesar de os fluxos da PLCR + OUT acrescentarem entre 17 e 27% aos fluxos gerados pela PLLN sobre a Rotunda BRISA, não se verifica qualquer constrangimento para os fluxos da PLLN e a rotunda comporta os fluxos esperados.

Porto, 5 de Junho de 2012

Equipa OPT
Paulo Espinha
Sara Meireles

6.09.2012

GOVERNO DE PORTUGAL | MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA

DRELVT
Direcção Regional de Educação de Lisboa e Vale do Tejo

Exmº Senhor Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braamcamp, 7
1250-048
LISBOA

Sua referência:	Sua comunicação de:	Nossa referência:	Data:
28529/2012		13839/2012	03-09-2012

ASSUNTO: PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL
PROJETO: PLATAFORMA LOGÍSTICA DA CASTANHEIRA DO RIBATEJO
PROPONENTE: PROMOVINTE, INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, SA
LICENCIADOR: C. M. VILA FRANCA DE XIRA

Relativamente ao assunto em epígrafe, inserido no vosso ofício S09874-201208-DSA, comunica-se a V. Exª, o parecer favorável desta Direção Regional.
Com os melhores cumprimentos

O Diretor Regional de Educação

José Alberto Duarte

MOS

EIA/593/2012
AC
17.7.14. 6.2012

Na resposta indicar a referência e a data deste ofício

ANEXO III

Medidas de Minimização e Planos de Monitorização

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO GERAIS E PLANO DE MONITORIZAÇÃO

1.1. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Na **fase de construção** devem ser tidas em consideração as medidas números

1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 14, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 46,, 50,51,54,55, constantes do Documento "Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção", disponível no site www.apambiente.pt.e ainda as seguintes:

MM1 Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), desde as suas fases preparatórias. O acompanhamento deverá ser continuado e efetivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de ser garantido o acompanhamento de todas as frentes;

MM2 Sempre que forem encontrados vestígios arqueológicos as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato à Tutela do património as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar sob a forma de um relatório preliminar. Antes da adoção de qualquer medida de mitigação, deverá procurar compatibilizar-se o projeto com os vestígios patrimoniais em presença, de forma a garantir a sua preservação;

MM3 As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, em função do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ* de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação. Os achados móveis deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património;

MM4 Sinalização e vedação permanente das ocorrências patrimoniais que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afeto enquanto se efetuam os trabalhos arqueológicos.

MM5 Dada a natureza dos solos em presença, nas operações de decapagem, estes devem ser devidamente armazenados e acondicionados para posterior utilização nas superfícies onde venha a ser necessária a colocação de vegetação.

MM6 Devem manter-se as melhores relações e negociações com os proprietários e agricultores, das áreas envolventes, na eventualidade de durante a execução dos trabalhos resultarem prejuízos nas propriedades ou nas culturas agrícolas, cultivadas ou a instalar, sem prejuízo das indemnizações devidas, nos termos legais.

MM7. Na eventualidade de um derrame acidental de óleos, combustíveis ou outras substâncias, deverá ser imediatamente removida a camada de solo afetada e encaminhá-la para tratamento em instalações devidamente licenciadas, ou promovida a sua recolha por operador licenciado. Desta forma evita-se a contaminação das camadas de solo subjacentes e a penetração em profundidade das substâncias envolvidas;

MM8 Elaboração de planos de atuação para fazer face a situações de emergência que envolvam o derrame de substâncias nocivas e de óleos e combustíveis das máquinas e veículos afetos à construção;

MM9. As movimentações de terras e a exposição do solo desprovido de vegetação durante os períodos em que é mais provável a ocorrência de precipitação intensa, entre Outubro e Maio, deverão ser evitadas, minimizando assim a erosão hídrica e a possibilidade de arrastamento de solos para as valas de drenagem;

MM10 Nos períodos secos, em especial no Verão, promover controlo das poeiras e seu arrastamento pelo vento, nomeadamente através da rega da área de construção e acessos, evitando assim que as poeiras se depositem sobre a vegetação existente nas áreas circundantes;

MM11 Proteger convenientemente as linhas de água e linhas de escoamento preferencial existentes relativamente às movimentações de terras necessárias à obra e, em geral, às atividades de exploração do estaleiro;

MM12. As terras resultantes das escavações deverão ser utilizadas, sempre que tenham qualidade para tal e que os materiais tenham características geotécnicas adequadas, na execução dos aterros;

MM13. Os acessos devem processar-se, de preferência, por caminhos ou estradas já implantadas no terreno ou por estradas que sejam para manter na fase de exploração, de forma a minimizar a afetação de solos e vegetação, mas garantindo a manutenção das suas condições de circulação pelo público em geral;

MM14 Os acessos devem processar-se, de preferência, por caminhos ou estradas já implantadas no terreno ou por estradas que sejam para manter na fase de exploração, de forma a minimizar a afetação de solos e vegetação, mas garantindo a manutenção das suas condições de circulação pelo público em geral;

MM15. Os acessos devem processar-se, de preferência, por caminhos ou estradas já implantadas no terreno ou por estradas que sejam para manter na fase de exploração, de forma a minimizar a afetação de solos e vegetação, mas garantindo a manutenção das suas condições de circulação pelo público em geral;

MM16. A instalação e funcionamento de estaleiros e restantes equipamentos necessários à execução da obra devem, sempre que possível, aproveitar estaleiros construídos anteriormente ou áreas muito degradadas, nomeadamente pela deposição de lixo e entulhos. Dado que a área de implantação do empreendimento irá ser completamente alterada, sempre que possível, os trabalhos e a circulação de máquinas devem-se

circunscrever à área de implantação do projeto, evitando causar impactes negativos nas zonas circundantes;

MM17. Os estaleiros deverão, ainda, ser localizados preferencialmente em locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar, tanto quanto possível, movimentações de terras e abertura de acessos;

MM18. Recomenda-se, assim, que os estaleiros não sejam implantados nas seguintes situações:

- nas proximidades das principais linhas de água (os estaleiros não deverão ser instalados a menos de 100 m de linhas de água);
- nos locais de maior sensibilidade da paisagem, onde seja necessário procederem à destruição de vegetação arbórea com interesse botânico e paisagístico;
- em zonas que requeiram o abate de sobreiros e azinheiras;
- em áreas de ocupação agrícola;
- em terrenos classificados como RAN ou REN;
- em locais a menos de 100 m de elementos Patrimoniais;
- na proximidade de zonas habitadas;

MM19. Garantir que as operações de utilização e armazenamento de combustíveis, óleos e produtos químicos em geral e as operações de manutenção da maquinaria ocorrem em condições que assegurem a contenção e recolha de eventuais derrames, de acordo com as normas previstas na legislação em vigor, no sentido de evitar a contaminação dos solos e águas. Nesse sentido, recomenda-se que essas operações decorram na área do estaleiro, especificamente concebida para esse efeito, isolada da rede de drenagem natural e preparada (impermeabilizada, limitada e com volumes de contenção secundária) para poder reter qualquer eventual derrame. Para além disso, recomenda-se que os óleos usados sejam armazenados em recipientes adequados e estanques, para tratamento posterior por operador licenciado;

MM20. Para a zona de estaleiro, reforça-se a necessidade de ser prevista a construção de uma plataforma impermeável para a realização de operações de abastecimento, manutenção e lavagens de equipamento afeto à obra. Esta plataforma deverá ser dotada de um sistema de recolha, armazenamento e tratamento das águas residuais, para que todas as águas residuais produzidas em obra sejam encaminhadas para um sistema de tratamento de águas residuais, com separação de matéria em suspensão e hidrocarbonetos, antes da sua descarga num coletor municipal.

MM21 As áreas de armazenagem temporária de resíduos no estaleiro devem estar adequadamente identificadas, evitando-se, quer misturas de resíduos não compatíveis, quer misturas de resíduos com materiais/produtos novo;

MM22 Deve ser criado um sistema de condução das águas de escorrência superficial adequado para a área, durante a construção do edifício;

MM23. Providenciar um destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor, Decreto-Lei nº 236/98, não permitindo a sua descarga direta quer para o solo, quer para cursos de água. Essas águas poderão ser ligadas ao sistema municipal ou, alternativamente, recolhida em tanques ou em fossas estanques e posteriormente reencaminhadas para tratamento ou destino final adequado, evitando assim a possibilidade de infiltração no solo;

MM24. Avaliar a necessidade de providenciar dispositivos de recolha, armazenamento e tratamento das águas de lavagem (por exemplo águas de lavagem das betoneiras) e de escorrências diversas, produzidas no estaleiro, e dar-lhe um destino final adequado;

MM25. Caso se verifique a instalação de betoneiras na área de projeto, a descarga das águas resultantes da limpeza das caleiras das betoneiras deve ser efetuada em locais a indicar pela equipa de acompanhamento ambiental, e nunca em locais próximos de linhas de água. Dependendo do local em consideração, poderá ser indicada a localização da abertura de uma bacia de retenção, de preferência num local de passagem obrigatória para todas as betoneiras. A bacia de retenção poderá ter uma camada de brita, que ao fim de algumas lavagens poderá ser removida e utilizada para a execução de aterros, procedendo-se de imediato à sua substituição dentro da bacia de retenção;

MM26. Não deverão ser realizadas operações de manutenção automóvel na área de intervenção do projeto;

MM27. Deverá ser instalado um equipamento de sólidos suspensos e remoção de hidrocarbonetos para tratamento das águas de lavagem de rodados;

MM28. Implementação de um sistema de drenagem das áreas afetas a estacionamento de veículos de obra, que permita a condução das águas a um sistema de separação de sólidos suspensos e hidrocarbonetos, previamente à descarga;

MM29. Se se verificar que as medidas de minimização propostas não são suficientes para dar resposta a eventuais afetações da disponibilidade hídrica, deverão ser avançadas medidas compensatórias, desde que garantido um prévio acordo com terceiros (utilizadores do domínio hídrico) eventualmente afetados, e sem prejuízo do cumprimento das obrigações resultantes do regime jurídico de utilização do domínio hídrico.

Fase de Exploração

MM30. Introdução de medidas para redução de consumos de água

- Considerar autoclismos com capacidade máxima de 6 litros e dupla descarga, em todas as instalações sanitárias;
- Utilização de torneiras dos lavatórios temporizadas em todas as instalações sanitárias;
- Descarga dos urinóis temporizada e controlada através de sensores de infravermelhos ou de temperatura;
- Utilização de electroválvulas de corte nas instalações sanitárias, acionada para um período muito prolongado de desocupação das instalações;

MM31. Instalação de sistemas de deteção de fugas de água nas tubagens das redes de abastecimento de água do empreendimento;

MM35. Proceder a uma manutenção adequada dos dispositivos consumidores de água e das redes de abastecimento e drenagem;

MM36. Consumos de água afetos aos diferentes serviços contabilizados mediante contador próprio;

MM37.Os resíduos resultantes do processo (óleos alimentares, excedentes de comida, entre outros) devem ser sempre encaminhados para destino final adequado, sendo interdito o seu lançamento nos coletores municipais, direta ou indiretamente;

MM38. Limpeza periódica e sistemática dos espaços exteriores a seco de forma a reduzir a carga poluente afluente aos coletores pluviais;

MM39. Adoção de práticas de manutenção de espaços verdes, limpezas regulares, promoção da implantação de espécies autóctones que minimizem as necessidades de águas para rega e uso cuidado de fertilizantes e pesticidas;

M40. Limpeza periódica e sistemática dos espaços interiores com aparelhos dotados de reservatório próprio que descarregam em pontos específicos os efluentes gerados, sem o perigo de contaminação das águas pluviais;

MM41. Verificação do funcionamento das condutas de saneamento e o sistema de drenagem da plataforma do posto de abastecimento de combustíveis, de forma a identificar atempadamente eventuais ruturas, bem como verificar o funcionamento do sistema de deteção de fugas dos reservatórios de combustível;

MM42. Assegurar a manutenção periódica das valas envolventes à PLCR, garantindo-se as adequadas condições de escoamento;

MM43. Adotar sistemas separativos nas zonas de abastecimento e manutenção de veículos pesados.

MM44. Deverá ser prevista uma rede de drenagem de águas residuais separativa das águas pluviais não contaminadas e contaminadas, devendo estas últimas serem sujeitas a tratamento em separador de hidrocarbonetos e conduzidas a destino final adequado. Deverão ainda ser sujeitas ao mesmo procedimento as águas residuais provenientes das lavagens dos veículos.

MM45. No caso do posto de abastecimento, os efluentes provenientes das lavagens e as

águas pluviais contaminadas, deverão ser tratadas em separador de hidrocarbonetos e conduzidos a destino final adequado.

MM46. No caso das águas pluviais contaminadas, a tratar em separador de hidrocarbonetos, e caso as mesmas sejam conduzidas para a linha de água (nomeadamente através de coletor pluvial) carece de licenciamento de descarga de águas residuais, a emitir por esta APA, de acordo com o disposto no Decreto-Lei nº 226-A/2007, de 31 de maio.

MM47. - Instalação de barreira acústica no lado norte do novo acesso à A1/EN1, de forma a proteger acusticamente as habitações do Bairro da Atral-Cipan mais próximas do futuro Nó de acesso à A1/EN1. A execução desta barreira deverá ter em conta os impactes cumulativos.

MM48. Reposição da barreira acústica da A1, atualmente desmontada devido à construção do novo Nó.

MM49. Implementar uma adequada gestão de tráfego, designadamente a redução de trafego com destino e origem na PLCR. por forma a minimizar o impacte para as habitações localizadas ao longo da rua da estação e à escola da Vala do Carregado

MM50. Manter atualizadas (monitorizar) as tendências de aumento dos fluxos de tráfego previsto no estudo de tráfego.

Recomendações para o projeto apresentas no EIA .

1. Eventuais águas residuais produzidas em processos industriais que na sua constituição contenham substâncias não consideradas em esgotos domésticos devem ser submetidas a pré-tratamento para remoção desses poluentes;
2. Maximização da permeabilidade do terreno na área a intervir, de forma a promover a concentração e a infiltração pluvial nos solos como forma de reduzir o impacte na rede pública de drenagem, das água;
3. Em particular, deve ser previsto um separador de hidrocarbonetos com o objetivo de recolher e tratar as águas provenientes de zonas de lavagens de veículos por poderem ter teores de hidrocarbonetos e óleos superiores ao desejável.

2. Plano de Monitorização

2.1 Águas Subterrâneas

2.1.1 Objetivos do Plano de Monitorização

Os objetivos inerentes ao programa de monitorização das águas subterrâneas proposto são:

- acompanhar e avaliar os impactes nos recursos hídricos efetivamente associados ao projeto em apreço;

- contribuir para a avaliação da eficácia das medidas minimizadoras preconizadas.

Para o efeito deverá ser efetuada uma campanha de medições dos parâmetros a monitorizar antes do início da fase de construção (com a antecedência de um ano para abranger os períodos secos e húmidos) e outra antes da entrada em funcionamento das novas infra-estruturas, para que se estabeleça uma correta situação de referência com vista a analisar futuramente o comportamento do sistema.

A monitorização da qualidade da água durante a fase de construção deverá considerar análises semestrais, correspondendo à época de águas altas e época de águas baixas. No entanto, no início da monitorização deverá ser efetuada a identificação de um número maior de parâmetros para servir de referência e para prevenir situações futuras de surgimento de valores anómalos de alguns parâmetros.

2.1.2. Parâmetros a Monitorizar

Parâmetros do Anexo 1 do Decreto-Lei nº236/98 de 1 de Agosto, com exceção dos hidrocarbonetos dissolvidos e emulsionados, e de outros eventuais parâmetros desde que devidamente justificado.

A colheita de amostras deverá ser acompanhada da medição do nível piezométrico nos locais da recolha.

2.1.3 Locais e Frequência de Amostragem

Locais de Amostragem:

2 piezómetros - o piezómetro 1, situado entre a vala afluente da vala de Emaús, foi escavado com uma profundidade de 30 metros, e o piezómetro 2, a jusante, a uma profundidade de 27 metros.

De referir, ainda, que a execução dos dois piezómetros requer autorização da APA, I.P - ARH do Tejo, (cujo formulário poderá obter através do *site http://www.arhtejo.pt/web/guest/formularios*, ou nas instalações da APA, I.P. - ARH do Tejo) devendo ainda ser apresentado o respetivo relatório técnico de sondagem, de ambas captações, por forma a serem conhecidas as características construtivas das mesmas.

Frequência de Amostragem:

A frequência de amostragem para análises da qualidade da água deverá ser semestral, preferencialmente nos meses de Fevereiro ou Março (período de épocas altas) e Setembro ou Outubro (período de épocas baixas).

2.1.4 Técnicas e Métodos de Análise ou Registo de Dados e Equipamentos Necessários

Técnicas, Métodos de Análise e Análise de Dados

No que se refere aos métodos analíticos de referência para a análise e monitorização dos parâmetros químicos e físico-químico do estado da água, devem ser tidas em conta as especificações técnicas constantes do Decreto-Lei nº 83/2011, de 20 de Junho, que revoga o Anexo III do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

O tratamento dos dados obtidos deverá garantir a correta comparação destes resultados com os valores estipulados como valores limite na legislação, nomeadamente no Anexos I (Água para consumo humano) do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

2.1.5 Métodos de Tratamento dos Dados

Tal como referido em relação a metodologias de amostragem e registo de dados, também o tratamento dos dados obtidos deverá garantir a correta comparação destes resultados com os valores estipulados como valores limite na legislação, nomeadamente no Anexo I (Água para consumo humano) do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto, e no se refere ao Cádmio, Chumbo devem ser as que estão definidas no documento elaborado pelo INAG "Estabelecimento de limiares nas águas subterrâneas", de Outubro de 2009, a saber 0, 005 mg/L e 0.01 mg/L.

De acordo com os objetivos estabelecidos, dever-se-á essencialmente verificar se os resultados obtidos se situam dentro ou violam os limites estabelecidos legalmente para cada um dos poluentes monitorizados, por forma a poder adequar os procedimentos a seguir.

2.1.6 Tipo de Medidas de Gestão Ambiental a Adotar na Sequência dos Resultados dos Programas de Monitorização

Caso os resultados sejam indicativos de uma contaminação efetiva da qualidade da água, resultante do projeto em apreço, deverão ser estudadas e adotadas medidas capazes de minimizar adequadamente a situação, caso se confirme a contaminação. Se necessário dever-se-á proceder a uma reprogramação das campanhas, o que poderá envolver uma maior frequência de amostragem, ou outros pontos, para eventual despiste da situação verificada.

2.1.7 Periodicidade dos Relatórios de Monitorização, Respetivas Datas de Entrega e Critérios para a Decisão sobre a Revisão do Programa de Monitorização

A periodicidade dos relatórios de monitorização acompanhará as campanhas de amostragem, de modo a possibilitar uma atuação atempada, em caso de se detetarem situações críticas. Os relatórios deverão ser entregues, de 30 a 45 dias após a realização das campanhas.

Quando da entrega do 1º relatório, no âmbito do plano de monitorização a estabelecer para a pedreira, deverão ser apresentados os relatórios técnicos de sondagem dos piezómetros em questão.

Os critérios para a decisão sobre a revisão dos programas de monitorização deverão ser definidos consoante os resultados obtidos, sendo obviamente o programa ajustado de acordo com as necessidades verificadas.

O programa de monitorização poderá também ser revisto na sequência de estudos a desenvolver, ou em função de legislação específica que, nesta área, imponha novas metodologias e critérios.

A amostragem das águas subterrâneas deve ser realizada por empresa com acreditação para a mesma e as análises efetuadas por laboratórios acreditados para os métodos em causa.

2.2. Ruido

Parâmetros a Monitorizar

- indicador de ruido global, Lden

- indicador de ruido noturno, Ln

Locais e Frequência de Amostragem

Proximidade das habitações do Bairro da Atral-Cipan mais próximas do novo acesso à A1 e à EN1, junto das habitações existentes na Rua da Estação e junto à Escola da Vala do Carregado.

Periodicidade da Monitorização

A campanha de monitorização deverá ocorrer antes da entrada em funcionamento da PLCR e após a sua entrada em funcionamento durante os primeiros 3 anos, devendo-se estender este período caso a PLCR não tenha ainda atingido o pleno funcionamento.

Técnicas e Metodologias de Análise

De acordo com a legislação e normalização aplicável.

Periodicidade dos Relatórios de Monitorização

Após cada campanha de monitorização deverá ser efetuado o respetivo relatório de monitorização, de acordo com a estrutura preconizada pela Portaria 330/01, de 2 de Abril. Os relatórios deverão ser remetidos à CCDR-LVT

ANEXO IV

Relatório da Consulta Pública