PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

do projeto de execução da

"Ampliação do Centro Comercial NorteShopping"

Concelho de Matosinhos

PARECER TÉCNICO FINAL DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

Agência Portuguesa do Ambiente / Administração da Região Hidrográfica do Norte

Direção Regional de Cultura do Norte

Direção Geral das Atividades Económicas

Maio de 2016

REPÚBLICA PORTUGUESA
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

ÍNDICE

Página

1. INTRODUÇÃO **1**

2. CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO **3**

3. APRECIAÇÃO AMBIENTAL DO PROJETO **23**

4. CONSULTA PÚBLICA **87**

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES **88**

FICHA TÉCNICA **105**

ANEXOS **106**

Registo reunião apresentação projeto - 16 de outubro de 2015
PEA
Declaração de Conformidade do EIA
Parecer Instituto da Mobilidade e dos Transportes
Parecer Infraestruturas de Portugal, SA
Parecer Câmara Municipal Matosinhos
Registo Operacional Reunião Cálculo IAP
IAP
Planta de Localização

1. INTRODUÇÃO

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto da Ampliação do Centro Comercial NorteShopping, relativo a um Projeto de Execução, foi remetido pela Direção Geral das Atividades Económicas (DGAE) para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN) a 15 de setembro de 2015, no intuito de que fosse instruído o respetivo procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao abrigo do DL nº 151-B/2013, de 31 de outubro, com a redação e alterações produzidas pelos DL nº 47/2014, de 24 de março e DL nº 179/2015, de 27 de agosto – Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA).

O projeto tem enquadramento no Artigo 1º, nº 4, alínea b), subalínea ii), e no Anexo II, nº 10, alínea b), da citada legislação.

O proponente do EIA avaliado é a NorteShopping – Centro Comercial, SA, NIF 502 298 340, com sede na Rua Galileu Galilei, 2, 3º Piso, Edifício Torre Ocidente, 1500-392 LISBOA.

O EIA é da responsabilidade da empresa Júlio de Jesus, Consultores.

A Entidade Licenciadora (EL) é a DGAE.

De acordo com o disposto no ponto 2 do Artigo n.º 9 da legislação citada, a AAIA, que preside à Comissão de Avaliação (CA), convocou os seguintes organismos para integrarem a Comissão:

- CCDR-Norte,
  - ao abrigo da alínea a) do ponto 2 do artigo 9º mencionado,
    - Presidente da CA,
    - Consulta Pública,
  - ao abrigo da alínea i),
    - Técnicos especializados,
- APA/ARHN, face ao disposto na alínea b),
- DRCN, face ao disposto na alínea d),
- DGAE, para cumprimento do disposto na alínea h).

A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) encontra-se representada na CA pelos seguintes técnicos: Arqt. Pais. Alexandra Duborjal Cabral (que coordena o procedimento de AIA e é responsável pela avaliação do descritor Paisagem), Eng. Rosário Sottomayor (responsável pela Consulta Pública e pela avaliação do RNT), Dr. Rui Fonseca (descritores Geologia e Geomorfologia), Dra. Rita Ramos (descritor Socio-economia), Eng. Luís Amorim (descritores Uso do

Solo e Ordenamento do Território), Eng. Luís Santos (descritores Ruído e Resíduos), Dra. Cristina Figueiredo (descritor Qualidade do Ar), e Eng. Ricardo Sousa (Acessibilidades e Tráfego).

A Agência Portuguesa do Ambiente (APA/ARH-N) está representada na CA pela Eng. Isabel Tavares, a DRC-N pela Dra. Anabela Lebre, e a DGAE pela Eng. Paula Santos.

O presente documento consubstancia o previsto no ponto 1 do artigo 16º do RJAIA.

Tendo em consideração que os elementos instrutórios do EIA foram rececionados na CCDRN a 21 de setembro de 2015, o procedimento de AIA foi instruído a 22 de setembro de 2015, pelo que a declaração de conformidade do EIA teria de ocorrer até ao dia 10 de novembro de 2016, atento ao início da contagem do prazo de conformidade ocorrer 6 dias úteis após a data de instrução do procedimento, face ao disposto no ponto 5 do artigo 14º do novo RJAIA, e os prazos intercalares previstos nos pontos 3 e 4 do mesmo artigo.

Para cumprimento da avaliação da fase de conformidade do EIA, a AAIA, ao abrigo do disposto no ponto 6 do artigo 14º da legislação citada, convidou o proponente a efetuar a apresentação do projeto e respetivo EIA à CA nas instalações da CCDRN, a 16 de outubro de 2015 tendo, no mesmo dia, sido solicitados elementos adicionais para efeitos de conformidade, conforme previsto no ponto 7 do artigo 14º.

O documento de solicitação de elementos adicionais foi rececionado pelo proponente a 20 de outubro de 2015, pelo que decorreram 21 dias úteis do prazo do procedimento de AIA.

O prazo para resposta ao PEA ficou estabelecido inicialmente para o dia 31 de dezembro de 2015; no entanto, e face a solicitação do proponente, em tempo útil, esse prazo foi prorrogado para 15 de fevereiro de 2016, tendo o mesmo sido cumprido junto da AAIA, e tendo tal documentação sido rececionada 10 de fevereiro de 2016.

Verificada a resposta rececionada, a Declaração de Conformidade do EIA foi emitida a 1 de março de 2016, correspondendo ao 36º dia do prazo geral do procedimento de AIA, e 30º dia do prazo específico inerente à fase de conformidade, tendo, no entanto, sido solicitada informação complementar, nomeadamente, em termos de Paisagem e Resíduos. O prazo de entrega de tal documentação ficou estabelecido para o dia 22 de março de 2016, prazo que foi cumprido pelo proponente.

Assim, e atendendo ao previsto no ponto 2 do artigo 19º do RJAIA, a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) passou a ter que ser exarada até ao dia 1 de junho de 2016.

A CA efetuou uma visita ao local no dia 15 de março de 2016, tendo sido acompanhada por representantes da empresa, respetivos consultores, e membros da CA.

No âmbito da presente avaliação foi solicitado parecer à Câmara Municipal de Matosinhos, às Infraestruturas de Portugal, IP, e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), tendo estas entidades prestado resposta, conforme pareceres em anexo ao presente Parecer Final.

Atendendo ao previsto no ponto 1 do artigo 18º do RJAIA, e face aos procedimentos estabelecidos *a posteriori* da publicação do RJAIA pelas Autoridade de AIA, a CA reuniu a 25 de maio de 2016, no sentido de congregar num Índice de Avaliação Ponderada de Impactes Ambientais (IAP) os resultados parcelares da avaliação setorial de cada descritor, tendo sido obtido o Índice Final que constitui parte integrante das Conclusões do presente Parecer Técnico Final da CA.

A Consulta Pública decorreu durante 20 dias úteis, tendo o seu início no dia 9 de março de 2016 e o final a 6 de abril de 2016. Durante o período de Consulta Pública, foram recebidas 5 participações, 4 das quais foram recebidas através do Portal "Participa" e 1 remetida por correio normal.

Ambas as tranches da taxa devida pelo procedimento de AIA, nos moldes do disposto no ponto 1 do artigo 49º do RJAIA, e conforme estabelecido pela Portaria n.º 1102/2007, de 7 de setembro (em vigor à data do cálculo inicial da taxa), com as alterações produzidas pela Portaria nº 1067/2009, de 18 de setembro, foram liquidadas em tempo útil.

2. CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO

O EIA avaliado reporta à análise, identificação e classificação dos efeitos sobre o meio ambiente, resultantes da implementação do projeto da Ampliação do Centro Comercial NorteShopping.

O projeto em avaliação localiza-se na União de Freguesias de São Mamede de Infesta e Senhora da Hora, concelho de Matosinhos, e distrito de Porto.

Este projeto encontra-se em fase de Projeto de Execução.

O proponente é a sociedade NorteShopping – Centro Comercial, S.A., do grupo SonaeSierra.

O EIA, elaborado entre dezembro de 2014 e agosto de 2015, é da responsabilidade da empresa Júlio de Jesus, Consultores.

Objetivos e justificação do projeto

De acordo com a informação disponibilizada pelo EIA, a zona da Senhora da Hora, vulgarmente denominada Quinta das Sedas, onde se insere o projeto, beneficiou durante os últimos vinte anos de um vasto conjunto de investimentos privados e públicos que transformaram profundamente a sua matriz económica, social e urbanística. O Grupo Sonae tem sido um dos agentes desta mudança, realizando importantes investimentos, dos quais se destacam o Hipermercado Continente, o NorteShopping, vários edifícios residenciais e de escritórios, bem como, nas imediações, a urbanização da Efanor, onde funciona, desde 2008, um equipamento de educação, com creche, 1.º e 2.º ciclo do Ensino Básico.

A atividade comercial é a mais forte âncora da zona, traduzida pela grande adesão do público ao NorteShopping. Os níveis de procura do NorteShopping pela população, e pelos lojistas, motivaram o proponente para a realização deste novo investimento, beneficiando algumas das suas áreas atuais e expandindo o conjunto comercial.

A ampliação do NorteShopppping implicou o prévio pedido de alteração do Loteamento da Quinta das Sedas, junto da Câmara Municipal de Matosinhos. A implantação das novas instalações da Escola de Gestão do Porto no terreno adjacente à igreja, e a ausência de espaço que permitisse um possível alargamento do cemitério da Senhora da Hora, levaram à proposta de rever a ocupação prevista para os lotes de terreno números 5 e 10, para os quais o alvará de loteamento determina a construção de dois edifícios com sete pisos acima do solo. A alteração ao loteamento permite permutar com o Município de Matosinhos, os lotes 5 e 10 para futuro destino de Equipamento, pela área de terreno atualmente ocupada pelo Parque de Estacionamento a sul do NorteShopppping.

Antecedentes do projeto

O projeto do NorteShopping encontra-se abrangido por uma operação de loteamento aprovada – Alvará de Loteamento n.º 525/92, de 13 de fevereiro. Contudo, e por não se aplicável, à data, o projeto inicial não foi sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.

A área atual do terreno onde se encontra implantado o NorteShopping é de 36.400 m^2 e, após a alteração, passará a ser de 44.400 m^2.

O RJAIA, estabelecido pelo DL n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo DL n.º 47/2014, de 24 de março, e pelo DL n.º 179/2015, de 27 de agosto, define no anexo II as tipologias de projetos sujeitos obrigatoriamente a AIA quando acima de determinados limiares. Os "estabelecimentos de comércio ou conjuntos comerciais" estão incluídos na alínea b) do n.º 10 do anexo II, sendo o limiar fixado de 3 ha (= 30.000 m^2) da área da propriedade ou da parcela de localização do estabelecimento comercial ou conjunto comercial.

A alínea b) do n.º 4 do artigo 1.º do RJAIA determina que é sujeita a AIA, "*qualquer alteração ou ampliação de projetos enquadrados nas tipologias (...) do anexo II, já autorizados, executados ou em execução e que não tinham sido anteriormente sujeitos a AIA, quando:*

ii) O resultado final do projeto existente com a alteração ou ampliação prevista atinja ou ultrapasse o limiar fixado para a tipologia em causa e tal alteração ou ampliação seja, em si mesma, igual ou superior a 20% da capacidade instalada ou da área de instalação do projeto existente (...)".

O resultado final ultrapassa o limiar de 30.000 m^2 e, sendo a ampliação superior a 20%, o projeto de alteração está sujeito a AIA.

Os projetos de conjuntos comerciais estão sujeitos a dois regimes de licenciamento:

- O regime jurídico da urbanização e edificação (RJUE), aprovado pelo DL n.º 555/99, de 16 de dezembro, alterado e republicado pelo DL n.º 136/2014, de 9 de setembro;

- O regime jurídico de acesso e exercício de atividades comerciais, serviços e restauração (RJACSR), aprovado pelo DL n.º 10/2015, de 16 de janeiro.

O RJUE estabelece que "*as obras de construção, de alteração ou de ampliação em área abrangida por operação de loteamento*" estão sujeitas a comunicação prévia (alínea c), n.º 4, artigo 4.º), sendo a entidade licenciadora a Câmara Municipal de Matosinhos.

O NorteShopping é considerado, de acordo com a definição da alínea m) do artigo 2.º do RJACSR, um conjunto comercial.

A alínea b) do artigo 2.º do RJACSR inclui na definição de "*alteração significativa de conjuntos comerciais*" o aumento superior a 10% da área bruta locável.

O n.º 1 do artigo 6.º do RJACSR estabelece que a instalação ou a alteração significativa de conjuntos comerciais com área bruta locável igual ou superior a 8000 m² está sujeita a autorização conjunta nos termos do artigo 13.º.

O artigo 13.º do RJACSR estabelece um procedimento de autorização conjunta pelo Diretor-Geral das Atividades Económicas, pelo Presidente da Câmara Municipal do município onde se localiza o conjunto comercial e pelo Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) territorialmente competente.

O n.º 1 do artigo 14.º define que a coordenação do procedimento de autorização cabe à Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE), considerada como interlocutor único do requerente.

Para efeitos do procedimento de AIA considera-se que a entidade licenciadora é a DGAE.

A Autoridade de AIA é a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN).

O projeto encontra-se abrangido por uma operação de loteamento aprovada – Alvará de Loteamento n.º 525/92, de 13 de fevereiro.

Não teve lugar o procedimento, facultativo nos termos do RJAIA, de definição do âmbito. Em qualquer caso, é importante clarificar que o EIA incide sobre o projeto de ampliação do NorteShopping, incluindo as intervenções na envolvente relativas a acessos e arranjos exteriores. Os potenciais impactes da alteração do loteamento, já aprovada pela Câmara Municipal de Matosinhos, não são considerados no âmbito do EIA. Pela mesma razão, intervenções acordadas com a Câmara Municipal de Matosinhos no âmbito da aprovação do loteamento, tais como modificações da rede viária, não são objeto de análise no EIA. No entanto, estas alterações foram consideradas nos estudos de tráfego e nas análises de ruído e da qualidade do ar constantes do Estudo.

Localização

O Centro Comercial NorteShopping localiza-se na Rua Sara Afonso, nº 105-117, Quinta das Sedas, na união de freguesias de São Mamede de Infesta e Senhora da Hora, concelho de Matosinhos, junto ao limite administrativo que separa este concelho (a norte) e o do Porto (a sul). Quanto à Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS), a zona do projeto fica integrada na NUTS III – Área Metropolitana do Porto.

Localização do projeto de ampliação do NorteShopping

De acordo com informação prestada no EIA, e através da análise das fotografias aéreas históricas, de 1958 e 1974, verifica-se que nessas alturas a área na qual atualmente se localiza o NorteShopping tinha uma utilização agrícola. De acordo com a cartografia aérea de 1974, esta área corresponderia à Quinta do Melo. Uns anos mais tarde, em 1992 (data do Alvará de Loteamento emitido sobre a operação de loteamento), já existia o parque de estacionamento atualmente presente a sul do NorteShopping.

Conforme informação constante no EIA, a zona envolvente deste centro comercial encontra-se urbanizada, e o atual edifício do NorteShopping é circundado por diversas vias rodoviárias de acesso e equipamentos.

Na envolvente imediata do Norteshopping localizam-se:

- A oeste, o Hipermercado Modelo Continente, e o Itinerário Complementar IC1/Autoestrada A28;

- A norte, o Cemitério da Senhora da Hora, e dois lotes objeto de permuta com a Câmara Municipal, para a instalação de equipamentos;

- A este, duas faixas de lotes paralelas à fachada do NorteShopping, quatro dos quais incluem edifícios de habitação e escritórios, e os restantes ainda sem construções, prevendo-se a sua ocupação por habitação, escritórios e equipamento hoteleiro;

- no topo sudeste do NorteShopping encontra-se ainda um posto de abastecimento de combustíveis, da Galp;

- A sul, o parque de estacionamento, à superfície, afeto ao NorteShopping, que se desenvolve ao longo de praticamente toda a extensão da fachada do centro comercial e também para sul, até à Rua Nova da Madorninha.

Ainda na zona de influência do NorteShopping é de destacar a presença dos Hospitais Pedro Hispano e Magalhães Lemos, do Instituto CUF Porto, dos institutos de ensino Porto Business School e Instituto Superior de Serviço Social do Porto e, um pouco mais distantes, da Escola E-B 2,3 da Senhora da Hora e do Colégio Efanor.

A zona encontra-se igualmente servida pela estação de metro "Sete Bicas", por onde circulam cinco das seis linhas de metro. A partir desta estação é possível aceder diretamente a destinos como Póvoa de Varzim, centro de Matosinhos e centro do Porto, bem como aceder diretamente ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, e a outros meios de transporte público, como o autocarro urbano, o autocarro interurbano e o comboio.

O NorteShopping localiza-se a uma distância aproximada, em linha reta, de 3,4 km do centro da cidade de Matosinhos e de 3,7 km do centro da cidade do Porto.

Descrição do projeto

O projeto avaliado consiste na ampliação de um conjunto comercial, designado por NorteShopping.

O projeto, conforme já referido, consiste na ampliação de uma área comercial já existente, o NorteShopping, cuja construção se iniciou em 1996, e abriu ao público dois anos mais tarde.

Esta ampliação, para sul do atual edifício, traduz-se num aumento de 16 990 m^2 de área bruta acima do solo e destina-se a comércio, serviços, restauração e atividades complementares próprias de um centro comercial. Nestas atividades complementares incluem-se os cinemas, que serão transferidos da sua atual localização para a cobertura do NorteShopping. A atual localização dos cinemas, por sua vez, será também alvo de alteração, permitindo aumentar a oferta de lojas e restaurantes.

O projeto aproveita também para conferir uma imagem mais moderna e renovada a todo o conjunto do NorteShopping.

Layout do NorteShopping com a concretização do respetivo projeto de ampliação (área a laranja)

O NorteShopping será objeto de ampliação, que ocorrerá para Sul, na área do atual parque de estacionamento à superfície, e passará de uma área atual de 36 400 m² para 44 400 m². Assim, no total, a área de construção acima do solo aumentará 21 417 m², que correspondem aos 16 990 m² da zona de expansão do NorteShopping, e aos 4 427 m² no seu interior. A ampliação do existente avançará entre 40 m e 55 metros relativamente à fachada sul do edifício atual.

As cérceas e alturas existentes mantêm-se, prevendo-se três pisos abaixo da cota de soleira e dois acima desta cota.

A expansão implica também a reorganização dos acessos na envolvente do NorteShopping, prevendo-se, junto à sua fachada sul, a existência de saídas desniveladas em direção a oeste. Estas irão contribuir para a redução do trânsito junto ao entroncamento da Av. Dr. Manuel Teixeira Ruela, a nascente do NorteShopping, e na rotunda da Avenida da Associação Empresarial de Portugal (AEP), a sul.

Zonamento da área imediatamente envolvente ao projeto, com indicação da localização do estaleiro

O projeto prevê a expansão do estacionamento, em três pisos abaixo da atual soleira e na cobertura do edifício ampliado. Os estacionamentos em cave terão uma área de 8 000 m² cada um, o estacionamento

da cobertura abrangerá 2 650 m², perfazendo assim um aumento total de cerca de 18 600 m² da área de estacionamento. Esta reformulação de áreas pretende compensar a eliminação do parque de estacionamento localizado entre o NorteShopping (a norte) e a Rua Nova da Madorninha (a sul), cuja área será ocupada pela ampliação do edifício, traduzindo-se num aumento total de 745 lugares de estacionamento, a maioria dos quais localizados nos pisos -1, -2 e -3. Deste modo, após a ampliação, o NorteShopping ficará dotado de um total de 4 940 lugares de estacionamento.

A eliminação do parque de estacionamento localizado entre o NorteShopping e a Rua Nova da Madorninha implicará a produção de uma quantidade de cerca de 6 000 toneladas de resíduos, a maioria constituída por asfalto e materiais inertes.

Após o projeto de expansão, os pisos -1, -2 e -3 destinar-se-ão a estacionamento, os pisos 0 e 1 incluem lojas e uma galeria comum de comunicação, e no piso 2 localizam-se os cinemas, uma loja, um estacionamento complementar e as áreas técnicas do centro comercial. No piso 1 está ainda prevista uma zona de terraço, de fruição e apoio à área de restauração, com o objetivo de abrir o centro comercial à envolvente.

O centro manterá, na generalidade, a sua organização atual, com a zona de circulação de visitantes e os corredores técnicos de apoio logístico às lojas que permitem, por exemplo, o abastecimento de mercadoria e o encaminhamento dos resíduos para a área de deposição dos mesmos, durante o período de funcionamento do centro comercial.

Simulação comparativa entre a situação atual do NorteShopping e a situação após a concretização do projeto de ampliação

O NorteShopping dispõe atualmente de uma central de cogeração de 2950 kW de capacidade instalada. A energia elétrica produzida por esta unidade é vendida à rede nacional, mas a energia térmica é utilizada nos sistemas de climatização do centro comercial, recorrendo a gás natural como fonte de energia, recurso que permite a redução das emissões de dióxido de carbono do centro comercial, já que evita recorrer a equipamento de elevado consumo elétrico para a produção de energia térmica. Esta central de cogeração manter-se-á em funcionamento após a ampliação do centro.

Entre a atual fachada sul do NorteShopping e as habitações da Madorninha, localizadas do lado sul da Rua Nova da Madorninha, o projeto prevê a existência de uma área verde de enquadramento. Esta visa criar uma barreira visual e, simultaneamente, um espaço para usufruto público, ocupando parte do atual parque de estacionamento. Esta área inclui atualmente alguns elementos arbóreos, de folha caduca e perene (coníferas), que serão integrados na nova solução paisagística. No projeto de Integração Paisagística (PIP), prevê-se o adensamento da mancha arbórea, com a plantação de árvores, e sementeira de prado de sequeiro, de modo a garantir uma reduzida manutenção. Estas novas árvores correspondem a *Cupressus sempervirens* (Cipreste) e *Betula celtiberica* (Vidoeiro). Outros exemplares marcarão o espaço, como, por exemplo, *Aesculus hippocastanum* (castanheiro-da-Índia) – trata-se de uma árvore de folha caduca, com uma ampla copa abobadada, e com floração na primavera, prévia ao surgimento das folhas.

A proposta de requalificação da Rua Nova da Madorninha prevê que, no mesmo espaço e na mesma cota, sejam criadas condições para a circulação de veículos e de peões (rua de uso misto). Esta rua inclui também uma faixa para estacionamento automóvel. De modo a garantir a circulação automóvel a baixas velocidades e, consequentemente, a melhor coexistência entre veículos e peões, o pavimento é constituído por cubo de granito azul (5x5cm).

Em termos socioeconómicos, atualmente, o NorteShopping emprega 2800 funcionários e, indiretamente, contribui para 4000 postos de trabalho. Com o projeto de ampliação, prevê-se o aumento destes valores, na ordem dos 25% e 30% respetivamente, ou seja, prevê-se a criação de 700 postos de trabalho diretos e de 1200 postos de trabalho indiretos, na fase de exploração. A fase de construção do projeto de ampliação implica, em média, o envolvimento de 300 trabalhadores.

O projeto de expansão prevê que ocorra um aumento de cerca de 1,8 milhões de visitas por ano.

O valor do investimento previsto é de 43,5 milhões de euros.

Relativamente à programação temporal, perspetiva-se que a fase de construção decorra durante 18 meses, antevendo-se a necessidade de recorrer a trabalho noturno e ao fim-se-semana. Numa primeira etapa serão realizadas as obras associadas ao estacionamento e, de seguida, será intervencionada a área comercial. Dada a natureza do projeto, não se prevê a sua desativação, que estará dependente do dinamismo da economia no futuro.

Fase de construção

As principais alterações previstas no âmbito da ampliação do projeto, por piso, serão:

- Piso -3: sem alterações;

- Piso -2: pequenas alterações nas vias do estacionamento existente (sinalização vertical e horizontal), para assegurar a ligação ao novo espaço de estacionamento, e à nova saída exterior (o avanço da saída para o exterior para o novo limite do edifício já ocorre na zona de ampliação);

- Piso -1: criação de uma rampa de acesso ao piso -2; pequenas alterações nas vias do estacionamento existente (sinalização vertical e horizontal), para assegurar a ligação ao novo espaço de estacionamento; reorganização dos lugares de estacionamento;

- Piso 0 e 1: supressão de espaços de lojas para expansão do "Mall";

- Piso 2: ampliação dos cinemas (com perda de 249 lugares de estacionamento); reorganização de lugares de estacionamento (com criação de lugares de estacionamento) na zona de ligação ao novo edifício; criação de vias de acesso à cobertura da ampliação.

De acordo com a informação prestada no EIA, as principais ações/ trabalhos/ aspetos que serão empreendidos em cada uma das fases de implementação do projeto - construção e exploração – serão as seguintes:

Empreitadas:

A. Escavações e superestrutura;
B. Parque de estacionamento subterrâneo da zona de ampliação;
C. Expansão do "Mall";
D. Fachadas;
E. Elevadores e escadas rolantes;
F. Cinemas;
G. "Mall Premium".

Na empreitada de escavações e superestrutura - A, as principais atividades de construção serão as seguintes:

- Mobilização e montagem do estaleiro;
- Escavações e movimentos de terras;

- Reposicionamento de infraestruturas no local da escavação;
- Contenção periférica;
- Acessos provisórios ao parque de estacionamento (ponte-túnel);
- Fundações profundas;
- Fundações superficiais;
- Construção da estrutura do edifício.

Na empreitada do parque de estacionamento subterrâneo da zona de ampliação - B, as principais atividades de construção são as seguintes:

- Acabamentos de construção civil;
- Infraestruturas dos pisos de estacionamento.

Nas empreitadas da expansão do "Mall" e do "Mall Premium" - C e G, as principais atividades de construção são as seguintes:

- Demolições;
- Alvenarias;
- Reposicionamento de infraestruturas;
- Frentes de loja;
- Infraestruturas;
- Tetos;
- Pavimentos;
- Revestimento de paredes.

Na empreitada de fachadas – D, as principais atividades de construção são as seguintes:

- Painéis, alvenarias e revestimentos;
- Serralharias.

Na empreitada de elevadores e escadas rolantes – E, a principal atividade de construção é a montagem destes equipamentos.

Na empreitada de cinemas – F, as principais atividades de construção são as seguintes:

- Demolições;
- Execução da estrutura;
- Execução das bancadas;

- Alteração do acesso de clientes.

Como projetos complementares há a considerar as remodelações da rede viária e das redes de infraestruturas, e o projeto de integração paisagística.

Concluída a fase de construção, haverá atividades de construção, no interior do NorteShopping, a cargo dos lojistas, incluindo os cinemas.

Em termos de balanço de terras, verifica-se que ocorrerá 35 000 m³ de terras sobrantes, devido à concretização de pisos abaixo da cota de soleira, traduz-se na necessidade de realizar escavações, com uma profundidade máxima de cerca de 8 m, sendo que o EIA informa que as terras sobrantes podem ser depositadas em aterros de inertes ou utilizados na recuperação paisagística e ambiental de pedreiras ou areeiros, não estando ainda definido o seu destino final. Sem prejuízo, o EIA indica que será garantido o destino a dar a estas terras, se conduzidos para o exterior da obra, com identificação e caracterização de qual o local de depósito para as terras de escavação sobrantes. Este aspeto deve-se ao facto de o local em concreto para destino das terras sobrantes vir apenas a ser escolhido pelo empreiteiro, no início da fase de construção.

Ainda assim, o Aditamento refere que foi efetuada uma pesquisa de operadores licenciados para receber as terras sobrantes. Estes operadores foram pesquisados no SIRAPA, para o concelho de Matosinhos e concelhos próximos. Foram identificados onze operadores para a gestão do LER 17 05 04 (solos e rochas não abrangidos em LER 17 05 03, ou seja, não contaminados por substâncias perigosas), localizados nos concelhos de Maia (1), Trofa (3), Valongo (4), Vila do Conde (1) e Vila Nova de Gaia (2), sendo apresentada a lista e a localização aproximada destes operadores, face ao NorteShopping.

Fase de exploração

As principais atividades ou aspetos da fase de exploração do NorteShopping são os seguintes:

- Gestão da energia, incluindo operação da central de cogeração, e da iluminação dos espaços comuns, funcionamento de elevadores e escadas rolantes;
- Limpeza dos espaços comuns e recolha de resíduos;
- Gestão dos espaços verdes interiores;
- Manutenção do edifício, incluindo redes técnicas, e dos espaços comuns;
- Segurança;
- Informação aos visitantes;

- Organização de eventos, tais como exposições e outras atividades, sociais, culturais e ambientais, em ligação com as comunidades da envolvente e outros parceiros;
- Controlo das condições de utilização do espaço pelos lojistas, incluindo a realização de obras no interior das lojas.

Em relação ao Tráfego e Acessibilidades, o EIA integra estudos de base (ETDez15) e posteriores reformulações que decorreram de solicitações efetuadas pela CA (ETAbr16). Assim, no sentido de avaliar as condições de circulação e do desempenho do tráfego na área de estudo, foram avaliados distintos cenários durante a hora de ponta da tarde de um dia útil.

Os cenários equacionam a reorganização da rede viária envolvente ao NorteShopping e um conjunto de distintas intervenções ao nível da infraestrutura rodoviária de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal. Foram avaliados distintos cenários de evolução considerados como plausíveis: a não concretização da ampliação [SE / SE A], a concretização da totalidade dessas intervenções [CE] e a concretização apenas das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], nomeadamente:

- No Ano Base (2017), data que o proponente prevê concluir a implementação do projeto (com expansão do projeto, objeto do procedimento de AIA) [2017 CE A];

- No Ano Horizonte (2027), data em que o proponente prevê a plena exploração do projeto (com expansão do projeto, objeto do procedimento de AIA) [2027 CE A];

- No Ano Horizonte (2027), com expansão do projeto objeto do procedimento de AIA e um conjunto de intervenções de ligação e de articulação entre as redes nacional e municipal [2027 CE];

- No Ano Horizonte (2027), sem expansão do projeto, objeto do procedimento de AIA [2027 SE A].

Nos dois primeiros cenários referidos com a expansão do projeto [CE A], foram somente consideradas as intervenções promovidas pelo NorteShopping e de sua responsabilidade, que são:

- Reperfilamento para dois sentidos de circulação na Rua João Mendonça, desde a Rotunda da NOS à Rotunda da Sra. da Hora;

- Nova rotunda junto à atual saída do NorteShopping prevendo a distribuição do tráfego para Poente e Nascente;

- Reperfilamento da Av. Henrique Pousão possibilitando a ligação Poente à Rotunda da NOS;

- Reformulação e aumento de capacidade da Rotunda da NOS;

- Reperfilamento da Av. Teixeira Ruela prevendo a introdução de passadeiras semaforizadas;

- Reprogramação Semafórica do cruzamento da Av. Teixeira Ruela com a EN12 – Circunvalação;

- Criação de uma rede ciclável e pedonal na envolvente do NorteShopping, promovendo a conexão à rede de transportes públicos e à Estação do Metro das Sete Bicas;

- Construção de um túnel unidirecional na Av. Calouste Gulbenkian que permite uma nova ligação norte à A28 (sentido sul-norte).

No cenário com a expansão do projeto e um conjunto de intervenções de ligação e de articulação entre as redes nacional e municipal [CE], foram ainda consideradas essas intervenções, promovidas no âmbito da articulação entre o proponente, a CMM e a IP, SA.

- Rotunda entre a R. Sara Afonso e R. Henrique Pousão

- Ligação da rotunda da Av. C. Gulbenkian à A28 (Sentido Sul-Norte)

- Ligação da A28 à rotunda da Av. C. Gulbenkian (Sentido Sul-Norte)

- Rotunda na Estrada da Circunvalação (EN12)

- Acesso poente da A28 até à rotunda do Estádio do Mar (Sentido Norte-Sul)

- Acesso da A28 ao Hospital Pedro Hispano (Sentido Norte-Sul)

- Acesso da Av. Dr. Eduardo Torres (próximo ao Hospital) (Sentido Norte-Sul).

No cenário sem expansão do projeto [SE A] foi considerada a rede viária atual, sem qualquer melhoria ou beneficiação da rede viária.

O Relatório de EIA prevê que a ampliação do conjunto comercial, designadamente, aumentando a área bruta locável em 14.144 m² (+29%) venha a criar 700 novos empregos diretos e de 1200 indiretos (respetivamente, +25% e +30%). Neste contexto, o ET estima, com recurso à bibliografia internacional que ampliação do conjunto comercial poderá conduzir a um aumento de entradas e saídas de veículos do

conjunto comercial de, respetivamente, 159 e 172 veículos na hora de ponta da tarde (respetivamente, +14,0% e +15,9%).

Pese embora o sustentado, considera-se ser esta previsão uma estimativa conservadora e, face aos elementos disponibilizados, parece não ser de descartar a hipótese de se vir a verificar uma maior atratividade por parte da nova oferta comercial e o consequente aumento de tráfego rodoviário efetivamente superior ao cenário base estimado pelo ET nas suas sucessivas versões.

Cabe ainda referir que na modelação da rede viária foram considerados e adotados os resultados obtidos nos períodos horários de ponta que representam volumes de tráfego claramente acima da média anual, ou seja, numa sexta-feira das 18h às 19h na semana de Dezembro antes do Natal. De referir que o volume total de veículos contados em todos os postos é, na hora de ponta de dia útil, de 40 760 veículos, sendo que durante o sábado esse valor é de 38 927 veículos (superior ao de dias úteis em 4,5%).

Em relação à reorganização da rede viária na envolvente do NorteShopping, constata-se que a mesma permitirá criar percursos de entrada e saída do NorteShopping, alternativos aos atuais, nomeadamente àqueles que hoje solicitam os troços da rede viária mais sobrecarregados, que são a EN12 e a Rotunda AEP, nomeadamente:

- Percurso de entrada:

  - Desde o Centro de Matosinhos/Hospital Pedro Hispano/Troço norte da Av. Calouste Gulbenkian, tendo como alternativa o percurso pela Rotunda da NOS – Rua João Mendonça – Rua Sara Afonso.

- Percursos de saída:

  - Para o Centro de Matosinhos/Hospital Pedro Hispano/Troço norte da Av. Calouste Gulbenkian, através da nova rotunda a prever junto à saída do NorteShopping – ligação à direita para a Rotunda NOS.

  - Para a A28 Norte, através da nova rotunda a prever junto à saída do NorteShopping – ligação à direita para a Rotunda NOS – Túnel previsto na Av. Calouste Gulbenkian, junto ao Continente.

Fonte: Base Google Earth
Percursos de entrada e saída do Norteshopping

- Constata-se igualmente que o novo conceito de circulação, a beneficiação da Rua João Mendonça/Rotunda NOS, e a construção do novo túnel na Av. Calouste Gulbenkian, possibilitará que o tráfego com origem na zona da Senhora da Hora/Sete Bicas, e que tem como destino a A28, sentido sul-norte, possa ter um percurso alternativo à rotunda AEP.

No sentido de aferir os impactes na rede viária dos cenários com e sem expansão do NorteShopping, foram calculados os Níveis de Serviço dos principais nós viários localizados na área de estudo, cuja localização se apresenta na figura seguinte.

Fonte: Base Google Earth
Localização dos nós viários analisados

Assim, considerando plausível o cenário de evolução que contempla apenas a concretização das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], o ETAbr16 estima que, com a reorganização viária da rede envolvente ao NorteShopping e a construção de um novo túnel de acesso à A28 desde a Av. C. Gulbenkian, haja uma redistribuição do tráfego rodoviário que considera suficiente para evitar uma penalização mais significativa das vias e dispositivos que, na hora de ponta da tarde, operam hoje em regime gravoso: aproximadamente instável /instável /forçado (D-F). No entanto, mesmo sem considerar a

hipótese de uma maior atratividade, nesse cenário [CE A], o ETAbr16 estima, face à situação atual, um aumento do tráfego rodoviário com naturais impactos em alguns dispositivos: no ramo nascente da rotunda da Barranha, no ano horizonte e na hora de ponta da tarde, é estimada degradação do nível de serviço (C->D); no ramo sul da Rotunda da AEP, é estimado um agravamento e a uma situação que atualmente apenas se verifica no ramo norte (D->E); e no ramo sul da rotunda NOS, a degradação, sendo relevante, não será de molde a desestabilizar o fluxo de tráfego (A->C).

A título de exemplo, e mais em detalhe, considerando esse cenário [CE A], no ano horizonte (2027) e para a hora de ponta da tarde, o tráfego que através da Av. Dr. Manuel Teixeira Ruela se dirige à EN12 seria reduzido dos atuais 1125 para 969 ao passo que aumentaria, quer no ramo sul da rotunda NOS dos atuais 532 para 1056 (assumindo um regime C - estável), quer no ramo de acesso à A28 (após o novo túnel) dos atuais 474 para 1008 (estimando manter-se o regime mais gravoso F - forçado). Sublinhe-se que, para esse ano horizonte e nesse cenário de evolução [CE A], o ETAbr16 estima ainda um aumento de tráfego em todos os ramos de acesso à rotunda da AEP. No ramo sul passaria a verificar-se um regime E - instável que hoje se observa apenas no ramo norte mas, pese embora o aumento de tráfego no ramo nascente (+12,7%), o ETAbr16 estima manter-se um regime A - livre.

Importa ainda sublinhar que este cenário de evolução mais restrita da rede rodoviária [CE A] estima impactes distintos e mais gravosos daqueles que ocorreriam na hipótese de concretização do conjunto de dez intervenções, consideradas no cenário base apresentado no ETDez15 [CE] e que têm vindo a ser equacionadas na articulação entre o NorteShopping, a CMM e a IP, SA. Essas intervenções enquadram-se num plano mais vasto de reformulação da rede rodoviária envolvente ao NorteShopping /Rotunda da AEP mas visam responder aos impactes esperados pela ampliação do NorteShopping, permitindo nomeadamente, no parecer da CMM e da IP, "*minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação*" e garantir "*bom funcionamento da mesma*".

A título de exemplo, a estimativa de tráfego que solicita o ramo norte da rotunda da AEP na hora de ponta da tarde é atualmente de 1447 veículos e, no cenário base apresentado no ETDez15 [CE], seria de 589 veículos no ano horizonte (2027), o que representaria a possibilidade de uma melhoria muito significativa. No entanto, no cenário de evolução que contempla apenas a concretização das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], a estimativa para o mesmo ramo norte é de 1520 veículos no mesmo ano horizonte, o que representaria uma ligeira degradação da situação atual.

Simultaneamente foram analisados e calculados os Níveis de Serviço nas principais Rampas de entrada e saída da A28, durante as horas de ponta da rede, sendo que os mesmos traduzem, em todos os cenários, condições de circulação difíceis e com atrasos significativos, devido à atual saturação da A28 com níveis

de serviço E e F. Salienta-se que nos cenários com expansão, parte do tráfego que acede à A28, no sentido sul-norte, passará a usar o túnel da Av. Calouste Gulbenkian com destino à A28, ao invés de solicitar o acesso pela Rotunda AEP à A28, o que permitirá retirar carga do ramo de entrada na A28 desde a rotunda da NOS. Tal só é possível devido à reorganização da rede viária, e à construção do novo túnel os quais, em conjunto, conseguem garantir novos percursos dentro da rede, e maior redundância da mesma.

Em síntese, e no que se refere ao Tráfego e Mobilidade, conclui-se que:

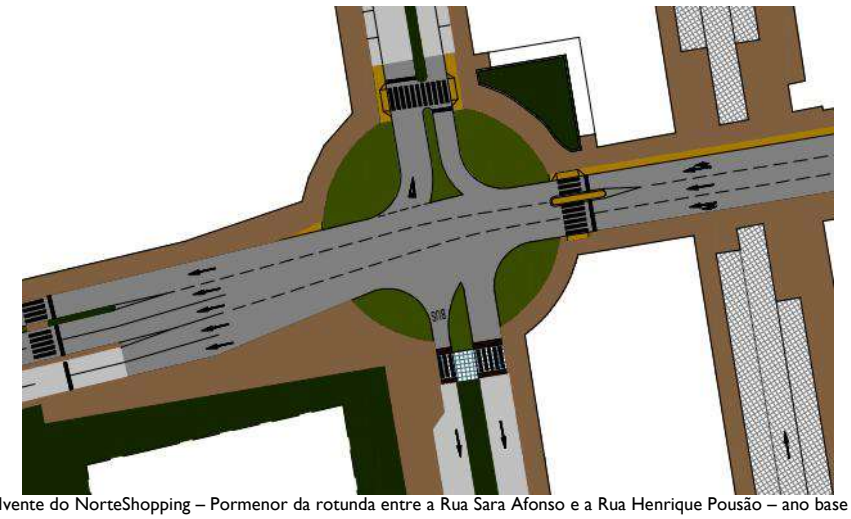
- Os pareceres da IP,SA. e da CMM, pese embora sem ter presente os cenários de intervenção mais restrita contemplados no ETAbr16, pressupõem o conjunto de intervenções mais abrangentes como potencialmente viáveis, pese embora ainda sujeitas a posterior aprovação dos respetivos projetos de execução, concedendo que, não apenas permitiriam «minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação» mas garantir o «bom funcionamento da mesma». No entanto, o parecer do IMT não vislumbra viabilidade técnica para a implementação de algumas das intervenções estruturantes, designadamente, as relacionadas com a criação de novos acessos à A28, acrescentando apenas não ver inconveniente na implementação de um novo túnel, desde a Av. C. Gulbenkian que estabeleça ligação ao acesso à A28 já existente. O IMT sublinha ainda que as conclusões do ETAbr16 - no cenário do conjunto de intervenções mais restrita – apontam, com ou sem ampliação do NorteShopping, para a manutenção dos níveis de serviço na A28 que "*já atualmente apresenta problemas de capacidade*".

- Para além das intervenções propostas ao nível da rede viária com vista ao melhor desempenho e adequação do tráfego rodoviário, encontra-se em desenvolvimento um Plano de Mobilidade para o NorteShopping, o qual terá como objetivo fomentar a sustentabilidade do sistema de transportes, promovendo medidas que apoiem e facilitem a transferência modal dos clientes e trabalhadores para modos de transporte mais eficientes (transporte público e modos suaves, pedonal e ciclável), evitando assim a dependência do mesmo através do transporte individual, integrando preocupações como a eficiência energética e económica, a segurança e a equidade social. Pelas razões expostas, a implementação deste Plano irá também contribuir para a melhoria das condições de circulação na envolvente ao NorteShopping.

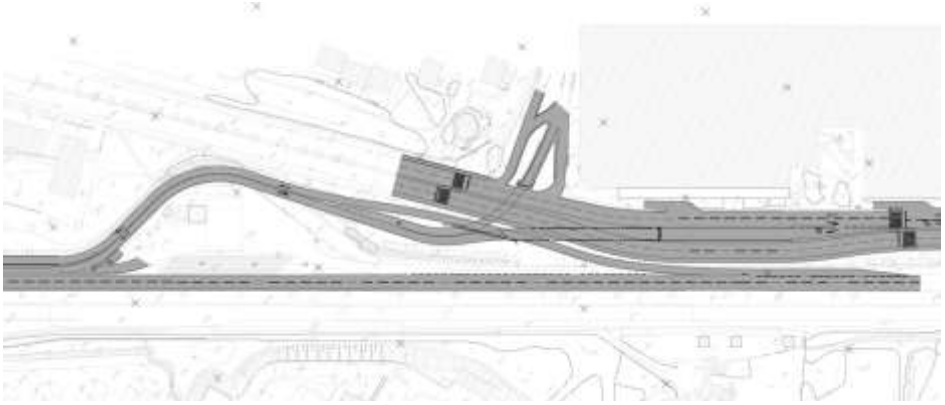
Novo esquema de acessos do NorteShopping e percurso de acesso à A28 sentido Norte

Reorganização viária da envolvente do NorteShopping – Pormenor rotunda NOS

Reorganização viária da envolvente do NorteShopping – Pormenor rotunda entre a Rua Sara Afonso e a Rua Henrique Pousão – ano horizonte (2027)



Reorganização viária da envolvente do NorteShopping – Pormenor da rotunda entre a Rua Sara Afonso e a Rua Henrique Pousão – ano base (2017)



Túnel de acesso à A28 desde a avenida Calouste Gulbenkian

Intervenções	Cenários				
	HPT-2015	HPT-2017 CE	HPT-2027 CE	HPT-2017 SE	HPT-2027 SE
Expansão do NorteShopping		X	X		
Reorganização da viária da rede envolvente ao NorteShopping (1/2/3)		X	X		
Rotunda entre a R. Bispo Afonso e R. Henrique Pousão			X		
Túnel de acesso à A28 desde a Av. C. Gulbenkian (Sentido Sul-Norte) (5)		X	X		
Ligação da rotunda da Av. C. Gulbenkian à A28 (Sentido Sul-Norte) (6)		X	X		X
Ligação da A28 à rotunda da Av. C. Gulbenkian (Sentido Sul-Norte)		X	X		X
Rotunda na Estrada da Circunvalação (EN12) (10)			X		X
Acesso poente da A28 até à rotunda do Estádio do Mar (Sentido Norte-Sul) (8)		X	X		X
Acesso da A28 ao Hospital Pedro Hispano(Sentido Norte-Sul) (4)			X		X
Acesso da Av. Dr. Eduardo Torres (próximo ao Hospital) (Sentido Norte-Sul) (9)			X		X

Planta de intervenções previstas na envolvente à A28, e relação entre os vários cenários do Estudo de Tráfego e as intervenções na rede viária consideradas em cada um deles

3. APRECIAÇÃO AMBIENTAL DO PROJETO

A CA considera que, com base no EIA, nos elementos adicionais, nos pareceres recebidos, nos resultados da Consulta Pública e, tendo ainda em conta a visita de reconhecimento ao local de implementação, foi reunida a informação necessária para a compreensão e avaliação ambiental do Projeto.

No seguimento do descrito no capítulo anterior, e atendendo às características e enquadramento do Projeto, destacam-se seguidamente os principais aspetos relativos aos descritores ambientais tidos como fundamentais.

Tráfego e Mobilidade

Caracterização da Situação de Referência

A ampliação do conjunto comercial desenvolver-se-ia na vizinhança de duas importantes estradas da rede rodoviária nacional (A28 e EN12), e múltiplos geradores de tráfego, como o Continente de Matosinhos, o Hospital Pedro Hispano, o Estádio do Mar, a ESAD, a Porto Business School ou a Zona Industrial do Porto, sendo suscetível de originar eventuais impactes sobre a rede de acessibilidades envolvente, nomeadamente, aquela definida pelas vias interiores ao polígono definido pela Estrada da Circunvalação (EN12), as estações de metro Pedro Hispano, Estádio do Mar, Senhora da Hora e Sete

Bicas, a Rua Fonte das Sete Bicas, a Rotunda AEP, o IC1/A28 e as Avenida Calouste Gulbenkian e Avenida Manuel Teixeira Ruela.

Esta rede rodoviária de maior proximidade apresenta alguma fragilidade porquanto apresenta já situações frequentes de fluxo classificado como aproximadamente instável/instável (D/E) e elevadas taxas de saturação (>70%). Em sede de EIA, foi desenvolvido um Estudo de Tráfego (ET) que se traduz na consideração de cenários plausíveis de evolução desta rede rodoviária de maior proximidade e na análise das respetivas implicações, em termos de taxas de saturação e níveis de serviço nos distintos elementos e dispositivos de rede.

Foi equacionada a reorganização da rede viária envolvente ao NorteShopping, e um conjunto alargado de distintas intervenções ao nível da infraestrutura rodoviária de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal. Foram avaliados distintos cenários de evolução considerados como plausíveis: a não concretização da ampliação [SE / SE A], a concretização da totalidade dessas intervenções [CE] e a concretização apenas das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A]. A 9 de Março de 2016 a AAIA remeteu o EIA /ET, ainda em desenvolvimento, a parecer prévio da CMM, IP, SA e IMT.

Além da reorganização viária, o EIA /ET analisou ainda as condições de estacionamento automóvel e de mobilidade em modos suaves e em transportes públicos, sublinhando uma persistente tendência para a erosão da quota destes modos energética e ambientalmente mais sustentáveis no acesso ao conjunto comercial. Neste contexto, encontra-se ainda em desenvolvimento um Plano de Mobilidade (PM) que visa implementar as recomendações do "Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos (Geradores e Atractores de Deslocações" (IMT).

Em fase de Consulta Pública (CP), foram suscitadas algumas questões relacionadas com o ET, nomeadamente, com (i) o grau de incerteza das estimativas de evolução da procura de tráfego rodoviário e a adequação da modelação do desempenho dos dispositivos de rede; (ii) as consequências da supressão de lugares de estacionamento público, com particular incidência na rua da Madorninha; (iii) e as implicações da reorganização viária nos arruamentos locais, nomeadamente, a poente da A28.

Por outro lado, foram rececionados pareceres sectoriais que incidem sobre as questões de "Tráfego e Mobilidade", designadamente, os remetidos pela CMM – Câmara Municipal de Matosinhos, pela IP – Infraestruturas de Portugal, SA., e pelo IMT – Instituto de Mobilidade e Transportes, entidades com tutela sobre a rede viária nacional e municipal envolvente ao NorteShopping.

O parecer da CMM, tendo em consideração os elementos disponibilizados pela versão inicial do ET, datada de dezembro de 2015 (o ETDez15 prevê a concretização de um conjunto de dez intervenções de articulação rodoviária na envolvente ao NorteShopping), considera que "*é expectável que os desenvolvimentos previstos na ligação e articulação da rede viária nacional à rede municipal existente e prevista na envolvente, na proposta apresentada, garantam o bom funcionamento da mesma*", pelo que se pronuncia por uma apreciação favorável "*desde que sejam integralmente contemplados todos os aspetos de intervenção e exploração preconizados no EIA assim como, escrupulosamente observadas todas as medidas mitigadoras de impactes negativos nele propostos*".

O parecer da IP, SA., tendo também em consideração a concretização do conjunto das dez intervenções mencionadas, considera que "*tais intervenções permitirão minimizar os efeitos esperados, nas condições de circulação, dos efeitos decorrentes do incremento da procura associada à expansão deste polo gerador*", sublinhando, no entanto, que "*à exceção da ligação prevista ao Hospital Pedro Hispano, não constam do conjunto de atividades planeadas e programadas desta empresa*". Pronuncia-se assim pela viabilidade do projeto de ampliação "*atendendo à execução das reformulações ao nível da reorganização da rede viária na envolvente ao Norteshopping, previstas e analisadas no Estudo de Tráfego (março 2016), devendo estas acompanhar a execução do projeto de ampliação em estudo*". O parecer recorda ainda que as intervenções na rede sob jurisdição da IP, SA "*carecem de projeto de execução aprovado por esta empresa, ficando sujeito a licenciamento nos termos do n.º 1 do artigo 42º do EERRN*", e sublinha que uma nova versão reformulada do ETDez15, mereceu a aprovação da IP, SA. em Março de 2016 (ETMar16).

O parecer do IMT, tendo presente o conjunto das dez intervenções mencionadas e os distintos cenários de evolução da rede previstos no ETAbr16 (a adenda de Abril de 2016 complementa o ETDez15), incide, em particular, sobre o sublanço da A28 entre a Rotunda da AEP e o nó de Sendim, sublinhando que se verificam já atualmente "*problemas de capacidade*" mas que os cenários com e sem ampliação do centro comercial (CE A e SE A), avaliados no ETAbr16, "*não revelam degradação dos níveis de serviço no sublanço*". Sustentando-se no mesmo ETAbr16, o parecer não "*vê inconveniente na implementação da ligação da Av. Calouste Gulbenkian à A28, através do acesso já existente*"; no entanto, "*relativamente às restantes ligações à A28, consideradas no estudo de tráfego datado de dezembro de 2015*", pese embora reconheça que o EERRN prevê a eventual autorização de "*novas ligações para melhorar a conexão entre estradas da rede rodoviária nacional*", considera que "*dada a extensão do sublanço, não existem condições para que as mesmas possam ser admitidas*", porquanto "*motivam manobras de entrecruzamento, em curtas extensões, que prejudicam quer as condições de circulação quer de segurança*".

Por fim, adianta ainda dever considerar-se válido um anterior parecer emitido em 2012 pelo então INIR, que considerou que a "*área correspondente à ampliação do centro comercial se situava fora da zona de servidão* non aedificandi *da autoestrada*".

Os resultados da consulta pública e as preocupações /recomendações manifestadas nos pareceres da CMM, da IP, SA. e do IMT (os dois primeiros tecendo apenas considerações sobre os cenário de intervenção mais alargada [CE, SE]) vieram assim reforçar o teor do contributo relativo ao "Tráfego e Mobilidade" emitido em fase de avaliação da conformidade de EIA/ET.

Estima-se assim que a concretização do alargado conjunto de intervenções equacionado, de articulação rodoviária na envolvente ao NorteShopping, permitiria minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação e garantir o bom funcionamento da rede viária. No entanto, no parecer do IMT, não se encontra assegurada a viabilidade técnica de algumas das intervenções estruturantes equacionadas e, segundo o próprio EIA/ET existe ainda uma significativa incerteza em relação à data da programação /execução das restantes intervenções. Esta incerteza assume particular relevo uma vez que não foram ainda explicitados mecanismos de articulação entre o cronograma de implementação das intervenções relativas à ampliação do NorteShopping e um outro cronograma que agregue as intervenções a promover (em parceria ou não) pelos gestores da infraestrutura viária (IP e CMM).

Estima ainda o EIA/ET que a concretização da ampliação conduziria a uma significativa eliminação de estacionamento em espaço público exterior (cerca de 250 lugares) que pretende colmatada através de parte da nova oferta a criar no interior do NorteShopping (cerca de 745 lugares). Encontrando-se essa nova oferta limitada ao período de funcionamento da superfície comercial e desconhecendo-se ainda qual o seu potencial de captação, será de salvaguardar a criação (proposta pelo EIA/ET) de uma nova oferta de estacionamento em espaço público exterior (cerca de 36 lugares) ao longo da Rua Nova da Madorninha.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

Antes de se procurar uma síntese dos resultados da consulta pública e das preocupações /recomendações manifestadas nos pareceres externos importa destacar alguns aspetos da avaliação promovida pelo proponente em sede de EIA/ET, e submetido à AAIA.

O Relatório de EIA prevê que a ampliação do conjunto comercial, designadamente, aumentando a área bruta locável em 14.144 m² (+29%) venha a criar 700 novos empregos diretos e de 1200 indiretos

(respetivamente, +25% e +30%). Neste contexto, o ET estima, com recurso à bibliografia internacional, que a ampliação do conjunto comercial poderá conduzir a um aumento de entradas e saídas de veículos do conjunto comercial de, respetivamente, 159 e 172 veículos na hora de ponta da tarde (respetivamente, +14,0% e +15,9%).

Pese embora o sustentado, considera-se ser esta previsão uma estimativa conservadora e, face aos elementos disponibilizados, parece não ser de descartar a hipótese de se vir a verificar uma maior atratividade por parte da nova oferta comercial e o consequente aumento de tráfego rodoviário efetivamente superior ao cenário base estimado pelo ET nas suas sucessivas versões.

O ETAbr16 analisa distintos cenários de evolução rodoviária que consideram combinações do subconjunto das intervenções a que o NorteShopping se vincula com um outro subconjunto de intervenções que têm sido equacionadas em articulação com as entidades com tutela sobre as infraestruturas rodoviárias na rede envolvente ao NorteShopping, nomeadamente, a CMM e a IP, SA. O ET, nas suas consecutivas versões, reconhece no entanto que "*existe ainda alguma incerteza em relação à data de execução das mesmas*".

Assim, considerando plausível o cenário de evolução que contempla apenas a concretização das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], o ETAbr16 estima que, com a reorganização viária da rede envolvente ao NorteShopping e a construção de um novo túnel de acesso à A28, desde a Av. C. Gulbenkian, haja uma redistribuição do tráfego rodoviário que considera suficiente para evitar uma penalização mais significativa das vias e dispositivos que, na hora de ponta da tarde, operam hoje em regime gravoso: aproximadamente instável /instável /forçado (D-F). No entanto, mesmo sem considerar a hipótese de uma maior atratividade, nesse cenário [CE A], o ETAbr16 estima, face à situação atual, um aumento do tráfego rodoviário com naturais impactes em alguns dispositivos: no ramo nascente da rotunda da Barranha, no ano horizonte e na hora de ponta da tarde, é estimada degradação do nível de serviço (C->D); no ramo sul da Rotunda da AEP, é estimado um agravamento e a uma situação que atualmente apenas se verifica no ramo norte (D->E); e no ramo sul da rotunda NOS, a degradação, sendo relevante, não será de molde a desestabilizar o fluxo de tráfego (A->C).

A título de exemplo, e mais em detalhe, considerando esse cenário [CE A], no ano horizonte (2027) e para a hora de ponta da tarde, o tráfego que através da Av. Dr. Manuel Teixeira Ruela se dirige à EN12 seria reduzido dos atuais 1125 para 969 ao passo que aumentaria, quer no ramo sul da rotunda NOS dos atuais 532 para 1056 (assumindo um regime C - estável), quer no ramo de acesso à A28 (após o novo túnel) dos atuais 474 para 1008 (estimando manter-se o regime mais gravoso F - forçado). Sublinhe-se que, para esse ano horizonte e nesse cenário de evolução [CE A], o ETAbr16 estima ainda

um aumento de tráfego em todos os ramos de acesso à rotunda da AEP. No ramo sul passaria a verificar-se um regime E – instável, que hoje se observa apenas no ramo norte mas, pese embora o aumento de tráfego no ramo nascente (+12,7%), o ETAbr16 estima manter-se um regime A - livre.

Importa ainda sublinhar que este cenário de evolução mais restrita da rede rodoviária [CE A] estima impactes distintos e mais gravosos daqueles que ocorreriam na hipótese de concretização do conjunto de dez intervenções, consideradas no cenário base apresentado no ETDez15 [CE] e que têm vindo a ser equacionadas na articulação entre o NorteShopping, a CMM e a IP, SA. Essas intervenções enquadram-se num plano mais vasto de reformulação da rede rodoviária envolvente ao NorteShopping /Rotunda da AEP mas visam responder aos impactes esperados pela ampliação do NorteShopping, permitindo nomeadamente, no parecer da CMM e da IP, SA, "*minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação"* e garantir *"bom funcionamento da mesma*".

A título de exemplo, a estimativa de tráfego que solicita o ramo norte da rotunda da AEP na hora de ponta da tarde é atualmente de 1447 veículos e, no cenário base apresentado no ETDez15 [CE], seria de 589 veículos no ano horizonte (2027), o que representaria a possibilidade de uma melhoria muito significativa. No entanto, no cenário de evolução que contempla apenas a concretização das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], a estimativa para o mesmo ramo norte é de 1520 veículos no mesmo ano horizonte, o que representaria uma ligeira degradação da situação atual.

Regressando aos pareceres externos, em síntese, os pareceres da IP, SA. e da CMM, pese embora sem ter presente os cenários de intervenção mais restrita contemplados no ETAbr16, pressupõem o conjunto de intervenções mais abrangentes como potencialmente viáveis, pese embora ainda sujeitas a posterior aprovação dos respetivos projetos de execução, concedendo que, não apenas permitiriam "*minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação*", mas garantir o "*bom funcionamento da mesma*". No entanto, o parecer do IMT não vislumbra viabilidade técnica para a implementação de algumas das intervenções estruturantes, designadamente, as relacionadas com a criação de novos acessos à A28, acrescentando apenas não ver inconveniente na implementação de um novo túnel, desde a Av. C. Gulbenkian que estabeleça ligação ao acesso à A28 já existente. O IMT sublinha ainda que as conclusões do ETAbr16 - no cenário do conjunto de intervenções mais restrita – apontam, com ou sem ampliação do NorteShopping, para a manutenção dos níveis de serviço na A28 que *"já atualmente apresenta problemas de capacidade"*.

Ponderando assim os elementos constantes do processo de EIA /ET, os resultados da consulta pública e os pareceres das entidades com tutela sobre a rede rodoviária, em termos de "Tráfego e Mobilidade", a emissão de parecer relativo aos impactes da ampliação pretendida pelo proponente, manter-se-ia

condicionado pelo teor dos pareceres prévios da CMM e da IP, SA. sobre o ETAbr16, designadamente, aquele que considera como plausível o cenário de evolução que contempla apenas a concretização das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A].

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

Na ausência de pareceres prévios da CMM e da IP, SA. sobre o ETAbr16, designadamente, aquele que considera como plausível o cenário de evolução que contempla apenas a concretização das intervenções a que o NorteShopping se vincula [CE A], o afastamento de parecer desfavorável à ampliação pretendida pelo proponente deverá ser condicionado (i) ao compromisso por parte do proponente com as recomendações técnicas preconizadas nos pareceres emitidos pelas entidades com tutela sobre a rede rodoviária envolvente ao NorteShopping (a CMM, a IP, SA. e o IMT) e, uma vez confirmada a inviabilidade técnica de alguma das intervenções identificadas pelo IMT, (ii) à programação de um alternativo conjunto de intervenções viáveis, de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal, de efeito equivalente às equacionadas na articulação com a CMM e a IP, SA. e que, igualmente, no respeitante à rede de acessibilidades envolvente ao NorteShopping, não apenas permitam "*minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação*" mas garantam "*bom funcionamento da mesma*".

Em linha com aquele conjunto de recomendações técnicas, entende-se ainda que deve ser expressamente adotado um cronograma de implementação da ampliação do NorteShopping que não seja alheio mas, antes pelo contrário, se ajuste e se vincule ao cronograma de concretização desse conjunto de intervenções viáveis, a promover (em parceria ou não) pelo proponente, a CMM e a IP, SA. Para cada uma dessas intervenções viáveis, deve, portanto, ser identificada a entidade responsável pela sua efetiva concretização e ser comprovado, nomeadamente através de protocolo, um adequado nível de compromisso entre as partes envolvidas.

Sem prejuízo dessas intervenções, o EIA/ET sugere, desde logo, uma reorganização da rede viária e um conjunto de distintas intervenções ao nível da infraestrutura rodoviária de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal, sendo o seguinte o subconjunto de intervenções cuja concretização será assegurada pelo proponente:

- Reperfilamento para dois sentidos de circulação na Rua João Mendonça, desde a Rotunda da NOS à Rotunda da Sra. da Hora;

- Nova rotunda junto à atual saída do NorteShopping prevendo a distribuição do tráfego para Poente e Nascente;

- Reperfilamento da Av. Henrique Pousão possibilitando a ligação Poente à Rotunda da NOS;

- Reformulação e aumento de capacidade da Rotunda da NOS;

- Reperfilamento da Av. Teixeira Ruela prevendo a introdução de passadeiras semaforizadas;

- Reprogramação Semafórica do cruzamento da Av. Teixeira Ruela com a EN12 – Circunvalação;

- Criação de uma rede ciclável e pedonal na envolvente do NorteShopping, promovendo a conexão à rede de transportes públicos e à Estação do Metro das Sete Bicas;

- Construção de um túnel unidirecional na Av. Calouste Gulbenkian que permite uma nova ligação norte à A28 (sentido sul-norte).

Por outro lado, visando inverter uma tendência de erosão da quota dos transportes públicos e dos modos suaves, e equilibrar a repartição modal no acesso ao conjunto comercial, contribuindo para a sustentabilidade do sistema de transportes, o EIA/ET sugere, desde logo, um conjunto de ações previamente articuladas com a CMM e de caráter predominantemente infraestrutural, sendo o seguinte o subconjunto de intervenções cuja concretização será assegurada pelo proponente:

- A implementação de um novo conceito de circulação pedonal que, na área de intervenção, promoverá a integração dos diversos geradores, nomeadamente, o NorteShopping, o eixo da Estrada da Circunvalação, o Continente de Matosinhos, as paragens de autocarro e a estação de metro de Sete Bicas;

- A construção de dois corredores de ciclovia que permitirão o acesso ao NorteShopping e Continente de Matosinhos, desde a estação de Sete Bicas/Avenida da Senhora da Hora.

Em linha com o sugerido em sede de EIA/ET, entende-se que o proponente deverá ainda:

- Proceder ao desenvolvimento, e submeter à AAIA, um Plano de Mobilidade, o qual deverá traduzir um processo articulado com a CMM e com os operadores de transportes, e estabelecer um conjunto de medidas que apoiem e facilitem a transferência modal dos clientes e trabalhadores para modos de transporte energética e ambientalmente mais eficientes e mais sustentáveis, no quadro das recomendações do "Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos (Geradores e Atractores de Deslocações" (IMT).

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Determinante".

Fator Ambiental:	**Tráfego e Mobilidades**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Sim**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	X
2.3) Pouco significativos?	
2.4) Sem significado	
3) Foram identificados impactes positivos?	**Sim**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	X
4.4) Sem significado	

Em resultado do acima exposto, em termos de "Tráfego e Mobilidade", considera-se que a ampliação pretendida pelo proponente poderá merecer parecer favorável, condicionado à concretização das Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação referidas, sendo de sublinhar o seguinte:

- Identificar e submeter à AAIA um conjunto de intervenções, de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal, isentas de dúvida relativa à viabilidade técnica da sua concretização e de efeito equivalente às equacionadas no EIA/ET e no âmbito da articulação entre o proponente, a CMM e a IP, SA. Este conjunto de intervenções deve não apenas permitir "*minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação*" mas garantir um "*bom funcionamento da mesma*";

- Submeter à AAIA o cronograma de implementação da ampliação do NorteShopping que não seja alheio mas, antes pelo contrário, se ajuste e se vincule ao cronograma de concretização desse conjunto de intervenções viáveis, a promover (em parceria ou não) pelo proponente, a CMM e a IP, SA. Para cada uma dessas intervenções, deve ser identificada a entidade responsável pela sua efetiva concretização e ser comprovado, nomeadamente através de protocolo, um adequado nível de compromisso entre as partes envolvidas;

- Proceder ao desenvolvimento e submeter à AAIA um Plano de Mobilidade, o qual deverá traduzir um processo articulado com a CMM e com os operadores de transportes e estabelecer um conjunto de medidas que apoiem e facilitem a transferência modal dos clientes e trabalhadores para modos de transporte energética e ambientalmente mais eficientes e mais sustentáveis, no quadro das

recomendações do "*Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos Geradores e Atractores de Deslocações*" (IMT).

Ordenamento do Território e Uso do Solo

Caracterização da Situação de Referência

Uso do solo

A ampliação do NorteShopping situa-se numa área urbana, na zona sudeste da cidade de Matosinhos e, tal como já referido, a área prevista para o projeto encontra-se atualmente ocupada pelo parque de estacionamento à superfície do centro comercial:

Localização em ortofotomapa

Ordenamento do Território

Na área de intervenção vigora o Plano Diretor Municipal (PDM) de Matosinhos (Despacho nº 92/92, de 3 de setembro, na sua atual redação), o qual classifica aquela área, ao nível da planta de ordenamento, como "*área predominantemente de serviços*" (ver figura abaixo), o que enquadra à partida o projeto, sendo que as condicionantes que se impõem (ver figura abaixo) é a garantia do parecer favorável da ANA, dada a servidão aeronáutica do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, o qual já foi garantido, constando do EIA cópia desse parecer, bem como o afastamento às vias públicas existentes – Estrada da Circunvalação e do IC1/A28 – o que deverá ser verificado pelas entidades competentes.

PDM de Matosinhos – extrato da planta de ordenamento
Área predominantemente de serviços

PDM de Matosinhos – extrato da planta de condicionantes
O projeto de ampliação deverá cumprir o afastamento às vias existentes, única condicionante.

Além disso, considerando que o projeto prevê a reorganização do trânsito dos acessos na envolvente ao NorteShopping, em fase de conformidade solicitou-se que fosse demonstrado o cumprimento do disposto no n.º1 do artigo 8.º do regulamento do PDM, em particular na alínea b) relativamente às perturbações no trânsito.

Da análise dos elementos remetidos em fase de conformidade, o Estudo de Tráfego de Dezembro de 2015, que foi realizado tendo por base as alterações propostas na rede viária, prevê que "(…) *o tráfego adicional gerado pela expansão da área comercial do NorteShopping, não venha a ser suscetível de gerar restrições significativas à circulação na rede viária ao Norteshopping. Aliás, com a proposta de reorganização da rede viária na envolvente ao NorteShopping, estimam-se no futuro melhorias na circulação nas principais intersecções, beneficiando tanto os visitantes do Norteshopping como a circulação na rede viária envolvente.*".

Assim sendo, desde que as propostas de alteração na rede viária consideradas no Estudo de Tráfego sejam aprovadas pela entidade competente, e concretizadas em articulação com o projeto de Ampliação do NorteShopping, considera-se que se dará cumprimento ao disposto no n.º 1 do artigo 8.º do regulamento do PDM.

Por último, considerando ainda o disposto no ponto 2 do art. 8.º e art. 15.º do articulado do PDM, solicitou-se, em fase de conformidade, que o município de Matosinhos se pronunciasse sobre a viabilidade do projeto. A resposta remetida encaminha para a deliberação da CM de Matosinhos, de Maio de 2015, sobre a viabilidade do PIP da alteração ao Loteamento da Quinta das Sedas, realçando-se que no parecer associado a esta deliberação há já uma apreciação sobre as alterações na rede de tráfego.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

Verifica-se que o EIA avalia genericamente os descritores Ordenamento do Território e Uso do Solo, sendo que os impactes que decorrem das diferentes fases de desenvolvimento do projeto não são significativos, já que se pretende desenvolver a ampliação na área ocupada pelo estacionamento de superfície do shopping (Uso do Solo) e o PDM classifica a área de expansão como "*área predominantemente de serviços*" (Ordenamento do Território).

Não obstante o exposto, será de realçar o disposto no n.º1 do artigo 8.º do regulamento do PDM, em particular na alínea b), ou seja, em matéria de perturbações no trânsito. Assim, considera-se fundamental que as propostas de alteração na rede viária consideradas no Estudo de Tráfego sejam aprovadas pela entidade competente e concretizadas em articulação com o projeto de Ampliação do Norteshopping.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

O EIA não apresenta medidas de mitigação para os descritores em causa.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância do descritor "Uso do Solo", a mesma deverá ser classificada como "Não Relevante".

Fator Ambiental:	**Uso do Solo**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Não**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	
2.4) Sem significado	X
3) Foram identificados impactes positivos?	**Não**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	X

Face ao exposto, considera-se emitir parecer favorável ao projeto, condicionando a que as propostas de alteração na rede viária consideradas no Estudo de Tráfego sejam aprovadas pela entidade competente e concretizadas em articulação com o projeto de Ampliação do NorteShopping.

Paisagem

Caracterização da Situação de Referência

Na avaliação da conformidade do EIA, em relação ao descritor Paisagem, verificou-se que a análise se focalizava em escalas de uma amplitude que não se conformavam com a escala do projeto e sua envolvente.

Em concreto, foi solicitado que sem prejuízo das unidades de paisagem apresentadas no EIA, baseadas no Estudo do Prof. Cancela d'Abreu sobre as unidades de paisagem, de âmbito nacional, o EIA teria que incluir a mesma análise, descritiva e cartográfica, a uma escala compaginável com a de projeto.

Também em relação ao capítulo de identificação, avaliação e classificação de impactes, em particular no que respeita aos impactes na fase de construção, a análise aí plasmada configurava mais um parecer sobre os potenciais impactes do que propriamente um trabalho de identificação, avaliação e classificação de impactes denotando-se, através das referências e do conteúdo, que não havia congregação do trabalho, deste descritor, entre o projetista e o responsável pela análise do descritor, sendo mesmo apresentadas sugestões de reformulação do Projeto de Integração Paisagística (PIP).

Assim, foi solicitada a reformulação do descritor, incluindo a apresentação do PIP, nos seus elementos fundamentais, projeto que estava ausente da documentação inicial.

Analisado o Aditamento, constatou-se que a reformulação do descritor foi apresentada de forma confusa, uma vez que não constituía uma sequência de análise, mas era equacionada em função dos itens do relatório Síntese do EIA, revistos, para além de que a diferenciação foi consubstanciada em ficheiros distintos. De igual modo, o PIP continuou sem ser apresentado. Assim, considerou-se que a resposta obtida era desagregada, confusa, não sistematizada e não substancial, não dando resposta suficiente ao solicitado, pelo que, embora não comprometendo a conformidade do EIA, foi solicitada informação complementar e de esclarecimento face à deficitária resposta obtida. Os elementos de resposta a esta última solicitação prestaram-se ao esclarecimento do pretendido.

Em termos de análise, embora a resposta insista no enquadramento com base nos resultados do estudo elaborado pela Universidade de Évora para a Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (Cancela d'Abreu et al., 2004), avança com a identificação de subunidades de paisagem que designou por "A - Área Urbana Consolidada" e "B - Área de Equipamento / Serviços", circunstância de compartimento de território muito mais claras em relação à envolvente potencialmente afetável pela ampliação do NorteShopping:

De acordo com o EIA, a unidade A é caracterizada por zonas urbanas consolidadas, com predomínio de edifícios de cérceas reduzidas, apresentando pontualmente edifícios habitacionais por vezes com 6/7 pisos.

A rede viária urbana é aqui de grande densidade, e a estrutura verde é de cariz pontual, desenvolvendo-se em mancha e ocupando logradouros, pequena praças e algumas áreas verdes equipadas, destacando-se o parque do Caniçal e o parque das Sete Bicas.

Visualmente, corresponde a uma zona fragmentada, devido à densidade, dimensão e distribuição dos espaços construídos e dos espaços abertos, que se encontram sempre contidos pela massa edificada que configura os limites visuais dominantes.

Na unidade B, onde se insere o NorteShopping, domina o tecido edificado constituído por armazéns, e que assume uma forte presença nesta paisagem urbana.

Para além do projeto em avaliação, há um predomínio claro de equipamentos de ordem diversa, entre os quais outros equipamentos comerciais, como o Continente e o Aki, de saúde (hospital Pedro Hispano), educação (Instituto Superior de Administração e Gestão), industria/serviços (edifício da NOS), e de defesa (Escola Prática de Transmissões).

Em termos visuais, o centro comercial NorteShopping, objeto de ampliação, ladeado pela IC1/A28 e pela Estrada da Circunvalação, mas encaixado, entre ambas as vias, com uma cota de soleira inferior a

qualquer das duas, apresenta-se como mais uma das estruturas comercias da envolvente e, embora com uma cércea elevada, não se destaca significativamente dos restantes equipamentos similares.

Para além disso, o NorteShopping existe desde 1998, e faz já parte quer da memória visual territorial da área em que se insere, quer da memória diária dos utilizadores, que são em elevado número (ver a este propósito, por exemplo, o resultado do Estudo de Tráfego apresentado na "Descrição do projeto" deste Parecer Final da CA).

Neste contexto, e tendo presente a dimensão da ampliação e o modo como a mesma se processará do ponto de vista do desenho arquitetónico, não são expectáveis variações significativas, em termos de afetação visual, quer para os observadores permanentes (habitantes da envolvente, trabalhadores do centro comercial, utilizadores do NorteShopping), quer para os observadores casuais, frequentes ou recorrentes (condutores nas vias circundantes).

A maior afetação visual que se perspetiva prende-se com a proximidade que a ocupação do parque de estacionamento sul, pela ampliação do NorteShopping, acarretará sobre as habitações da Madorninha, já que o desfasamento de escala das cérceas predominantes - construções de 1 e 2 pisos no bairro da Madorninha, e a do NorteShopping – se afigura como a situação mais gravosa neste âmbito. Não obstante, o PIP apresentado versa, precisamente, a integração dessa zona a intervencionar. Paralelamente, em termos de tratamento ao nível do pavimento, o projeto prevê a diferenciação das circulações desta zona face aos eixos de circulação plena, dotando-as de limitadores físicos de velocidade, e de texturas e cromatismos distintos. Haverá ainda uma baia de estacionamento junto ao bairro da Madorninha, que assegurará a disponibilidade de lugares para os residentes e acessos ocasionais àquelas habitações.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

Em relação aos impactes, o EIA distingue os ocorrentes na fase de construção dos que existirão na fase de exploração.

Na fase de construção, o EIA considera que todos os impactes estão associados à alteração ao uso atual do solo e à movimentação de maquinaria, uma vez que será necessário proceder não só à remoção dos pavimentos e vegetação existente (essencialmente do estrato arbóreo, e constituída por diversas espécies de coníferas por alguns choupos e castanheiros da Índia), mas efetuar também a movimentação

de terras necessária para, na área do estacionamento subterrâneo, colocar o terreno a uma cota cerca de 3 metros inferior à do nível do terreno atualmente existente.

Sobre a vegetação existente, o PIP assinala a transplantação de alguns exemplares, quantificados nos documentos de medições deste projeto de especialidade. Contudo, não os assinala individualmente, nem dá nota de como os transplantes se irão processar.

Indica ainda o EIA que embora toda a área de intervenção venha a ser delimitada por vedação opaca, os trabalhos da fase de construção irá originar alterações nas características visuais e sensoriais do espaço, com especial significado para quem se encontra na sua envolvente próxima, principalmente os residentes do bairro da Madorninha.

Pelas ações identificadas e seus efeitos, o EIA refere que o impacte decorrente da fase de construção será negativo, direto, certo, temporário, local, minimizável e no geral de magnitude moderada indicando, no entanto, que a magnitude do impacte, para a população residente mais próxima da zona de intervenção (bairro da Madorninha) será superior, de moderada a elevada.

O impacte da fase de exploração resultará da intrusão visual que a presença do novo corpo do centro comercial irá induzir na paisagem mas, conforme já indicado, a delimitação do edifício por dois importantes acessos viários (Estrada da Circunvalação e A28), e a diferença de cotas entre as vias de circulação e o edifício do NorteShopping, associado à existência de algumas áreas verdes, com vegetação arbórea e arbustiva na sua envolvente, permite apenas alguns enfiamentos visuais sobre o edifico da superfície comercial, e quase exclusivamente para quem circula no sentido sul/norte, embora este aumento da área edificada venha a ser especialmente sentido para quem se encontra no bairro da Madorninha, não só devido à aproximação do novo volume construído desta área habitacional mas também pela diferença de escala que existe entre os dois tipos de construção.

Face ao referido, o EIA considera que o impacte da presença do novo corpo do NorteShopping será, nesta fase, negativo, direto, certo, permanente, local, minimizável e no geral de magnitude reduzida, com exceção para a população residente mais próxima da zona de intervenção (bairro da Madorninha), em que será de magnitude moderada.

O EIA não prevê impactes para a fase de desativação, uma vez que esta possibilidade não é equacionada pelo proponente em relação ao projeto.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

Atendendo aos impactes identificados para cada uma das fases, o EIA propõe, como mitigação:

− A remoção de todo o material inerte existente nas áreas previstas como zonas verdes de enquadramento;

− Que a área verde prevista, para além da sua função de enquadramento do edificado, seja também dotada de algum equipamento de forma a possibilitar condições para estadia, lazer e usufruto da população residente na sua envolvente próxima.

O EIA refere que a proposta de criação uma área verde de enquadramento entre o corpo de ampliação do NorteShopping e as habitações da Madorninha, que transformará parte da atual zona de estacionamento sul num espaço ajardinado, irá contribuir não só para uma melhor vivência urbana da população residente, mas funcionará também como uma barreira visual que permite atenuação do impacte visual da presença do edifício.

O PIP proposto para a área prevê a modelação de uma pequena colina ao longo da nova via de acesso, relevo esse que constituirá um elemento natural de separação/transição entre o espaço de circulação automóvel e a área de carácter pedonal e, simultaneamente funcionará como barreira física que contribuirá para atenuar um pouco o ruído e a presença das viaturas que circularão por essa via.

O mesmo projeto prevê também a disposição da vegetação arbórea e arbustiva distribuída em maciços, o que permitirá a criação de diferentes subespaços, que darão a sensação de uma maior profundidade visual desta área verde, concorrendo simultaneamente para atenuar o impacte visual da nova fachada sul do edifício, quer a partir das habitações da Madorninha quer para quem circule na A28 e na Estrada da Circunvalação.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Não Relevante".

Fator Ambiental:	**Paisagem**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Sim**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	X
2.4) Sem significado	
3) Foram identificados impactes positivos?	**Não**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	X

Em conclusão, avaliado o descritor Paisagem, verifica-se que os impactes decorrentes da ampliação do projeto serão de magnitude reduzida, atendendo às caraterísticas de toda a envolvente do centro comercial, à dimensão da ampliação, à sua área de inserção e à implementação do PIP.

Os impactes ocorrentes na fase de exploração, que será a temporalmente mais permanente, serão mitigados pelo desenvolvimento do PIP. Existe nesta proposta a particularidade de se proceder à transplantação dos exemplares existentes, facto que dotará o espaço de uma leitura e expressão visuais mais próximas do resultado final, uma vez que a vegetação que normalmente é aplicada nestas situações não corresponde ao momento de pleno desenvolvimento dos espécimes.

Embora não se afira o reflexo da avaliação realizada no PIP proposto, considera-se que este projeto de especialidade se poderá prestar, nos moldes do documento apresentado, a promover a integração da ampliação do Norteshopping. No entanto, no documento intitulado "*Arquitectura Paisagista - Projecto de Execução – revisão, Aditamento às Obras de Urbanização*", datado de outubro 2015, é indicado, no ponto "*3.13 Receção Provisória e Definitiva Das Obras*", que "*No final da obra, após a conclusão do período de instalação (1 ano após a realização das plantações e sementeiras), o empreiteiro solicitará a vistoria, para obtenção da receção provisória dos espaços verdes por parte da Universidade do Porto, cessando, em caso de aprovação, a sua responsabilidade quanto à execução de quaisquer trabalhos.*", não sendo compreensível que a receção da obra seja efetuada e validada pela Universidade do Porto, que não detém quaisquer responsabilidades ou ligações ao projeto, não se tratando do proponente do mesmo, nem da respetiva Entidade Licenciadora, seja das obras (CMMatosinhos), seja da atividade (DGAE).

Face ao constante no presente parecer, considera-se que poderá ser emitido parecer favorável ao projeto, condicionado a:

- Implementação do PIP nos moldes do projeto sujeito a avaliação, incluindo a modelação do terreno, transplantação do material arbóreo existente e cumprimento de plano de manutenção;

- Dotação da área verde prevista de equipamento capaz de possibilitar condições para estadia, lazer e usufruto da população, residente e utilizadora das instalações do NorteShopping;

- Em fase de receção de obra, deverá ser assegurado que a mesma será efetuada pelo proponente, validando o trabalho realizado, e comunicando tal verificação à Autoridade de AIA, fundamentando-a;

- Indicação à Autoridade de AIA, prévia a qualquer ação do projeto, da entidade que será responsável, na fase de exploração, pela implementação do plano de manutenção constante do PIP.

Qualidade do Ar

Caracterização da Situação de Referência

A) Para caracterização da situação atual relativa à Qualidade do Ar foram considerados os seguintes aspetos:

- Análise das emissões por concelho, tomando como poluentes os gases acidificantes, eutrofizantes e precursores de ozono e partículas, tendo em conta o inventário disponível mais atualizado com desagregação ao nível concelhio - ano de 2009;

- Estimativa das emissões de poluentes atmosféricos, associados às vias rodoviárias existentes na envolvência do NorteShopping e que previsivelmente virão a ser afetadas com a concretização da ampliação do complexo comercial atualmente existente, considerando os cenários de tráfego disponibilizados pela equipa de desenvolvimento do Projeto. As emissões associadas ao tráfego rodoviário para cada uma das vias rodoviárias consideradas foram estimadas tendo em conta fatores de emissão para a circulação de veículos propostos no EMEP/CORINAIR *Emission Inventory Guidebook* (2007) publicado pela Agência Europeia do Ambiente.

  Para caracterizar as emissões para a situação de referência, nas vias rodoviárias interessadas pelo Projeto, foram efetuadas estimativas para as emissões provenientes das vias rodoviárias mais importantes existentes na área de estudo e cujos quantitativos de tráfego se prevê poderem vir a ser afetados pelo incremento da circulação de veículos em resultado da execução do Projeto.

  Os valores de tráfego médio diário anual (TMDA) para cada uma das vias consideradas no domínio de análise (cerca de 4 km^2 centrados no atual NorteShopping) foram obtidos com base

nos elementos constantes no estudo de tráfego realizado no âmbito deste Projeto de Ampliação do NorteShopping.

Embora do referido estudo constem as estimativas efetuadas em termos de hora de ponta da tarde, estes valores foram corrigidos de forma a fornecerem resultados para o TMDA, assumindo-se que o volume de veículos em hora de ponta representará cerca de 8% do respetivo volume diário.

As emissões associadas aos troços rodoviários identificados, foram estimadas recorrendo à aplicação dos fatores de emissão apropriados, considerando que 60% dos veículos ligeiros utilizam gasóleo como combustível (estimativa efetuada tendo em atenção os dados relativos à venda de veículos nos últimos anos, que mostra esta distribuição) e que a tecnologia associada aos veículos se enquadra na categoria Euro 3 (resultante da aplicação da Diretiva 98/69/EC), válida para veículos a partir de janeiro de 2000. No caso particular dos veículos pesados considerou-se a média dos fatores de emissão para as classes de veículos entre 20 e 32 toneladas, uma vez que os fatores de emissão por cada classe não diferem substancialmente uns dos outros, aceitando-se o valor médio como representativo da generalidade dos veículos pesados utilizados.

Da análise efetuada sobressai que os troços associados à avenida Calouste Gulbenkian, à Estrada da Circunvalação e ao IC1/A28 representam uma parte muito significativa das emissões estimadas para a envolvente ao NorteShopping, sendo o IC1/A28 a via que maior contribuição apresenta (entre 60% e 67% das emissões estimadas), não se considerando que o tráfego nesta via esteja fortemente correlacionado com a atividade do NorteShopping.

Os valores encontrados permitem concluir que as emissões globais de NOX dos troços rodoviários considerados representam cerca de 3,6 % das emissões associadas ao tráfego rodoviário, inventariadas para o concelho de Matosinhos. No que respeita aos outros poluentes analisados, as emissões dos troços considerados não ultrapassam cerca de 1%, face às emissões totais associadas ao setor dos transportes.

Da comparação entre as emissões estimadas para as vias envolventes ao NorteShopping com as emissões totais do concelho de Matosinhos, resulta que as primeiras representam, para qualquer dos poluentes analisados, menos de 1 % das emissões concelhias.

- Caracterização das emissões atmosféricas provenientes da unidade de cogeração associada ao NorteShopping:

As necessidades energéticas do NorteShopping são parcialmente supridas com recurso a uma unidade de cogeração aí instalada, à qual se encontram associadas duas chaminés para exaustão de gases resultante do funcionamento desta unidade.

A caracterização destas duas fontes emissoras teve por base os relatórios de monitorização efetuados que forneceram dados relativos, quer às emissões de poluentes associados a estas duas fontes, como ao regime de exaustão de gases.

Tendo em conta os resultados apresentados concluiu-se que as atuais emissões associadas à unidade de cogeração não ultrapassam os limites estabelecidos na legislação em vigor sobre esta matéria, nomeadamente o DL nº 78/2004, de 3 de abril, e a Portaria nº 677/2009, de 23 de junho.

- Caracterização da qualidade do ar, na zona de estudo, com base na análise dos dados de qualidade do ar, tendo em conta as medições obtidas na estação de monitorização de tráfego João Gomes Laranjo – Senhora da Hora. Foram analisados os dados mais recentes publicados no site da Agência Portuguesa do Ambiente, para esta estação (ano de 2013). Esta estação monitoriza os níveis dos poluentes NO^2 e PM10 (poluentes com interesse para o presente estudo), entre outros. Analisando a informação obtida nesta estação de monitorização, verifica-se que os níveis de NO_2 e PM10 são elevados, indiciando a ocorrência de fenómenos episódicos de poluição atmosférica, embora não tenham sido ultrapassados, em 2013, os valores-limite estabelecidos na legislação em vigor.

Estes níveis de qualidade do ar medidos associam-se à presença de diversas fontes emissoras relacionadas com elevados níveis de tráfego rodoviário (nomeadamente o nó A4/A28 e a própria A28), sendo característicos da ocupação urbana da zona em estudo.

Em síntese, de acordo com os diversos elementos recolhidos e com os resultados obtidos das estimativas efetuadas, pode concluir-se que a situação atual, no que respeita à qualidade do ar na zona envolvente ao NorteShopping se encontra condicionada pelas emissões provenientes de vias rodoviárias com tráfego intenso, nomeadamente do IC1/A28. As emissões associadas a esta via representam cerca de 65 % das emissões totais estimadas para o tráfego da área envolvente ao atual espaço comercial.

B) Projeção da situação atual

Embora não se prevejam alterações significativas em termos de qualidade do ar, a evolução da situação existente, na zona envolvente ao Projeto em avaliação, dependerá por um lado de alterações em termos

de volume de tráfego nas diversas vias que atravessam a zona e por outro, de alterações a preconizar nessa rede viária, que possam permitir distribuir o tráfego de forma mais eficiente e sustentada.

Tendo em conta os resultados constantes do estudo de tráfego desenvolvido no âmbito deste Projeto, no qual se prevê um crescimento anual de tráfego de 0,5%, a partir de 2017, efetuou-se a avaliação das alterações que este crescimento induzirá sobre a qualidade do ar, na área de estudo.

Nestas condições, efetuou-se uma estimativa das emissões de poluentes atmosféricos, para o ano de 2020, associados às vias rodoviárias interessadas pelo Projeto, recorrendo à aplicação dos fatores de emissão específicos para o setor do tráfego. As conclusões apontam para a previsão de um aumento de cerca de 16% das emissões associadas ao tráfego rodoviário nas vias envolventes ao NorteShopping, entre 2014 e 2020.

Adicionalmente, e de forma a desenvolver o referencial para posteriormente efetuar a avaliação de impactes, foram estimados os níveis de qualidade do ar, em termos de NO_2 e PM10 na zona envolvente ao atual NorteShopping, tomando como fontes emissoras as vias rodoviárias anteriormente consideradas, e recorrendo à aplicação do modelo de dispersão CALINE 3. As simulações efetuadas comprovaram a previsão da ocorrência de fenómenos de poluição atmosférica na envolvência do IC1/A28, com os níveis estimados a ultrapassarem os limites impostos na legislação no que respeita ao poluente NO_2.

Com efeito, quer em termos de concentração média anual, quer em termos do número de horas em que a concentração média horária excedeu os 200 $\mu g/m^3$, estima-se que os valores limite horário e anual, sejam excedidos ao longo de uma área de cerca de 6 hectares distribuídos ao longo do traçado considerado para esta via rodoviária.

Nos restantes locais do domínio, embora se estime que as concentrações de NO_2 sejam expressivas, não é expectável que os limites legais sejam atingidos.

No que concerne aos níveis de PM10, não se prevê a ultrapassagem, nem do valor limite diário, nem do anual, dentro do domínio de análise.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

Fase de construção:

Os impactes na qualidade do ar associados à fase de construção resultam de diferentes atividades relacionadas com a execução da obra. Neste sentido, as ações mais relevantes, suscetíveis de causar impactes são:

- Circulação de veículos e máquinas, quer nas vias de acesso, quer nas próprias áreas de construção;
- Movimentação de materiais e sua deposição;
- Demolições, escavações para construção de fundações e limpeza de terreno;
- Pavimentações.

As ações de demolição, escavação e limpeza de terreno são responsáveis principalmente por um acréscimo do nível de partículas na atmosfera nas zonas envolventes às obras, ou seja, na envolvente ao alçado sul do NorteShopping.

O impacte destas emissões fugitivas na qualidade do ar depende da quantidade e do tipo de partículas. A extensão da dispersão destas na atmosfera é regulada pela sua densidade e dimensão, pela sua velocidade de deposição terminal e pela turbulência atmosférica e velocidade média do vento.

Para além dos impactes associados às emissões de partículas, esperam-se também impactes associados à emissão de NO_X, PM10 e CO, resultantes dos escapes dos diversos veículos envolvidos na execução das obras, nomeadamente para transporte de materiais de e para o local de implantação do Projeto.

A produção de asfalto betuminoso para a pavimentação de acessos e parques de estacionamento produz emissões de poluentes para a atmosfera, associadas ao funcionamento dos equipamentos a alta temperatura e resultantes do processo de preparação do asfalto e da combustão de fuel na caldeira. A este tipo de atividade associa-se fundamentalmente a emissão de COV e partículas.

Em síntese, nesta fase de construção, os impactes esperados na qualidade do ar serão os característicos das operações associadas às obras de construção, sendo impactes negativos de magnitude moderada e de natureza temporária, sendo por isso classificados como pouco significativos.

Fase de exploração:

A avaliação dos impactes na qualidade do ar, para esta fase, baseou-se na estimativa das emissões associadas ao projeto em análise (tendo em conta as vias rodoviárias interessadas pelo Projeto) e na modelação da dispersão de poluentes (NO_2 e PM10), utilizando o modelo de dispersão CALINE-3, à semelhança do que foi realizado na projeção da situação de referência.

- Caracterização das emissões da rede viária na envolvente ao Projeto de Ampliação do NorteShopping:

Para caracterizar as emissões associadas à esta fase do Projeto, foram efetuadas estimativas para as emissões provenientes das vias rodoviárias mais importantes, existentes na área de estudo e cujos quantitativos de tráfego serão afetados pelo incremento da circulação de veículos associados ao NorteShopping após a sua ampliação, à semelhança do trabalho realizado para a projeção da situação de referência.

Tal como já sucedido na caracterização da situação de referência e sua projeção, os valores de tráfego médio diário anual (TMDA), para cada uma das vias consideradas no domínio de análise, foram obtidos com base nos elementos constantes no estudo de tráfego realizado no âmbito deste Projeto de Ampliação do NorteShopping.

Foram tidos em conta se os valores correspondentes às emissões totais anuais de CO, COV, NOX, Partículas e CO_2, estimadas para cada um dos troços rodoviários considerados, em comparação com as emissões inventariadas para o concelho de Matosinhos e para a situação atual.

Da análise dos resultados obtidos sobressai que os troços associados à avenida Calouste Gulbenkian, à Estrada da Circunvalação e ao IC1/A28 representam uma parte muito significativa das emissões estimadas para a envolvente ao NorteShopping, sendo o IC1/A28 a via que maior contribuição apresenta (cerca de 70 % das emissões totais estimadas).

Os valores encontrados para a fase de exploração mostram um aumento de cerca de 5% das emissões globais do tráfego associado às vias consideradas, face aos níveis obtidos no cenário base, embora este aumento não seja equivalente para todas as vias.

De facto, verifica-se que para alguns circuitos viários o volume de tráfego diminui, enquanto para outros, este volume aumenta face ao inventariado no cenário base.

- Estimativa da qualidade do ar na envolvente ao NorteShopping, no Cenário com Ampliação:

Para identificar e avaliar as alterações induzidas pelo Projeto, no que respeita aos níveis de qualidade do ar, no domínio em análise, efetuaram-se simulações da dispersão dos poluentes atmosféricos NO_2 e CO, por serem os que, já no cenário base, originam situações críticas de poluição atmosférica, na envolvente das vias de maior volume de tráfego.

Para as simulações da dispersão de poluentes na atmosfera utilizou-se a informação da estação meteorológica de Leça da Palmeira, tendo em conta observações horárias efetuadas durante o ano de 2009 (período mais recente para o qual se dispõe de um ano completo de dados meteorológicos horários). A seleção desta estação prende-se com o facto de ser a mais próxima da área de estudo e para a qual se dispõe de informação meteorológica horária recente, relativa ao regime de ventos.

Mais uma vez, o modelo selecionado para a modelação da qualidade do ar foi o modelo CALINE-3, com o qual é possível simular a dispersão de poluentes na atmosfera a partir de fontes em linha, em terreno liso ou ligeiramente acidentado, sendo a utilização deste modelo recomendada pela USEPA.

Para efeitos de simulação foi considerado um domínio de 2x2 km^2 centrado no atual NorteShopping, no qual se criou uma malha de recetores com espaçamento de 50 m entre si. Deste conjunto de pontos, excluíram-se aqueles que coincidiam com o traçado das vias simuladas ou se situavam a menos de 2 m destas. Assim, no total, para este novo cenário, consideraram-se 1442 pontos de cálculo das concentrações horárias de poluentes ao nível do solo.

Com base nestes dados foram estimadas as concentrações médias horárias ao nível do solo para NO_2 e PM10. As concentrações médias horárias de NO_2 foram determinadas com base nas concentrações de NO_X, considerando que em meio urbano, as primeiras, poderão representar até cerca de 60% das concentrações de NO_X.

Uma vez determinadas as concentrações horárias destes poluentes, para cada um dos pontos recetores, foram posteriormente calculados os diversos parâmetros estatísticos de qualidade do ar, referidos no Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro, para os poluentes considerados, nomeadamente os seguintes:

• Para NO_2:

- Concentração média anual;

- Número de excedências da concentração horária de 200 $\mu g/m^3$;

• Para PM10:

- Concentração média anual;

- Número de excedências da concentração média diária de 50 μg/m³.

As simulações efetuadas vêm comprovar a já anterior previsão da ocorrência de fenómenos de poluição atmosférica na envolvente do IC1/A28, com os níveis estimados a ultrapassarem os limites impostos na legislação no que respeita ao poluente NO_2.

Com efeito, o número de horas em que a concentração excedeu os 200 μg/m³, ultrapassou o limite legal de 18 horas num ano, numa área de cerca de 9,1 hectares distribuídos ao longo do traçado considerado para esta via rodoviária. Quanto às concentrações médias anuais de NO_2, o valor máximo obtido coincide com o valor limite anual, deixando antever de igual forma a ocorrência de fenómenos crónicos de poluição associados a este poluente atmosférico.

Nos restantes locais do domínio, embora se estime que as concentrações de NO_2 continuem a ser expressivas, tal não significa que os limites legais sejam atingidos.

No que concerne aos níveis de PM10 na atmosfera, não se prevê que qualquer dos limites impostos na legislação seja ultrapassado, dentro do domínio de análise.

Tendo em conta os resultados obtidos, pode-se concluir que a concretização da ampliação do NorteShopping agravará, embora sem significado expressivo, as condições de qualidade do ar que se encontram já deterioradas.

Este facto prende-se fundamentalmente com o acentuar de fenómenos episódicos de poluição atmosférica relacionados com as concentrações horárias de NO_2, prevendo-se que neste novo cenário, cerca de mais 3 hectares sejam afetados por concentrações horárias elevadas.

Contudo, considerando que os locais de afetação previstos se situam praticamente sobre o traçado do IC1/A28 e áreas restritas adjacentes, considera-se que o impacte sobre a qualidade do ar na zona terá magnitude reduzida e será pouco significativo, uma vez que o volume de tráfego nesta via se relaciona maioritariamente com outros movimentos que não o acesso ao NorteShopping.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

Fase de construção:

Com o objetivo de minimizar os potenciais impactes sobre a qualidade do ar durante a fase de construção foram consideradas neste projeto as medidas a seguir elencadas, as quais se consideram eficazes, nomeadamente:

- A zona da obra deverá ser vedada, de modo criar uma barreira física à dispersão de poluentes, nomeadamente poeiras;

- A execução das escavações relevantes deverá ser efetuada de forma a evitar os períodos mais secos e ventosos, de forma a diminuir o efeito da suspensão de partículas para o ar ambiente e a sua dispersão por ação do vento. Durante os trabalhos e no período seco, dever-se-á proceder à aspersão regular e controlada de água, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras;

- Durante o armazenamento temporário de terras, estas devem ser cobertas, de modo a evitar a ressuspensão de poeiras;

- Dever-se-á garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra.

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

- A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção desses dispositivos adequados.

Fase de exploração:

Durante esta fase são esperados impactes sobre a qualidade do ar em resultado de uma intensificação, embora residual quando comparada com os níveis já existentes, do volume de tráfego em vias rodoviárias já bastante congestionadas.

Nestas circunstâncias, é esperado que os valores limite fixados para o NO_2 venham a ser ultrapassados numa área de cerca de 9 hectares, distribuídos ao longo do traçado do IC1/A28.

De forma a minimizar o aumento das concentrações de poluentes na atmosfera, apresenta-se, como medida de minimização, a elaboração de um novo estudo de mobilidade que permita encontrar novos percursos ou formas de distribuição mais sustentada do tráfego rodoviário na zona.

Os cenários de tráfego que vierem a ser desenvolvidos neste âmbito deverão ser igualmente considerados num estudo de qualidade do ar associado, de forma a permitir comprovar a ocorrência de melhorias na qualidade do ar.

De acordo com a resposta ao PEA, as medidas concretas que venham a resultar destes estudos, na medida em que dependam do proponente, serão realizadas pelo mesmo.

Plano de Monitorização

Tendo em conta que os impactes identificados resultam essencialmente da presença de fontes móveis, associadas ao tráfego rodoviário, o programa de monitorização deverá contemplar a monitorização da concentração, no ar ambiente, dos poluentes CO, PM10, NO_x e NO_2. Paralelamente às determinações das concentrações de poluentes no ar ambiente, deverão também ser efetuadas medições dos parâmetros meteorológicos locais tais como: Velocidade do Vento, Direção do Vento, Quantidade de Precipitação, Temperatura do Ar, Humidade Relativa e Radiação Solar.

Destaca-se que relativamente à seleção efetiva dos locais de amostragem, a efetuar durante o planeamento da monitorização e tendo em conta a visita ao local que deverá ser efetuada após a conclusão da fase de construção, estes devem ser instalados de forma a evitar a realização de medições em microambientes de área muito reduzida, o que significa que o ponto de amostragem deve localizar-se de forma a que o ar recolhido seja representativo da qualidade do ar num segmento de rua de comprimento não inferior a 100 metros em zonas de tráfego denso. Sendo os dispositivos de amostragem orientados para o tráfego, estes devem ser instalados a uma distância mínima de 25 m da esquina dos principais cruzamentos e, no máximo, a 10 m da berma.

A monitorização deve decorrer no primeiro ano da fase de exploração. O período de frequência mínimo para as medições indicativas deverá ser de 14 % do ano, a que correspondem 8 semanas de amostragem, repartidas de modo uniforme ao longo do ano, considerando desejavelmente 2 semanas por cada trimestre do ano.

Em caso de excedência dos valores limite legislados para os poluentes monitorizados, deve ser repetida a monitorização no mesmo local ao fim de um ano. No caso de todos os parâmetros evidenciarem valores de concentração dentro dos critérios de avaliação definidos, deve reavaliar-se a necessidade de extensão do plano de monitorização, tendo em conta a existência da estação de monitorização da rede nacional de avaliação da qualidade do ar localizada na envolvente ao NorteShopping.

Adicionalmente, durante os períodos de medição deverá ser ainda efetuada uma caracterização do tráfego, de modo a recolher dados que possibilitem posteriormente estabelecer as relações entre o tráfego e a qualidade do ar medida, com especial interesse para os quantitativos que diretamente se associem à atividade do NorteShopping.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Não Relevante".

Fator Ambiental:	**Qualidade do Ar**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Sim**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	X
2.4) Sem significado	
3) Foram identificados impactes positivos?	**Não**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	X

Tendo em conta que, na fase de exploração deste Projeto de Ampliação do NorteShopping, está assegurada a avaliação da qualidade do ar, a qual vai permitir aferir a real contribuição do aumento do tráfego automóvel que este projeto acarreta, neste fator ambiental, e que estão reunidas as condições para que a CCDRN efetue um estreito acompanhamento através do Plano de Monitorização, emite-se parecer favorável condicionado ao cumprimento das medidas de minimização previstas, bem como do programa de monitorização da qualidade do ar.

Recursos Hídricos

Caracterização da Situação de Referência

Recursos Hídricos Superficiais

Ao nível dos recursos hídricos superficiais a área em estudo insere-se na Região Hidrográfica do Cávado, Ave e Leça – RH2, mais concretamente na bacia hidrográfica da ribeira da Riguinha. Esta ribeira, depois de confluir com a ribeira de Carcavelos, desagua no oceano Atlântico na Praia de Matosinhos, junto à Praça Cidade Conde S. Salvador.

A área em que se insere o projeto é uma área urbana na qual já não é possível identificar quaisquer linhas de água naturais.

Esta área não está identificada no Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos como zona ameaçada pelas cheias.

Recursos Hídricos Subterrâneos

Em termos hidrogeológicos, a área em estudo localiza-se na unidade Hidrogeológica do Maciço Antigo Indiferenciado.

De acordo com a informação constante no EIA, no relatório geológico-geotécnico da GEOMA (2015), o nível freático situa-se entre os 6,0 e os 8,0 m de profundidade e caracteriza a zona como um "ambiente hidrogeológico muito produtivo".

Ainda de acordo com o relatório da empresa EDZ (2015), o nível da água subterrânea encontrava-se, em 1994 e no local de construção do NorteShopping, entre 1,5 e 7,0 m de profundidade. Os residentes na Rua Nova da Madorninha, a sul do NorteShopping, indicaram que o nível da água subterrânea foi descendo ao longo dos anos até o poço existente no jardim de uma das casas ter secado.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

Recursos Hídricos Superficiais

O presente projeto diz respeito a uma ampliação, cuja nova construção vai ocupar uma área já impermeabilizada (parque de estacionamento), pelo que não se prevê o agravamento das condições de

escoamento. Deste modo e tendo em conta também que a área do projeto não está identificada como zona ameaçada pelas cheias considera-se que na fase de exploração não serão afetadas diretamente quaisquer cursos de água ou outras massas de água superficiais.

Durante a fase de construção, tendo em conta que o nível freático se situa entre os 6,0 e os 8,0 m de profundidade e que a zona é caracterizada como um "*ambiente hidrogeológico muito produtivo*", haverá "*necessidade de criar* [na obra] *um sistema de bombagem capaz e adequado a escoar os elevados caudais*", os quais serão encaminhados indiretamente para os recursos hídricos, através da rede de águas pluviais.

Assim, durante a fase de construção, considera-se que poderão existir impactes significativos, negativos e temporários.

Recursos Hídricos Subterrâneos

De acordo com os estudos realizados foi detetada uma descida, de alguns metros, dos níveis freáticos na área em questão (um poço existente no logradouro de uma habitação na Rua Nova da Madorninha deixou de ter água). Muito provavelmente este efeito negativo nas águas subterrâneas deveu-se à urbanização da zona e, em particular, à construção já existente do NorteShopping. É expectável que a sua ampliação, com a escavação prevista para construção de caves, agrave este efeito negativo na disponibilidade de água subterrânea. Considera-se que poderá existir um impacte pouco significativo, direto e permanente.

Na fase de construção, a potencial contaminação acidental das águas subterrâneas é um impacte pouco provável, direto, temporário, local, de magnitude reduzida e mitigável. Estas águas não são objeto de utilização.

Mais se refere, que, em termos de abastecimento de água, atualmente o NorteShopping recorre à rede pública para a água potável e a duas captações próprias. Com a ampliação projetada, prevê-se um aumento de consumo de água da ordem de 25 m^3/dia.

Em termos de efluentes líquidos produzidos, durante a fase de construção do projeto de ampliação do NorteShopping, os principais são das seguintes tipologias:

- domésticos (associados ao funcionamento das áreas sociais do estaleiro);

- industriais (associados ao funcionamento do estaleiro, oficinas, máquinas e equipamentos, incluindo as águas de lavagem das betoneiras);

- pluviais (zonas de estaleiro e de obra).

Na fase de exploração, os principais efluentes produzidos são das seguintes tipologias:

- domésticos (associados à utilização do centro comercial);

- pluviais (água das chuvas e águas de escorrência das vias e áreas verdes).

Os sistemas públicos existentes têm capacidade para o abastecimento de água e para a recolha e tratamento de águas residuais, pelo que não se preveem impactes relacionados com o acréscimo de consumo de água e consequente incremento da quantidade de águas residuais produzidas.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

O Estudo prevê, para a fase de construção, a implementação de um conjunto de medidas de minimização dos impactes ambientais ao nível dos recursos hídricos subterrâneos, com as quais se concorda, destacando-se as seguintes pela sua importância:

1. Armazenagem adequada dos produtos suscetíveis de contaminar a água (tintas, vernizes, solventes, resinas, óleos, combustível, etc.), em zonas impermeáveis, vedadas e com bacias de retenção com capacidade adequada para conter derrames acidentais.

2. Colocação de bacias de retenção nas áreas de transferência de líquidos poluentes.

3. Recolha e armazenagem adequada dos resíduos da obra de modo a prevenir a poluição da água.

4. Decantação das águas de lavagem de betoneiras e de rodados.

5. Encaminhamento das águas contaminadas pela lavagem de pincéis e outros acessórios utilizados na aplicação de tintas e vernizes para destino adequado.

Além das medidas propostas no EIA, devem ainda ser acrescentadas as seguintes:

1. Dado que os solos a escavar são fortemente caulinizados, implementação em obra de um sistema de tratamento eficaz que garanta que a descarga de águas cumpre as condições de

descarga do Anexo XVIII do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, e que não contribui para a degradação da qualidade do meio recetor.

Plano de Monitorização

O Estudo não prevê a monitorização no que respeita ao descritor recursos hídricos. No entanto, considera-se que, na fase de construção, deverá ser efetuado semanalmente o controlo das águas resultantes da escavação antes do seu encaminhamento para os recursos hídricos através do coletor de águas pluviais, em termos dos parâmetros, pH, Sólidos Suspensos Totais (SST) e Óleos Minerais.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Não Relevante".

Fator Ambiental:	**Recursos Hídricos**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Sim**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	X
2.4) Sem significado	
3) Foram identificados impactes positivos?	**Não**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	X

Em conclusão, e de um modo geral, os impactes sobre os recursos hídricos ocorrem essencialmente na fase de construção, e estão relacionados com a potencial contaminação e eventual diminuição de disponibilidade dos recursos hídricos subterrâneos.

Desta forma, apesar de o projeto poder induzir impactes negativos sobre os recursos hídricos, os mesmos são passíveis de serem minimizados, pelo que se propõe a emissão de parecer favorável, condicionado ao cumprimento do seguinte:

Medidas de Minimização

1. Armazenamento adequado dos produtos suscetíveis de contaminar a água em zonas impermeáveis, vedadas e com bacias de retenção com capacidade adequada para conter derrames acidentais.

2. Colocação de bacias de retenção nas áreas de transferência de líquidos poluentes.

3. Recolha e armazenamento adequado dos resíduos da obra de modo a prevenir a poluição da água.

4. Decantação das águas de lavagem de betoneiras e de rodados.

5. Encaminhamento de todas as águas residuais, produzidas quer na fase de construção, quer na fase de exploração para a rede pública de saneamento.

6. Dado que os solos a escavar são fortemente caulinizados, implementação em obra de um sistema de tratamento eficaz que garanta que a descarga de águas cumpre as condições de descarga do Anexo XVIII, do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, e que não contribui para a degradação da qualidade do meio recetor.

Monitorização

Monitorização semanal, na fase de construção, das águas resultantes da escavação antes do seu encaminhamento para os recursos hídricos através do coletor de águas pluviais, em termos dos parâmetros, pH, Sólidos Suspensos Totais (SST) e Óleos Minerais.

Geologia

Caracterização da Situação de Referência

O EIA informa que, conforme representado na Carta Geológica de Portugal na escala 1:50.000, folha 9-C (Porto) o projeto se localiza numa área de litologia granítica designada por Granito do Porto e que a empresa GEOMA efetuou, em 2015, um reconhecimento geológico-geotécnico da área do projeto de ampliação do NorteShopping, incluindo oito sondagens mecânicas e caracterizações laboratoriais.

O EIA refere que, de acordo com o relatório da GEOMA, "*o Granito do Porto (γm) carateriza-se, logo que reconhecido, por areias siltosas finas a médias de tons cinza esbranquiçados quando caulinizadas com laivos acastanhados. Esta unidade apresenta-se em estado solto a compacto* (...) *até aos 10,00/13,00 metros (4,00* e

8,50 metros nas sondagens S2 e S8), evoluindo daí para baixo para estados muito compactos (...). *Genericamente por toda a área de intervenção ocorre horizonte superficial de Depósitos de aterro (At) caracterizados por composição areno-siltosa de tons acastanhados, por vezes exibindo alguma contaminação orgânica e uma espessura máxima a não ultrapassar os 2,50 metros*". Ainda de acordo com o mesmo relatório, é referido que os solos são de utilização e mobilização condicionada face à elevada percentagem de finos e à sua plasticidade, concluindo que "*a remoção dos terrenos não oferece nenhuma dificuldade, tendo em conta o estado terroso dos terrenos graníticos, podendo mobilizar-se para o efeito escavadora giratória*".

Também é mencionado no EIA que na área não estão identificados quaisquer valores geológicos com interesse científico ou cultural nem recursos geológicos com interesse económico e que o único risco geológico identificado é o sísmico, localizando-se a área do projeto na zona de intensidade sísmica de grau VI, de acordo com a Carta de Isossistas de Intensidades Máximas (IM, 1996), e na zona D – de menor risco sísmico, de acordo com o zonamento do território nacional estabelecido pelo Regulamento de Segurança e Ações para Estruturas de Edifícios e Pontes, 1983.

Considera-se que, após a apresentação do relatório do Reconhecimento Geológico-Geotécnico da Expansão do NorteShopping – Matosinhos, da responsabilidade da empresa GEOMA (solicitado aquando do pedido de elementos adicionais), a caracterização da situação de referência, face à tipologia de projeto, foi convenientemente estruturada e efetuada.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

O EIA refere que, não estando identificados quaisquer valores geológicos com interesse científico ou cultural nem recursos geológicos com interesse económico que possam ser afetados pela construção do projeto e considerando que o risco sísmico, único risco geológico identificado, será adequadamente considerado no âmbito do projeto, não se identificam quaisquer impactes na Geologia.

Aquando da fase de conformidade, e após solicitação, foi apresentado o Estudo Prévio da Contenção e Escavação Periférica (Memória e Condições Técnicas Especiais) (Quadrantes, 2015), que identifica os potenciais impactes da escavação, apresenta medidas de minimização e inclui uma análise da estabilidade dos taludes previstos.

O referido Estudo informa que, tendo em conta tratar-se de uma escavação a céu aberto realizada ao abrigo de taludes, o impacte mais provável (conforme natureza geológica) será a possibilidade de

instabilização de taludes e aumento da erosão. Refere ainda que não existem riscos de deslizamentos / abatimentos e outros comportamentos do substrato geológico na envolvente à área de implantação do projeto que possam ser causadas pelas escavações do projeto.

Considera-se que os eventuais impactes foram corretamente identificados – após apresentação dos elementos adicionais, sendo somente aplicáveis à fase de construção do projeto. Considera-se ainda que os impactes identificados, apesar de negativos e de poderem atingir uma magnitude moderada, são pouco prováveis, pelo que se classificam como pouco significativos.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

O EIA menciona que não tendo sido identificados impactes, não há lugar a medidas de mitigação.

Após apresentação do Estudo Prévio da Contenção e Escavação Periférica (Memória e Condições Técnicas Especiais) na fase de conformidade, importa salientar que o Estudo apresentado refere que, no caso de impactes como possibilidade de instabilização de taludes e aumento de erosão, decorrentes das atividades de escavação em obra, o Projeto prevê medidas tais como:

- Os trabalhos de escavações e aterros serão iniciados logo que os solos estejam limpos, evitando repetição de ações sobre as mesmas áreas.

- Executar os trabalhos que envolvam escavações a céu aberto e movimentação de terras de forma a minimizar a exposição dos solos nos períodos de maior pluviosidade, de modo a diminuir a erosão hídrica e o transporte sólido.

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

- Durante o armazenamento temporário de terras, deve efetuar-se a sua proteção com coberturas impermeáveis. As pilhas de terras devem ter uma altura que garanta a sua estabilidade.

- De modo a evitar as possíveis instabilizações de taludes na fase de construção, deverão ser utilizadas na fase de obra todas as soluções (e.g., adoção de inclinações de talude adequadas, saneamento da camada alterada e drenagem adequada das exsurgências) que promovam a sua estabilidade.

No que respeita ao balanço de movimentação de terras, positivo, preconiza o seguinte:

- Sempre que possível, serão utilizados os materiais provenientes das escavações como material de aterro, de modo a minimizar o volume de terras sobrantes (a transportar a vazadouro autorizado).

Considera-se que parte das medidas de projeto elencadas são boas práticas para armazenamento e movimentação de solos e não relativas ao substrato geológico, sendo as restantes medidas de cariz geotécnico, respeitantes ao projeto de escavação que são da inteira responsabilidade do projetista/dono de obra, pelo que não podem ser consideradas medidas de minimização para o fator ambiental Geologia.

Não obstante, considera-se que o Projeto de "Ampliação do Conjunto Comercial NorteShopping" deverá ter em consideração todas as medidas elencadas no "Estudo Prévio da Contenção e Escavação Periférica", na sua fase de construção.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Não Relevante".

Fator Ambiental:	**Geologia**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Sim**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	X
2.4) Sem significado	
3) Foram identificados impactes positivos?	**Não**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	X

Face ao exposto, e tendo em consideração que os impactes ambientais identificados são pouco significativos, emite-se parecer favorável referente ao fator ambiental Geologia para o projeto da "Ampliação do Conjunto Comercial NorteShopping".

Socio-economia

Caracterização da Situação de Referência

O Centro Comercial NorteShopping localiza-se no concelho de Matosinhos na fronteira com o concelho do Porto, na zona da Senhora da Hora, na União das Freguesias de S. Mamede de Infesta e da Senhora da Hora. Conta atualmente com cerca de 266 lojas, dos vários ramos comerciais, gerando cerca de 2.800 empregos diretos e cerca de 4.000 empregos indiretos. O centro distribui-se por uma área de 74.990 m^2, considerando os diversos pisos (a área de implantação ao nível do solo é de 36.400 m^2) e dispõe de 4.400 lugares de estacionamento.

No que se refere a acessibilidades, regista-se a proximidade a vias rodoviárias de grande importância regional, como o IC1 / A28 ou a Estrada de Circunvalação. Tem ainda na sua proximidade uma estação da rede do Metro do Porto (Sete Bicas), onde passam cinco das linhas desta rede de transporte público aumentando a sua conexão, quer para o interior do concelho de Matosinhos, quer com a cidade do Porto e com outros concelhos da região, e diversas carreiras de autocarro, de diferentes operadores, como os STCP e a Resende Urbanos, diversificando as carreiras e os trajetos na área envolvente do Porto.

Na sua envolvente existem outras unidades de comércio e serviços, podendo destacar-se o Hospital Pedro Hispano e as lojas ou conjuntos comerciais do AKI, da Nissan, do Modelo – Continente, do Recheio, entre outros. Verifica-se a presença de diversas pequenas unidades comerciais, oficinas e de armazenamento, de vários ramos de atividade, e também lotes residenciais antigos (como na zona da Madorninha, a sul do centro comercial), cercados por zonas edificadas mais recentes, sobretudo para nordeste, nascente e sudeste, com maior volumetria, e onde se encontra uma ocupação mista de habitação, escritórios, comércio e serviços. Salientam-se, da análise da informação apresentada no âmbito do descritor ruído, os locais considerados como usos do solo com sensibilidade ao ruído, nomeadamente, o adro da Igreja da Nossa Senhora da Hora, os edifícios residenciais dos Lotes 1, 2 e 3 da Quinta das Sedas, na Rua Henrique Pousão, o edifício de habitação do Lote 8 da Quinta das Sedas, perto da entrada principal do NorteShopping, no entroncamento da Rua Amadeu de Sousa Cardoso com a Rua Sara Afonso, o edifício de habitação com 6 pisos, na zona Sul da Avenida Dr. Manuel Teixeira Ruela e as habitações da Rua Nova da Madorninha, voltadas para o estacionamento à superfície do NorteShopping.

A abordagem dos fatores socioeconómicos, refletida no EIA, compreendeu a análise das componentes referentes à "população e dinâmica demográfica", ao "emprego e atividades económicas" e às "componentes socioculturais".

Ao nível da "população e dinâmica demográfica" são apresentados os dados da população residente em Matosinhos e no Grande Porto, nas últimas décadas, bem como a distribuição da população residente por grupos de idade. É referido que o concelho de Matosinhos ainda é relativamente jovem, mas apresenta já um índice de envelhecimento superior ao da média da Área Metropolitana do Porto e uma baixa percentagem de jovens, podendo prever-se que a tendência para o envelhecimento se venha a acentuar. No âmbito da economia, a distribuição da população ativa empregada por setores da atividade económica, revela um relativo desequilíbrio entre os quatro concelhos considerados, sendo o setor terciário o mais destacado. O Indicador de Poder de Compra *per Capita* (IPC) é considerado no EIA como um indicador geral de desenvolvimento socioeconómico e, em certa medida, sociocultural de cada concelho e região, e um indicador da posição relativa de cada um deles em termos de desenvolvimento, face à média nacional. O IPC compara as regiões e os concelhos com um padrão de referência (Portugal = 100). Em 2011, o último ano publicado (INE, 2013), o Grande Porto e a Grande Lisboa estavam acima do valor nacional (111,3 e 142,4, respetivamente). Matosinhos, Maia e Porto estão entre os quatro concelhos com valores mais elevados no conjunto da Área Metropolitana, e acima da média de referência nacional, o que apenas se verifica em 36 dos 308 municípios do País. Relativamente às "componentes socioculturais" o EIA refere que, embora a área onde se localiza o NorteShopping ainda mantenha muitas referências com as antigas ocupações agrícolas e industriais da zona, não se identificaram elementos particularmente marcantes ou simbólicos de identidade local, mesmo que de caráter não monumental, ou que constituam fator de especial relevância para as vivências locais, com a exceção, a norte do centro comercial, da zona do cemitério e Igreja da Senhora da Hora, que se localizam no sentido oposto – em relação ao edifício do NorteShopping – ao da ampliação em análise. Toda a zona se encontra fortemente marcada por infraestruturas, sobretudo rodoviárias, e edificações contemporâneas, que acentuam as dinâmicas de transformação deste território que se têm feito sentir nas últimas décadas.

Na resposta ao Pedido de Elementos Adicionais, relativamente à existência de reclamações, é referido que os registos, recebidos através de uma considerável variedade de canais, são formalizados diretamente ao Provedor do cliente, ou num livro de registos próprio do shopping ou ainda nos instrumentos legalmente destinados à receção de reclamações (livro ASAE). São classificados por categorias que contemplam as situações relativas à atividade de cada loja, a aspetos de segurança, a estacionamento, a questões ambientais ou numa categoria de situações diversas. Considerando o ano de 2014 e os dez primeiros meses de 2015, ocorreram 364 registos dos quais 4 se relacionam com questões ambientais (energia, água, resíduos e plantas).

Da análise ao Relatório da Consulta Pública (CP), verificou-se a participação de inúmeros moradores na zona envolvente ao Norte Shopping com preocupações relacionadas com o tráfego e alterações propostas no EIA, como o ruído e a qualidade do ar. É referida a inexistência de acessos ao piso 2 para pessoas de mobilidade reduzida, e é solicitado o levantamento do estado de conservação (do exterior e interior) dos edifícios mais próximos dos locais em obra.

Assim considera-se que as questões mencionadas na CP deverão ser consideradas pelo proponente.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

De acordo com a informação do EIA, a fase de construção da zona de expansão do NorteShopping terá uma duração prevista de 18 meses e consiste, fundamentalmente, de trabalhos de construção civil, acompanhados dos necessários projetos de remodelação e reforço das redes de infraestruturas (condutas de abastecimento e escoamento de águas, de energia e de climatização, entre outros). Estes últimos foram considerados, pelo proponente, como projetos associados à expansão do centro comercial e não terão implicações para a análise dos impactes socioeconómicos objeto deste EIA.

Está prevista a instalação de estaleiros num terreno atualmente desocupado, imediatamente a norte do centro comercial e a desativação do atual parque de estacionamento público de superfície, na área para onde se irá fazer a expansão do NorteShopping, assim como das circulações locais nessa mesma área. O número médio de trabalhadores empregues na obra, ao longo de todas as suas fases, foi estimado em cerca de 150.

Assim, o impactes identificados no EIA relativamente à fase de construção passam pelo aumento do tráfego de veículos pesados nas vias mais próximas envolventes ao NorteShopping, com perturbação do tráfego local e aumento dos níveis de ruído. Este impacte foi considerado negativo, direto, temporário, reversível, de âmbito local, de magnitude moderada, e pouco significativo a significativo pelo seu caráter temporário e possibilidade de minimização.

A incomodidade sobre os clientes do centro comercial, utilizadores das vias circundantes e moradores e outros utilizadores dos estabelecimentos na vizinhança, sobretudo dos prédios da Rua Nova da Madorninha, pelo ruído e poeiras gerados pelos trabalhos de construção civil foi avaliado como um impacte negativo, direto, temporário, reversível, de âmbito local, de magnitude moderada, pouco significativo a significativo pelo seu caráter temporário, pouca sensibilidade atual da área afetada e possibilidade de minimização.

A perturbação do estacionamento nas ruas próximas, pela supressão dos cerca de 250 lugares do parque de superfície a sul do centro comercial induzirá um impacte negativo, direto, de caráter permanente, não reversível, de âmbito local, de magnitude moderada a elevada, avaliando-se como significativo, pela sua magnitude e por ser dificilmente minimizável.

O aumento do emprego devido às obras de construção induzirá um impacte positivo, direto, temporário, de âmbito local a regional, de magnitude moderada, avaliado como significativo, pela possibilidade da sua potenciação e pela sua magnitude, sobretudo num período de elevado desemprego como o que atualmente se verifica no País.

A presença de um relativamente elevado número de trabalhadores durante muitos meses e a possibilidade de recurso a abastecimentos e serviços locais, de alimentação, reparações de equipamentos e veículos e outros serviços, traduz-se num impacte sobre a economia local, de sinal positivo, indireto, provável, temporário, de magnitude reduzida a moderada, avaliado como pouco significativo, por ser incerto e temporário.

Quanto à fase de exploração, o EIA refere que este conjunto comercial reforçará a sua posição de maior centro comercial da região Norte, com uma maior e mais diversificada oferta de espaços comerciais e de lazer, consolidando ou reforçando a sua capacidade de atração de visitantes e aumentando o emprego gerado diretamente de 2.800 para cerca de 3.500 trabalhadores, e indiretamente de 4.000 para cerca de 5.200 postos de trabalho. Contribuirá ainda para a consolidação do modelo territorial implantado nesta zona, onde o centro opera há quase vinte anos e onde se encontra próximo de outras grandes superfícies comerciais e de serviços, não constituindo, assim, qualquer rutura com as dinâmicas socioeconómicas e territoriais dominantes, nem um desequilíbrio sensível no tecido social existente.

Deste modo, os impactes identificados nesta fase prendem-se com a questão das circulações rodoviárias e ao eventual aumento do tráfego gerado pelo centro comercial. A perturbação na circulação automóvel, pelo aumento do tráfego de veículos ligeiros e pesados com destino e origem no NorteShopping, cujo impacte, embora não se disponha de valores exatos para este aumento de tráfego, foi considerado no EIA como negativo, direto, provável, permanente, reversível, de magnitude reduzida, de âmbito local e regional e minimizável, avaliado como pouco significativo a significativo, devido à reorganização das circulações locais, incluindo o esquema de entradas e saídas no centro comercial e a sua relação com as vias vizinhas. Salienta-se que as questões relacionadas com o tráfego são avaliadas no âmbito do respetivo descritor.

A perturbação na gestão do tráfego automóvel, pela supressão da área de estacionamento público existente a sul do centro comercial, induzirá um impacte negativo, direto, certo, permanente, não reversível, de magnitude moderada, de âmbito local e minimizável, foi avaliado como pouco significativo atendendo à possibilidade da sua compensação pela maior oferta de lugares de estacionamento no edifício do NorteShopping. Contudo salienta-se que os eventuais utilizadores deste parque público sem intenção de frequentar o centro comercial, também serão afetados negativamente.

As perturbações do tráfego e do estacionamento darão origem potencialmente a um aumento do ruído ambiente e a níveis mais elevados de poluição atmosférica, o que aliado à proximidade de uma frente edificada de grande dimensão, com a perturbação visual daí decorrente, causará uma maior incomodidade sobre os residentes e utilizadores dos edifícios do lado sul da Rua Nova da Madorninha. Este impacte foi considerado negativo, direto e indireto, permanente, não reversível, de magnitude reduzida a moderada, de âmbito local e minimizável, avaliado como pouco significativo a significativo devido à sua possibilidade de minimização e à pouca sensibilidade do território onde ocorre.

Como impacte positivo é referido que a ampliação do Centro Comercial NorteShopping potencia a criação de mais emprego, cerca de 700 postos de trabalho diretos e de mais cerca de 1.200 indiretos, considerado como um impacte, direto e indireto, provável, de âmbito local e regional, permanente, reversível, de magnitude elevada, que se avalia como significativo a muito significativo, pela sua magnitude e pelas circunstâncias socioeconómicas adversas que o País atravessa e que se têm traduzido em elevadas taxas de desemprego.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

O EIA apresenta as seguintes medidas de minimização e potenciação dos impactes identificados, que se consideram adequadas.

Antes do início de obra considera-se que deverá ser efetuado o levantamento do estado de conservação (do exterior e interior) dos edifícios mais próximos dos locais em obra, e que possam vir a ser afetados durante a fase de obra, através de vistorias prévias ao início das obras e do acompanhamento das situações durante a fase de obra.

Para a fase de construção, devem ser adotadas as seguintes medidas:

- Durante toda a duração da obra, deve ser instalado um mecanismo expedito, nomeadamente através de contacto telefónico, que permita esclarecer dúvidas, prestar informações ou recolher e encaminhar devidamente eventuais reclamações relacionadas com o projeto ou com os trabalhos em curso;

- Em caso de necessidade de interrupção ou condicionamento de vias, deve ser antecipadamente e convenientemente divulgado o prazo dessas situações e o esquema de alternativas de circulação a adotar;

- As vias a utilizar devem ser devidamente limpas de lamas e outros resíduos arrastados pelos rodados dos veículos utilizados ou como resultado de escorrências da área de intervenção ou dos estaleiros;

- As necessidades de recrutamento de mão-de-obra devem ser divulgadas junto dos centros de emprego dos concelhos de Matosinhos, Maia, Porto e Vila do Conde, para favorecer a oportunidade de emprego local.

Na Fase de exploração devem ser adotadas as seguintes medidas:

- Os novos esquemas de circulação e acesso automóvel, assim como as ligações ao centro a partir das paragens de transportes públicos mais próximas (de metro e de autocarro) devem ser devidamente publicitados, desde antes da reabertura até durante as primeiras semanas após a entrada em funcionamento das novas áreas comerciais, quer aos visitantes e clientes do centro quer ao público em geral;

- Deve ficar disponível para qualquer utilizador, de forma gratuita, um número de lugares de estacionamento do centro comercial, no respetivo horário de abertura, pelo menos equivalente ao número de lugares a eliminar no parque de superfície a desativar com a expansão do NorteShopping;

- As necessidades de recrutamento de emprego deverão ser divulgadas junto dos centros de emprego dos concelhos de Matosinhos, Maia, Porto e Vila do Conde, para favorecer a oportunidade de emprego local.

Plano de Monitorização

Não foi apresentada uma proposta de monitorização no âmbito do descritor em apreço. Contudo, considera-se que da implementação do mecanismo expedito para receção de reclamações ou pedidos

de esclarecimento deverá ser elaborado um relatório com identificação das questões registadas e o desenvolvimento dado.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Relevante".

Fator Ambiental:	**Socio-economia**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Sim**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	X
2.4) Sem significado	
3) Foram identificados impactes positivos?	**Sim**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	X
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	

De um modo geral, e no âmbito do descritor "Socioeconomia" considera-se que os impactes negativos do projeto podem ser considerados pouco significativos a significativos. Contudo, entende-se que as Medidas de Minimização previstas para a fase de construção serão suficientes para minimizar os impactes identificados, pelo que os impactes negativos residuais passarão a ser pouco significativos.

Como impactes positivos, considerados significativos a muito significativos, salientam-se os efeitos no emprego e nas atividades económicas.

Do exposto, considera-se ser de emitir parecer favorável ao projeto apresentado, condicionado ao cumprimento das medidas de minimização anteriormente mencionadas para este descritor.

Resíduos

Caracterização da Situação de Referência

O Centro Comercial já se encontra em exploração, sendo que os principais resíduos produzidos são maioritariamente de tipologia doméstica, associados à utilização do centro comercial, às áreas de serviços e de comércio.

A exploração atual permitiu identificar a produção das seguintes tipologias de resíduos: papel e cartão, filme plástico, plástico PET, vidro, resíduos sólidos urbanos, resíduos orgânicos, resíduos verdes e de jardins, madeira, plástico duro, sucata, embalagens de metal, óleos/gorduras alimentares, esferovite, cruzetas, copos plásticos, inertes, toner e tinteiros.

O NorteShopping possui um sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança, que inclui uma Instrução Técnica que define as melhores práticas a serem implementadas, de modo a minimizar os seus potenciais impactes e riscos.

No concelho de Matosinhos, a gestão de RU está a cargo da LIPOR – Sistema Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

A) Fase de construção

Os impactes dos resíduos associados à fase de construção resultam de diferentes atividades relacionadas com a execução da obra. Neste sentido, as ações mais relevantes, suscetíveis de causar impactes são:

- Atividades de construção (escavações e demolições);
- Atividades de construção do edifício – estruturas e acabamentos;
- Atividades de construção (estaleiro).

Na fase de construção, os impactes esperados pela produção de resíduos serão os característicos das operações associadas às obras de construção, sendo impactes negativos, diretos, irreversíveis, de magnitude reduzida a moderada, local e de natureza temporária, sendo classificados como pouco significativos.

B) Fase de exploração

Os impactes dos resíduos associados à fase de exploração resultam de diferentes atividades relacionadas com o funcionamento do Centro. Neste sentido, as ações mais relevantes, suscetíveis de causar impactes são:

- Atividades comerciais;

• Atividades de manutenção.

Na fase de exploração, os impactes esperados pela produção de resíduos negativos, diretos, irreversíveis, de magnitude reduzida, local e de natureza temporária, sendo classificados como pouco significativos.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

A) Fase de construção

Com o objetivo de minimizar os potenciais impactes do risco de contaminação acidental da água na fase de construção, pela produção de resíduos foram consideradas as seguintes medidas:

• Armazenagem adequada dos produtos suscetíveis de contaminar a água (tintas, vernizes, solventes, resinas, óleos, combustível, etc.), em zonas impermeáveis, vedadas e com bacias de retenção com capacidade adequada para conter derrames acidentais.

• Colocação de bacias de retenção nas áreas de transferência de líquidos poluentes.

• Recolha e armazenagem adequada dos resíduos da obra de modo a prevenir a poluição da água.

• Interdição de operações de lavagem e manutenção de equipamentos e veículos no esteiro e zonas de obra.

• No caso da utilização de sanitários portáteis, recolha frequente das respetivas águas residuais e envio para destino adequado.

• Sinalização dos locais para lavagem de betoneiras e de rodados.

• Decantação das águas de lavagem de betoneiras e de rodados.

• Sinalização dos locais de lavagem de pincéis e outros acessórios utilizados na aplicação de tintas e vernizes.

• Colocação nos locais de lavagem de pincéis e outros acessórios utilizados na aplicação de tintas e vernizes de recipientes (por exemplo, bidons de 200 litros de capacidade) para recolha das águas contaminadas.

• Encaminhamento das águas contaminadas pela lavagem de pincéis e outros acessórios utilizados na aplicação de tintas e vernizes para destino adequado.

• Colocação na proximidade das zonas de armazenagem de material para a contenção de derrames (areia, material absorvente, etc.), sendo essa localização devidamente sinalizada.

• Afixação em locais claramente visíveis dos procedimentos a seguir em caso de derrame acidental, incluindo as informações de contactos em caso de emergência.

• Em situações de emergência em que seja requerida a reparação de equipamentos no local, colocação na área de trabalho de um revestimento impermeável disposto de forma a assegurar a recolha de óleos.

• Em caso de derrame acidental, contenção imediata do mesmo com solo ou areia e prevenção da entrada do derrame nos sistemas de drenagem.

• Em caso de derrame acidental, remoção do solo contaminado.

• Colocação em contentor apropriado do material utilizado na contenção e absorção do derrame e do solo contaminado.

B) Fase de exploração:

Para a fase de exploração a empresa tem já em vigor um Sistema de Gestão Ambiental para a gestão de resíduos, que continuará a ser adotado pela totalidade do NorteShopping. Este Sistema possuiu uma série de documentos que definem como se processa a gestão (fluxograma), quem é responsável, a descrição das operações a realizar, as análises de verificação a efetuar, de forma a detetar eventuais não conformidades.

Faz parte ainda deste Sistema um conjunto de diretrizes técnicas que definem o processo de separação, armazenagem, transporte e destino final de resíduos perigosos e não perigosos.

Plano de Monitorização

Os potenciais impactes negativos associados à produção de resíduos decorrem da quantidade produzida, que poderá sobrecarregar o sistema de gestão, bem como da perigosidade desses mesmos resíduos, que poderá afetar negativamente outros fatores ambientais (como, por exemplo, água, saúde humana ou

solo). A adequada gestão destes critérios é, por sua vez, dependente das condições de armazenamento temporário dos resíduos produzidos, bem como das operações de destino final selecionadas.

1) Parâmetros a monitorizar

Os parâmetros a monitorizar, tanto na fase de construção como na de exploração são os seguintes:

- quantidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida (em peso ou volume, de acordo com a natureza do resíduo);

- perigosidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida;

- condições de armazenamento temporário;

- operação de gestão de resíduos utilizada.

2) Locais de amostragem e registo

Tanto na fase de construção como na de exploração, os locais definidos para o armazenamento de cada tipologia de resíduos correspondem aos locais de amostragem preferencial, dado que correspondem às áreas nas quais é expectável a maior concentração de resíduos e nas quais serão implementadas os principais procedimentos para garantir a sua adequada gestão.

Paralelamente, na fase de construção devem ser aleatoriamente amostradas as frentes de obra ativa e as áreas sociais do estaleiro, também para avaliar o cumprimento das condições de armazenamento e a ausência de abandono de resíduos. Com o mesmo objetivo, na fase de exploração, devem ser aleatoriamente amostradas pelo menos duas áreas técnicas do centro comercial.

Dada a sua ampla abrangência, a seleção destes locais traduz-se na representatividade estatística da amostragem para a avaliação das condições de armazenamento temporário.

Em termos de registo e de acordo com os requisitos legais e os procedimentos internos da empresa, o encaminhamento dos resíduos para os destinos finais adequados deve ser acompanhado das respetivas guias. Estas incluem a indicação do código da Lista Europeia de Resíduos (LER), aprovada pela Portaria n.º 209/2004, de 3 de março, que por sua vez indica a perigosidade do resíduo. As guias de acompanhamento de resíduos incluem também a indicação da quantidade encaminhada de resíduos, bem como do código da operação de gestão a que o resíduo será sujeito.

Estas guias incluem, portanto, a informação necessária sobre três dos parâmetros a monitorizar (quantidade, perigosidade e operação de gestão) e, assim, correspondem a informação-base estatisticamente relevante para o desenvolvimento do presente plano.

Quanto ao parâmetro das condições de armazenamento temporário dos resíduos, o registo associado corresponde ao resultante das atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da empresa.

3) Período e frequência das amostragens ou registos

Prevendo-se a duração da fase de construção por 18 meses, a monitorização dever ser realizada durante todo esse período, com uma frequência mínima bimensal (adaptável, caso o ritmo da obra aumente).

Considerando que o presente projeto corresponde à ampliação de uma área comercial já em funcionamento, deve ser realizada uma monitorização prévia à fase de construção, que sirva como referencial da situação atual.

Na fase de exploração, a monitorização deve ser realizada anualmente. Mas a produção e gestão dos resíduos deve ser continuamente acompanhada.

4) Métodos de amostragem e registo de dados

Os métodos incluem as seguintes atividades:

- Visitas periódicas aos locais de amostragem;

- Preenchimento, nos locais de amostragem, das listagens associadas às atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da empresa, incluindo registo fotográfico das melhores práticas e dos incidentes;

- Recolha, organização e análise das guias de acompanhamento dos resíduos;

- Contacto com entidades externas (como os operadores de gestão de resíduos) e internas (operadores internos de triagem de resíduos) para o esclarecimento de dúvidas ou o solucionamento de eventuais constrangimentos.

Para auxílio do trabalho de monitorização será utilizada uma máquina fotográfica.

5) Indicadores de atividade do projeto

Na fase de construção, o principal indicador de atividade é a cadência de desenvolvimento da empreitada, que poderá ter reflexos diretos na quantidade produzida de resíduos e nas respetivas condições de armazenamento.

A capacidade de atração de visitantes, na fase de exploração, será o principal indicador de atividade com potencial influência nos resultados obtidos durante a monitorização.

6) Métodos de tratamento e critérios de avaliação dos dados

Os dados serão tratados estatisticamente de modo a avaliar, para cada parâmetro, o ponto de situação face a cada critério.

Os métodos de avaliação dos dados incluem a confrontação do preconizado no EIA e na DIA, incluindo ao nível dos destinos finais selecionados para os diferentes fluxos, com a realidade verificada nas fases de construção e de exploração do projeto.

Para tal, utilizam-se os critérios indicados no quadro seguinte, cujos objetivos são também definidos e que se encontram balizados pelas metas indicadas.

Parâmetro a monitorizar	Critério de avaliação	Objetivos a alcançar pela monitorização	Meta a alcançar pela monitorização
Quantidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida	Quantidade relativa face à disponibilidade dos operadores na região*	Avaliar a capacidade dos operadores para absorver a quantidade de resíduos resultante das diferentes fases do projeto	Quantidade produzida pelo projeto inferior a 5% do total produzido na região, por fluxo de resíduo
Perigosidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida	Taxa de perigosidade dos resíduos produzidos	Avaliar a capacidade dos operadores para absorver a tipologia de resíduos resultante das diferentes fases do projeto	Quantidade de resíduos perigosos produzidos pelo projeto inferior a 5% do total de resíduos produzidos
Condições de armazenagem temporário	Condições adequadas de armazenamento temporário	Avaliar o cumprimento do definido nas Instruções Técnicas associadas ao sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da Sonae Sierra indicadas na DIA	Existência de um máximo de 5% de não conformidades relacionadas com as condições de armazenamento (não passíveis de causar incidentes graves) Ausência de não conformidades relacionadas com as condições de armazenamento (passíveis de causar incidentes graves)
Operação de gestão de resíduos utilizada	Taxa de valorização de resíduos face à eliminação definitiva	Avaliar a predominância das operações de valorização de resíduos, em detrimento da sua eliminação definitiva	80% de valorização do total de resíduos produzidos

7) Responsabilidades

Antes do arranque do plano de monitorização dos resíduos deve ser definida a hierarquia de responsabilidade interna, compatibilizando a execução do presente plano com as atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da Sonae Sierra. Esta compatibilização permitirá a eliminação de redundâncias e a operacionalização do plano, no terreno, de forma mais eficiente.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Não Relevante".

Fator Ambiental:	**Resíduos**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Sim**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	X
2.4) Sem significado	
3) Foram identificados impactes positivos?	**Não**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	X

Tendo em conta que no Centro Comercial se encontra já em vigor um sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança, que que permite minimizar os potenciais impactes e riscos, pelo que se considera que será fundamental que este sistema seja alargado à área da ampliação.

É fundamental ainda que o Plano de Monitorização dos Resíduos seja devidamente implementado e cumprido, de forma a verificar o desempenho das medidas de minimização e mitigação propostas, detetando assim as situações de não conformidades e eventuais aspetos passiveis de melhoria.

Considera-se que estão reunidas as condições para emitir parecer favorável.

Ruído

Caracterização da Situação de Referência

No presente EIA procede-se à avaliação dos impactes associados ao projeto de ampliação do NorteShopping. Procede-se à análise dos valores obtidos e calculados por simulação computacional à luz do enquadramento legal aplicável, sendo identificados os eventuais impactes no ambiente sonoro, preconizadas medidas de minimização e definido um programa de monitorização do ruído ambiente.

O ambiente sonoro local apresenta-se, dada a proximidade de um conjunto de vias rodoviárias estruturantes, bastante perturbado pelo ruído de tráfego rodoviário. Regista-se, ainda, a contribuição do ruído de tráfego associado ao Aeroporto Sá Carneiro, bem como o ruído de tráfego ferroviário do Metropolitano do Porto, cujo traçado se implanta a Este da zona em análise.

A caracterização do ambiente sonoro na zona envolvente do Centro Comercial NorteShopping foi efetuada com recurso a medições de ruído ambiente junto a locais com usos do solo com sensibilidade ao ruído, dispostos nos diferentes quadrantes relevantes, e contemplando um conjunto representativo de recetores.

Os resultados obtidos nos registos experimentais e na modelação da situação atual revelam que o ambiente acústico local apresenta um grau de perturbação elevado, característico de zonas urbanas atravessadas por vias rodoviárias estruturantes com elevadas densidades de tráfego.

A observação dos mapas de ruído permitem observar que as vias rodoviárias principais são determinantes no estabelecimento dos níveis sonoros locais relativamente elevados.

Nestas vias, que apresentam volumes de tráfego muito elevados, com diversas alturas de congestionamento, o tráfego rodoviário que acede ao NorteShopping não representa uma contribuição relativa elevada, pelo que, na vizinhança das mesmas, os níveis sonoros não sofrem alterações acentuadas fora do horário de funcionamento do centro comercial.

No caso das restantes vias envolventes, mas sobretudo os eixos transversais de acesso ao centro comercial, consta-se que o tráfego rodoviário é predominantemente captado pelo NorteShopping. Na vizinhança destas vias, os níveis sonoros decrescem acentuadamente após o encerramento do centro comercial.

Em termos absolutos, os níveis sonoros registados junto aos usos com sensibilidade ao ruído situados na envolvente do NorteShopping tendem a superar os limiares admissíveis em zonas mistas nas fachadas voltadas diretamente para as vias principais.

Os limiares associados a zonas mistas não são, no entanto, ultrapassados junto das utilizações religiosas, nem nos arruamentos secundários da urbanização da Quinta das Sedas, incluindo as fachadas voltadas para o NorteShopping.

Relativamente às habitações da rua Nova da Madorninha, e com exceção das habitações no extremo Oeste, os níveis sonoros não ultrapassam os limites associados a zonas mistas.

No caso da não concretização da ampliação do Centro Comercial NorteShopping, e de acordo com o estudo de tráfego, seria expectável um crescimento médio do volume de tráfego rodoviário da ordem dos 18%, entre 2015 e 2020.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

A) Fase de construção:

Na fase de construção terão lugar diversas operações como, por exemplo, demolições, implantação de estaleiros, escavações, terraplanagens, movimentação e transporte de terras e materiais, betonagens e outras atividades de construção de edifícios e instalação de equipamentos.

Não sendo possível prever com exatidão, os níveis sonoros junto dos recetores sensíveis ao ruído, pode, no entanto, considerar-se que a situação normal será a correspondente à não simultaneidade de operações/atividades com utilização de equipamentos mais ruidosos e de equipamentos e atividades menos ruidosas.

O ruído produzido nesta fase pode atingir níveis elevados, podendo deste modo, afetar as zonas na vizinhança do perímetro do NorteShopping, no entanto, as atividades de construção desenvolver-se-ão num período de tempo confinado, e durante o qual nem sempre decorrerão em pleno atividades ruidosas.

Os impactes gerados na fase de construção podem assumir algum significado nos locais com utilização sensível ao ruído mais próximos das áreas de construção e estaleiro.

O ruído proveniente da fase de construção poderá, deste modo, afetar zonas na vizinhança do perímetro do NorteShopping, embora os níveis sonoros previstos não sejam, na sua globalidade, superiores aos níveis sonoros atuais, gerados pela normal circulação de tráfego rodoviário nas vias locais.

Os valores serão, no entanto, pontuais, com duração limitada aos intervalos e períodos de execução de tarefas e operações, pelo que os valores médios de ruído serão sempre inferiores. Contudo, poderão ser sentidos pelas populações como fonte de incomodidade.

Assim, as operações de construção poderão induzir impactes negativos de elevada magnitude no ruído ambiente nos locais mais próximos com utilização sensível ao ruído, ao longo de uma extensão reduzida a média. Contudo, e porque se trata de eventos pontuais e circunscritos no tempo, os impactes gerados não assumirão significado relevante.

Recomenda-se a adoção de medidas minimizadoras de ruído na fase de construção.

B) Fase de exploração:

Na fase de exploração, as emissões sonoras serão as resultantes da laboração dos equipamentos do Centro Comercial NorteShopping e da circulação do tráfego rodoviário que a ele acede, pelo que as emissões de ruído decorrentes da laboração do centro comercial ampliado poderão resultar em níveis sonoros locais acrescidos face à situação atual, essencialmente em função dos eventuais acréscimos de tráfego rodoviário na rede viária local e da instalação de novos equipamentos ruidosos para uso dos novos espaços construídos.

Para previsão do ruído em fase de exploração, teve-se em conta as seguintes alterações, face à situação atual do ambiente sonoro local:

- Ruído de equipamentos;
- Ruído de tráfego rodoviário.

De modo a permitir uma análise detalhada dos impactes no ambiente sonoro, foram efetuadas previsões dos níveis sonoros junto a um conjunto representativo de recetores de referência correspondentes a usos com sensibilidade ao ruído presentes na envolvente próxima do centro comercial.

A análise detalhada da totalidade das áreas envolventes do Centro Comercial NorteShopping, indicou todas as situações que possam, eventualmente, ser suscetíveis de apresentar problemas de poluição sonora.

São observadas todas as utilizações sensíveis ao ruído existente relevantes.

Zona: Quadrante Norte

Estes limites não são cumpridos, tanto no cenário base, com na situação de concretização da ampliação, no Recetor R4, junto à Rua Henrique Pousão.

Impactes no ambiente sonoro - marginalmente negativos ou nulos numa extensão média junto aos Recetores R1, R2 e R4;

Negativos com magnitude e extensão reduzidas, no quarteirão do Cemitério da Sra. da Hora, sem no entanto colocar em causa o cumprimento dos limites associados a "zonas mistas".

Medidas minimizadoras - não se justifica a adoção de medidas de minimização, no âmbito do presente projeto. No entanto, a ultrapassagem dos limites associados a zonas mistas junto ao Recetor R4 indicia a necessidade de implementação de um plano de redução de ruído por parte do município.

Zona: Quadrante Este (próximo)

Os valores previstos cumprem os limites legalmente estabelecidos para "zonas mistas" em todos os recetores considerados.

Impactes no ambiente sonoro - nulos a marginalmente positivos, junto ao Recetor R5, numa extensão reduzida;

Positivos de magnitude elevada e extensão média junto aos edifícios situados ao longo da Rua Sara Afonso.

Medidas minimizadoras - não se justifica a adoção de medidas de minimização.

Zona: Quadrante Este (afastado)

Os valores previstos para a situação futura são equivalentes aos previstos para o cenário base, com afastamentos marginais que serão impercetíveis.

Impactes no ambiente sonoro - não há impactes mensuráveis ou percetíveis a registar.

Medidas minimizadoras - não se justifica a adoção de medidas de minimização, no âmbito do presente projeto. No entanto, a ultrapassagem dos limites associados a zonas mistas indicia a necessidade de implementação de um plano de redução de ruído por parte do município.

Zona: Quadrante Sul

Os valores previstos não cumprem os limites legalmente estabelecidos para "zonas mistas".

Impactes no ambiente sonoro - negativos, de magnitude e extensão médias.

Medidas minimizadoras - justifica-se a adoção de medidas de minimização.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

Em todas as utilizações já existentes ou previstas onde se preveja impactes negativos significativos, deverá ser considerada a aplicação de medidas de minimização do ruído, de forma a conferir uma adequada proteção sonora.

As medidas mitigadoras entendem-se como ações a efetuar por parte da entidade responsável pelas emissões ruidosas, tendentes a evitar ou minimizar reações por parte das populações ou utilizações já existentes no local em face do acréscimo de ruído introduzido pelo projeto, e aos resultantes impactes, quer ainda para corrigir ou retificar situações de poluição sonora existentes.

A) Fase de construção:

- Os estaleiros deverão ser envolvidos por barreiras acústicas, dada a sua localização, zona habitacional;

- Informação às populações;

B) Fase de exploração:

Considerando a análise de impactes efetuada, apenas se justifica a adoção de medidas de minimização na zona a sul do centro comercial, tendentes a mitigar os impactes negativos associados à extensão do edifício, e consequente aproximação dos acessos rodoviários às fachadas das mesmas.

As soluções serão, eventualmente, consubstanciadas em barreiras acústicas.

O Projeto de Execução relativo à ampliação do centro comercial deverá integrar um Projeto de Acústica que garanta a adoção das boas práticas de Engenharia subjacentes à instalação dos

equipamentos ruidosos, tais como os associados à climatização, produção de frio e ventilação dos estacionamentos, deste modo garantindo os pressupostos assumidos no presente EIA.

Plano de Monitorização

Face ao tipo de impactes avaliados, ao seu significado reduzido e ao contributo do projeto de ampliação do NorteShopping, no caso dos impactes cumulativos, bem como aos procedimentos internos de monitorização do NorteShopping, apenas se consideram necessárias as seguintes atividades de monitorização:

- Ruído de construção, no caso da emissão de licenças especiais de ruído;

- Eficácia das barreiras acústicas a instalar nas vias previstas a sul.

O primeiro programa, a decorrer na fase de construção, limita-se ao registo dos níveis sonoros durante os períodos de atividades ruidosas no período entre as 20 e as 8 horas dos dias úteis e aos sábados, domingos e feriados. Deve também ser registado o tipo de fontes ruidosas. Os locais de medição devem ser os recetores (habitações) situados a sul da Rua Nova da Madorninha.

O segundo programa proposto, deve ter lugar no primeiro ano da fase de exploração, após a colocação das barreiras acústicas e a conclusão dos trabalhos da área verde prevista. As medições de ruído devem ter lugar num dos dias do ano com afluência superior à média, de acordo com os registos do NorteShopping, e incluir uma contagem de tráfego simultânea ao período de medição. Os resultados devem ser comparados com o previsto no projeto de barreiras acústicas.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Não Relevante".

Fator Ambiental:	**Ruído**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Sim**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	X
2.4) Sem significado	
3) Foram identificados impactes positivos?	**Não**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	X

Tendo em conta que o Centro Comercial NorteShopping se encontra em funcionamento e está localizado numa zona com um grau de perturbação acústica muito elevada, a ampliação do centro comercial não se perspetiva que altere significativamente o ambiente acústico do local.

Se as barreiras acústicas, previstas instalar nas vias a sul, não garantirem a proteção acústica calculada, deverão ser equacionadas soluções adicionais, de forma a mitigar os impactes da ampliação do centro comercial.

Neste contexto, considera-se ser de emitir parecer favorável condicionado à implementação do projeto de Acústica.

Património

Caracterização da Situação de Referência

Na área direta de intervenção do projeto de ampliação do centro comercial NorteShopping, e na sua envolvente próxima passível de ser indiretamente afetada por esta intervenção, não ocorre qualquer elemento classificado do património cultural, nem esta zona está abrangida por zonas de proteção do património cultural.

Não obstante, a área em análise foi considerada pela Câmara Municipal de Matosinhos como zona sensível e de potencial valor arqueológico. Para esta classificação concorreram duas razões, a de os topónimos próximos Madorninha (possível corruptela de Madorninha) e Carriçal serem associados a locais de estruturas funerárias antigas e o Regulamento Municipal da Comissão do Património Arquitetónico e Histórico determinar que assim sejam consideradas as áreas afetas a empreendimentos

de grande magnitude e as intervenções de significativa relevância urbanística, que impliquem escavações e revolvimentos de terras ou alterações da topografia inicial.

Assim, na área abrangida pelo projeto de ampliação do NorteShopping foi realizado um levantamento patrimonial, não se tendo realizado prospeção arqueológica direta dado o local se encontrar inserido na malha urbana e se encontrar ocupado pelo parque de estacionamento sul do NorteShopping, arruado e asfaltado, pelo que o terreno original e natural não está visível.

A área examinada foi alvo de várias transformações antrópicas anteriores, que alteraram a sua topografia original, pelo que a sua observação macroscópica e superficial não indicia a presença de qualquer tipo de vestígio arqueológico.

Pela pesquisa efetuada, não foi encontrada qualquer referência a outro tipo de uso ou ocupação.

Sob o ponto de vista arqueológico, importa salientar, que a área para onde se projeta a expansão do NorteShopping se encontra assinalada em sede de PDM de Matosinhos como Área de Potencialidade Arqueológica devido à ocorrência de dois topónimos na sua proximidade que poderão indiciar a existência de vestígios arqueológicos.

O primeiro topónimo é Rua Nova da Madorninha e respetiva Viela, que aponta para a possível existência de um ou mais monumentos megalíticos, uma vez que estes termos, na linguagem popular, são sinónimos dessas estruturas funerárias de tumulação coletiva, características do período Neolítico. Nos limites dessa rua existiu o lugar do Carriçal, topónimo também associado à possível presença de estruturas funerárias.

Na envolvente deste local e próximo do espaço comercial Continente foi assinalado em 1992, no Plano Diretor Municipal a existência de dólmenes, com base nestas hipóteses. Como tal esta área foi declarada uma zona sensível e com probabilidades de se encontrarem vestígios arqueológicos.

A zona assinalada, contudo, está fora da área de intervenção do presente projeto.

Devido ao facto da visibilidade do solo natural ser inexistente, uma vez que se encontra coberto por pavimento asfáltico e estar infraestruturado, e apesar da proximidade de topónimos indiciantes de por aqui poder ter existido algum monumento de cariz megalítico e funerário, não se encontraram sinais visíveis de qualquer vestígio arqueológico ou outro elemento com interesse patrimonial. Não foi, assim, possível identificar qualquer impacte patrimonial decorrente da obra ou da exploração do centro comercial, embora, como medida cautelar, se proponha o acompanhamento arqueológico dos trabalhos a realizar na obra de ampliação do NorteShopping.

Outras eventuais medidas de mitigação de impactes só poderão ser equacionadas no caso de, durante as obras, se vierem a detetar vestígios com interesse arqueológico.

No âmbito do descritor Património Cultural é apresentado parecer/elementos pelo Município de Matosinhos. Neste, repete-se toda a historiografia associada ao local, e constante no próprio EIA, nada aportando de novo à Caracterização da Situação de Referência que possa alterar quer a avaliação dos impactes quer a proposta de medidas de minimização, com exceção feita à indicação de escavações de sondagens arqueológicas após a realização da prospeção. Esta medida de salvaguarda patrimonial deverá ser adicionada às outras medidas de minimização indicadas no EIA.

Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes Ambientais

A identificação, previsão e avaliação de impactes constitui uma das fases da AIA, consubstanciada na elaboração do EIA, e que se subdivide nas seguintes atividades:

- A identificação de impactes; A previsão dos impactes identificados; A avaliação de impactes.

A identificação, previsão e avaliação de impactes devem considerar separadamente as fases de instalação e exploração.

Devido ao facto da visibilidade do solo natural ser inexistente, uma vez que se encontra coberto por pavimento asfáltico e estar infraestruturado, e apesar da proximidade de topónimos indiciantes de por aqui poder ter existido algum monumento de cariz megalítico e funerário, não se encontraram sinais visíveis de qualquer vestígio arqueológico ou outro elemento com interesse patrimonial.

Não foi, assim, possível identificar qualquer impacte patrimonial decorrente da obra ou da exploração do centro comercial, embora, como medida cautelar, se proponha o acompanhamento arqueológico dos trabalhos a realizar na obra de ampliação do NorteShopping.

Outras eventuais medidas de mitigação de impactes só poderão ser equacionadas no caso de, durante as obras, se vierem a detetar vestígios com interesse arqueológico.

Medidas de Minimização, Potenciação e/ou Compensação

A medida proposta no EIA para a fase de construção/preparação de obra, de realização de um acompanhamento arqueológico aos trabalhos de construção merece concordância. No entanto, atendendo à natureza dos vestígios arqueológicos indiciados pelos topónimos e salvaguardados ao nível do PDM, considera-se necessário implementar medidas adicionais para esta fase e que passam pela realização de um acompanhamento arqueológico aos trabalhos de remoção dos atuais pavimentos na área do projeto, e posterior realização de prospeção arqueológica dos terrenos já limpos. Após esse trabalho deverá ser efetuado uma intervenção arqueológica com a escavação de várias sondagens implantadas nas áreas onde sejam expectáveis os maiores impactes ao nível do subsolo bem como nos locais onde sejam mais previsíveis a presença de vestígios arqueológicos. Esta informação assenta nas informações recolhidas nas pesquisas bibliográficas e documentais já realizadas no EIA, bem como no PDM de Matosinhos, e da própria prospeção a realizar no início dos trabalhos de construção civil.

Plano de Monitorização

Não é proposto qualquer medida de monitorização para o descritor Património Cultural.

Avaliação Final dos Impactes e do Descritor

Em relação à preponderância deste descritor, a mesma deverá ser classificada como "Não relevante".

Fator Ambiental:	**Património**
1) Foram identificados impactes negativos?	**Não**
2) Após adoção das eventuais medidas preventivas e/ou de minimização, classificam-se os impactes negativos expectáveis:	
2.1) Muito significativos?	
2.2) Significativos?	
2.3) Pouco significativos?	
2.4) Sem significado	X
3) Foram identificados impactes positivos?	**Não**
4) Após adoção das eventuais medidas de potenciação, classificam-se os impactes positivos expectáveis:	
4.1) Muito significativos?	
4.2) Significativos?	
4.3) Pouco significativos?	
4.4) Sem significado	X

Conclusão

Face ao exposto, considera-se que para o descritor Património Cultural o presente Estudo apresenta informação considerada significativa para a análise do projeto, pelo que se encontra em condições de ser aprovado, condicionado à implementação das medidas de minimização indicadas no EIA e no presente parecer, a saber:

- Fase de Preparação prévia ao início de obra: Acompanhamento arqueológico dos trabalhos de remoção dos pavimentos existentes e limpeza do terreno, posterior realização de prospeção arqueológica em toda a área do projeto em que não foi possível efetuar no âmbito da elaboração do EIA.

- Escavação de diversas sondagens arqueológicas a implantar nas áreas onde sejam expectáveis os maiores impactes ao nível do subsolo bem como nos locais onde sejam mais previsíveis a presença de vestígios arqueológicos. Esta informação assenta nas informações recolhidas nas pesquisas bibliográficas e documentais já realizadas no EIA bem como no PDM de Matosinhos, e da própria prospeção a realizar no início dos trabalhos de construção civil.

- Fase de Construção: Realização de acompanhamento arqueológico de todos os trabalhos de revolvimento/escavação de terras para construção do projeto de ampliação do Centro Comercial NorteShopping.

Entidade Licenciadora (EL)

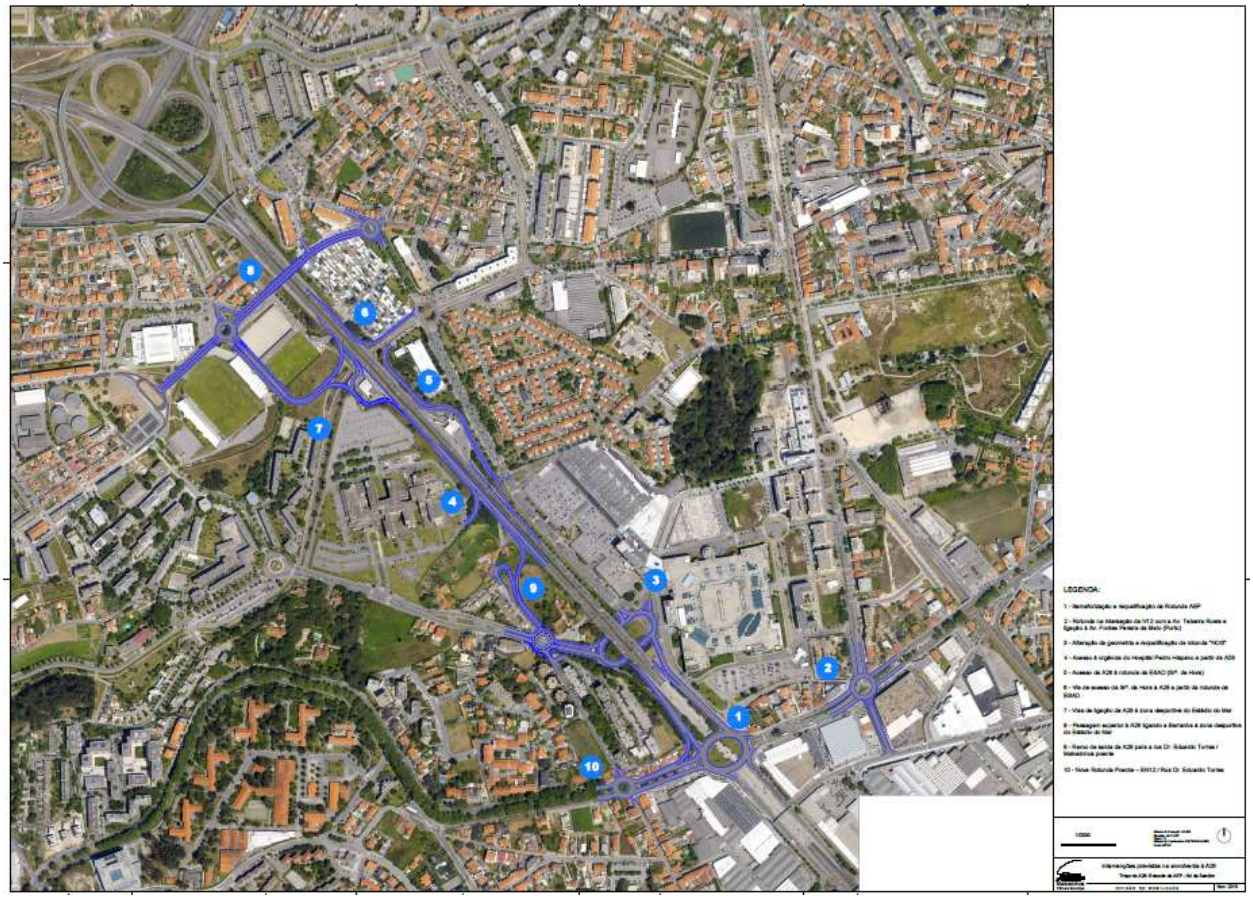
A EL informou a AAIA, no âmbito da avaliação da conformidade que, face às suas competências, nada haveria a mencionar sobre o projeto, nada mais tendo sido comunicado em sede de procedimento de AIA.

Pareceres Externos

Tal como mencionado anteriormente, no âmbito da presente avaliação foi solicitado parecer à Câmara Municipal de Matosinhos, às Infraestruturas de Portugal, SA., e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), entidades que se pronunciaram sobre o projeto. A leitura integral do referido parecer ser efetuada por consulta aos Anexos ao presente Parecer.

A **Câmara Municipal de Matosinhos**, tendo em consideração os elementos disponibilizados pela versão inicial do ET, a Dezembro de 2015 (o ETDez15 prevê a concretização do conjunto de dez intervenções de articulação rodoviária na envolvente ao NorteShopping), considera que "*é expectável que os desenvolvimentos previstos na ligação e articulação da rede viária nacional à rede municipal existente e prevista na envolvente, na proposta apresentada, garantam o bom funcionamento da mesma», pelo que, se pronuncia por uma apreciação favorável «desde que sejam integralmente contemplados todos os aspetos de intervenção e exploração preconizados no EIA assim como, escrupulosamente observadas todas as medidas mitigadoras de impactes negativos nele propostos*". Salienta, em fase de obra, a necessidade de serem salvaguardadas as atuais ou executadas alternativas de acesso ao empreendimento, assim como a todos os edifícios e propriedades da envolvente e aos espaços públicos não intervencionados, como ainda, de forma regulamentar, garantir a continuidade e o bom funcionamento de todas as vias, passeios, baias e parques de estacionamento, separadores centrais, placas ajardinadas ou outros espaços públicos, dando especial atenção ao rebaixamento de passeios, dos ilhéus e separadores e às rampas a executar em zonas de atravessamento de peões, para permitir fácil acesso a todos os cidadãos de mobilidade condicionada ou reduzida ou para os utilizadores de outros modos suaves de transporte.

A **Infraestruturas de Portugal, SA.,** pressupondo a concretização do conjunto das dez intervenções apresentadas, considera que "*tais intervenções permitirão minimizar os efeitos esperados, nas condições de circulação, dos efeitos decorrentes do incremento da procura associada à expansão deste polo gerador*", sublinhando, no entanto, que "*à exceção da ligação prevista ao Hospital Pedro Hispano, não constam do conjunto de atividades planeadas e programadas desta empresa*". Pronuncia-se assim pela viabilidade do projeto de ampliação "*atendendo à execução das reformulações ao nível da reorganização da rede viária na envolvente ao Norteshopping, previstas e analisadas no Estudo de Tráfego (março 2016), devendo estas acompanhar a execução do projeto de ampliação em estudo*". O parecer salvaguarda ainda que as intervenções na rede sob jurisdição da IP, SA., "*carecem de projeto de execução aprovado por esta empresa, ficando sujeito a licenciamento nos termos do n.º 1 do artigo 42º do EERRN*" e sublinha que uma nova versão reformulada do ETDez15, mereceu a aprovação da IP em Março de 2016 (ETMar16).



- Em relação à Rede Ferroviária, nada há a referir, uma vez que não se verifica a interferência da proposta em análise com vias integradas no domínio ferroviário.

O **Instituto da Mobilidade e dos Transportes**, conforme consta do parecer setorial do descritor Tráfego e Mobilidade deste Parecer Técnico Final, indica que, tendo presente o conjunto das dez intervenções mencionadas e os distintos cenários de evolução da rede previstos no ETAbr16 (a adenda de Abril de 2016 complementa o ETDez15), incide, em particular, sobre o sublanço da A28 entre a Rotunda da AEP e o nó de Sendim, sublinhando que se verificam já atualmente "*problemas de capacidade*" mas que os cenários com e sem ampliação do centro comercial (CE A e SE A), avaliados no ETAbr16, "*não revelam degradação dos níveis de serviço no sublanço*". Sustentando-se no mesmo ETAbr16, o parecer não "*vê inconveniente na implementação da ligação da Av. Calouste Gulbenkian à A28, através do acesso já existente*"; no entanto, "*relativamente às restantes ligações à A28, consideradas no estudo de tráfego datado de dezembro de 2015*", pese embora reconheça que o EERRN prevê a eventual autorização de "*novas ligações para melhorar a conexão entre estradas da rede rodoviária nacional*", considera que "*dada a extensão do sublanço, não existem condições para que as mesmas possam ser admitidas*", porquanto "*motivam manobras de entrecruzamento, em curtas extensões, que prejudicam quer as condições de circulação quer de segurança*".

Por fim, adianta ainda dever considerar-se válido um anterior parecer emitido em 2012 pelo então INIR, que considerou que a "*área correspondente à ampliação do centro comercial se situava fora da zona de servidão* non aedificandi *da autoestrada*".

4. CONSULTA PÚBLICA

De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março e pelo Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, a Consulta Pública decorreu durante 20 dias úteis, entre os dias 9 de março de 2016 e 6 de abril de 2016.

Durante o período de Consulta Pública, foram recebidas 6 participações, 4 das quais foram recebidas através do Portal "Participa" e 2 remetidas por correio normal.

Todas estas participações foram apresentadas por cidadãos, sendo que as 4 recebidas através do Portal Participa correspondem a apenas a 2 cidadãos. Uma das participações recebida por correio, refere-se a um abaixo-assinado, subscrito por 37 cidadãos, e a outra foi assinada por 2 moradores na área residencial limitada pela rua Artur Silva Maia e pela viela Dr. Eduardo Torres.

Em termos gerais, as participações incidem sobre os seguintes aspetos:

- garantia de acesso a pessoas de mobilidade reduzida a determinada área do projeto;

- reabilitação dos jardins junto do edifício do NorteShopping;

- impactes no tráfego e acessibilidades na área envolvente do projeto, nas diferentes fases da sua implementação;

- impactes ao nível da qualidade do ar e do ambiente sonoro, junto da população residente;

- impactes da fase de construção nos edifícios situados no principal arruamento afetado pelas futuras obras;

- proposta de estudo de novos cenários para outros horizontes que não apenas os contantes no Estudo de Tráfego apresentado.

O teor das participações recebidas foi devidamente analisado e considerado na avaliação constante do presente Parecer Técnico Final.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Após a avaliação do EIA, do respetivo Aditamento e elementos complementares, em particular no que concerne aos aspetos de Tráfego e Mobilidade, considera-se que a informação reunida e disponibilizada constitui um suporte capaz de apoio à tomada de decisão.

Da avaliação efetuada, e face aos pareceres setoriais emitidos, verifica-se que:

- no que respeita ao **Tráfego e Mobilidade**, a rede rodoviária de maior proximidade ao projeto serve múltiplos equipamentos e serviços e inclui duas importantes estradas da rede rodoviária nacional (A28 e EN12), apresentando já alguma fragilidade porquanto se verificam situações frequentes de fluxo instável e elevadas taxas de saturação. Não obstante, face à sua pretensão, o proponente avança um conjunto de intervenções orientadas para a melhoria das condições de tráfego e da mobilidade que sustentam a emissão de parecer condicionado, nos seguintes termos:

Em articulação com as entidades com jurisdição nessa matéria, equacionar um conjunto de intervenções ao nível da infraestrutura rodoviária de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal passiveis de permitir "*minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação"* e garantir um *"bom funcionamento da mesma*", bem como, na proximidade imediata do Norteshopping, implementar algumas intervenções rodoviárias e novas soluções de circulação que promoverão uma melhoria das condições de entrada e saída do centro comercial.

No quadro das recomendações do "Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos (Geradores e Atractores de Deslocações" (IMT), prosseguir o desenvolvimento de um Plano de Mobilidade, visando implementar um conjunto de medidas que apoiem e facilitem a transferência modal dos clientes e trabalhadores para modos de transporte energética e ambientalmente mais eficientes e mais sustentáveis;

- Relativamente ao descritor **Uso do Solo**, considera-se ser de emitir parecer favorável ao projeto, condicionando a que as propostas de alteração na rede viária consideradas sejam aprovadas pela entidade competente e concretizadas em articulação com o projeto de Ampliação do NorteShopping, o que se assegurou com a obtenção dos pareceres adas IP, SA., e IMT, e com as condicionantes avançadas pela avaliação do descritor "Tráfego e Mobilidade";

- No que concerne à **Paisagem** verifica-se que os impactes decorrentes da ampliação do projeto serão de magnitude reduzida, atendendo às caraterísticas de toda a envolvente do centro comercial, à dimensão da ampliação, à sua área de inserção e à implementação do PIP. Os impactes ocorrentes na fase de exploração, que será a temporalmente mais permanente, serão mitigados pelo desenvolvimento do PIP. Assim, considera-se que poderá ser emitido parecer favorável, condicionado ao cumprimento do PIP e medidas assinaladas no presente Parecer Técnico Final;

- Em relação à **Qualidade do Ar**, tendo em conta que na fase de exploração deste Projeto de Ampliação do NorteShopping está assegurada a avaliação da qualidade do ar, a qual vai permitir aferir a real contribuição do aumento do tráfego automóvel que este projeto acarreta, neste fator ambiental e que estão reunidas as condições para que a CCDRN efetue um estreito acompanhamento através do Plano de Monitorização, pode emitir-se parecer favorável condicionado;

- Em termos de **Recursos Hídricos**, e de um modo geral, os impactes ocorrem essencialmente na fase de construção, e estão relacionados com a potencial contaminação e eventual diminuição de disponibilidade dos recursos hídricos subterrâneos. Desta forma, e apesar de o projeto poder induzir impactes negativos sobre os recursos hídricos, os mesmos são passíveis de serem minimizados, pelo que se emite parecer favorável, condicionado ao cumprimento das medidas preconizadas;

- No âmbito dos descritores **Geologia,** tendo em consideração que os impactes ambientais identificados são pouco significativos, considera-se ser de emitir parecer favorável condicionado;

- No que respeita à **Socio-economia**, considera-se que os impactes negativos do projeto podem ser considerados pouco significativos a significativos. Contudo, entende-se que as Medidas de Minimização previstas para a fase de construção serão suficientes para minimizar os impactes identificados, pelo que os impactes negativos residuais passarão a ser pouco significativos. Como impactes positivos, considerados significativos a muito significativos, salientam-se os efeitos no emprego e nas atividades económicas, pelo que se considera ser de emitir parecer favorável ao projeto apresentado, condicionado ao cumprimento das medidas de minimização mencionadas no parecer;

- No tocante ao descritor **Resíduos**, considera-se que estão reunidas condições para emitir parecer favorável condicionado, tendo em conta que no Centro Comercial se encontra já em vigor um sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança, que permite minimizar os potenciais impactes e riscos, sendo fundamental que este sistema seja alargado à área da ampliação, bem como que o plano de monitorização seja devidamente implementado e cumprido, de forma a verificar o desempenho das medidas de minimização e mitigação propostas, detetando assim as situações de não conformidades e eventuais aspetos passiveis de melhoria;

- Quanto ao **Ruído,** tendo em conta que o Centro Comercial NorteShopping se encontra em funcionamento e está localizado numa zona com um grau de perturbação acústica muito elevada, a ampliação do centro comercial não se perspetiva que altere significativamente o ambiente acústico do local. Se as barreiras acústicas, previstas instalar nas vias a sul, não garantirem a proteção acústica calculada, deverão ser equacionadas soluções adicionais, de forma a mitigar os impactes da ampliação do centro comercial. Neste contexto, considera-se ser de emitir parecer favorável condicionado à implementação do projeto de Acústica;

- Em termos de **Património**, considera-se que o EIA apresenta informação considerada significativa para a análise do projeto, pelo que se encontram reunidas condições de ser aprovado, condicionado à implementação das medidas de minimização indicadas no EIA e no presente parecer;

No tocante aos aspetos de **Ordenamento do Território**, constata-se que o projeto é compatível com as disposições estabelecidas nos IGT em vigor.

Tendo em conta a relevância do fator "Tráfego e Mobilidade", e os contributos das entidades externas auscultadas no âmbito deste procedimento de AIA, cujo sentido não se afigurava, em primeira instância, totalmente concordante entre si, foi realizada, por convocatória da AAIA, e nas suas instalações, uma reunião entre todos estes intervenientes, a 23 de maio de 2016, tendo sido elaborada Ata, que foi deixada à consideração das entidades envolvidas, tendo a AAIA indicado que a mesma só se poderia sobrepor a qualquer dos pareceres externos rececionados se a mesma viesse a ser subscrita pelas respetivas entidades. O IMT solicitou retificações de pormenor, para detalhe do que tinha expresso no âmbito da reunião. Quer a IP, SA., quer a CMM não se pronunciaram quanto à Ata em causa, pelo que prevaleceu nos resultados desta avaliação, e de cálculo do respetivo IAP, os pareceres dessas entidades externas que constam em anexo ao presente Parecer Técnico Final da CA, uma vez que esses foram os documentos formalmente rececionados na AAIA em resposta à sua solicitação.

Simultaneamente, para cumprimento do disposto no ponto 1 do artigo 18º do DL nº 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações e a redação produzidas pelo DL nº 47/2014, de 24 de março, e DL nº 179/2014, de 27 de agosto, e considerando as avaliações setoriais da significância dos impactes, plasmadas ao longo do presente Parecer Final, foi construído, em sede de reunião da CA, ocorrida a 25 de maio de 2016, o quadro seguinte, onde se expressa o valor do Índice de Avaliação Ponderada de Impactes (IAP) relativo ao projeto em avaliação:

8) Índice de avaliação ponderada de impactes ambientais	
Resultado	**IAP=3**

NOTA:

IAP = 1	DIA Favorável
IAP = 2	DIA Favorável condicionada
IAP = 3	DIA Favorável condicionada
IAP = 4	DIA Favorável condicionada
IAP = 5	DIA Desfavorável

Conforme é patente, de acordo com a metodologia definida pelo Grupo de Pontos Focais das Autoridades de AIA, e aprovada pela Secretaria de Estado do Ambiente em 17 de abril de 2014, o resultado do IAP aponta para uma proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada.

Assim, face à avaliação realizada sobre os elementos de projeto, e respetivo EIA, atendendo às conclusões setoriais sobre cada um dos descritores, tendo em conta que os impactes mais significativos poderão ser minimizados se forem implementadas as adequadas medidas de minimização, e considerando o resultado global do IAP, a CA propõe a emissão de **parecer favorável** ao Projeto da "Ampliação do Centro Comercial NorteShopping", **condicionado** ao integral cumprimento das condicionantes, das medidas de minimização e às demais consideradas de conveniente implementação no decurso da realização do projeto, bem como ao cumprimento dos planos de monitorização, de acordo com a listagem seguinte:

1. Condicionantes

1. Identificar, e submeter à Autoridade de AIA, um conjunto de intervenções, de ligação e de articulação entre a rede nacional e a rede municipal, isentas de dúvida relativa à viabilidade técnica da sua concretização e de efeito equivalente às equacionadas no EIA /ET e no âmbito da articulação entre o proponente, a CMM e a IP, SA. Este conjunto de intervenções deve não apenas permitir "minimizar os efeitos esperados nas condições de circulação" mas garantir um "bom funcionamento da mesma";

2. Submeter à Autoridade de AIA o cronograma de implementação da ampliação do NorteShopping que se ajuste e se vincule ao cronograma de concretização do conjunto de intervenções viáveis mencionadas em 1., a promover, em parceria ou não, pelo proponente, a CMM e a IP, SA. Para cada uma dessas intervenções, deve ser identificada a entidade

responsável pela sua efetiva concretização e ser comprovado, nomeadamente através de protocolo, um adequado nível de compromisso entre as partes envolvidas;

3. Proceder ao desenvolvimento e submeter à Autoridade de AIA um Plano de Mobilidade, o qual deverá traduzir um processo articulado com a CMM e com os operadores de transportes e estabelecer um conjunto de medidas que apoiem e facilitem a transferência modal dos clientes e trabalhadores para modos de transporte energética e ambientalmente mais eficientes e mais sustentáveis, no quadro das recomendações do "*Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos Geradores e Atractores de Deslocações*" (IMT). Os cenários de tráfego que vierem a ser desenvolvidos neste âmbito deverão ser igualmente considerados num estudo de qualidade do ar associado, de forma a permitir comprovar a ocorrência de melhorias na qualidade do ar;

4. Comunicar à Autoridade de AIA a aprovação dos projetos de execução de eventuais intervenções na rede rodoviária sob jurisdição da IP, SA., as quais se encontram ainda sujeitas a licenciamento nos termos do n.º 1 do artigo 42º do EERRN;

5. Salvaguarda das atuais ou executadas alternativas de acesso ao empreendimento, assim como a todos os edifícios e propriedades da envolvente e aos espaços públicos não intervencionados, como ainda, de forma regulamentar, garantia da continuidade e do bom funcionamento de todas as vias, passeios, baias e parques de estacionamento, separadores centrais, placas ajardinadas ou outros espaços públicos, dando especial atenção ao rebaixamento de passeios, dos ilhéus e separadores e às rampas a executar em zonas de atravessamento de peões, para permitir fácil acesso a todos os cidadãos de mobilidade condicionada ou reduzida ou para os utilizadores de outros modos suaves de transporte;

6. Em fase de finalização da implementação do PIP, deverá ser assegurado que a receção da obra será efetuada pelo proponente, validando o trabalho realizado, e comunicando tal verificação à Autoridade de AIA, fundamentando-a;

7. Indicação à Autoridade de AIA, prévia a qualquer ação do projeto, da entidade que será responsável, na fase de exploração, pela implementação do plano de manutenção constante do PIP;

8. Proceder a escavações de sondagens arqueológicas após a realização da prospeção;

9. Consideração de todas as medidas elencadas no "*Estudo Prévio da Contenção e Escavação Periférica*", na fase de construção do projeto de ampliação.

2. Elementos a apresentar à Autoridade de AIA, previamente ao licenciamento

1. O Projeto de Execução relativo à ampliação do centro comercial deverá integrar um Projeto de Acústica que garanta a adoção das boas práticas de Engenharia subjacentes à instalação dos equipamentos ruidosos, tais como os associados à climatização, produção de frio e ventilação dos estacionamentos, deste modo garantindo os pressupostos assumidos no presente Estudo de Impacte Ambiental.

3. Medidas de Minimização

Fase prévia à obra

1. Acompanhamento arqueológico dos trabalhos de remoção dos pavimentos existentes e limpeza do terreno, e posterior realização de prospeção arqueológica em toda a área do projeto em que não foi possível efetuar no âmbito da elaboração do EIA, e particularmente onde sejam expectáveis os maiores impactes ao nível do subsolo bem como nos locais onde sejam mais previsíveis a presença de vestígios arqueológicos;

2. Levantamento do estado de conservação (do exterior e interior) dos edifícios mais próximos dos locais em obra, e que possam vir a ser afetados durante a fase de obra, através de vistorias prévias ao início das obras e do acompanhamento das situações durante a fase de obra;

Fase de Construção

3. Realização de acompanhamento arqueológico de todos os trabalhos de revolvimento/escavação de terras para construção do projeto;

4. Em caso de necessidade de interrupção ou condicionamento de vias, deve ser antecipada e convenientemente divulgado o prazo dessas situações e o esquema de alternativas de circulação a adotar;

5. Implementação do PIP nos moldes do projeto sujeito a avaliação, incluindo a modelação do terreno, transplantação do material arbóreo existente e cumprimento de plano de manutenção;

6. Dotação da área verde prevista de equipamento capaz de possibilitar condições para estadia, lazer e usufruto da população, residente e utilizadora, das instalações do NorteShopping;

7. A zona da obra deverá ser vedada, de modo criar uma barreira física à dispersão de poluentes, nomeadamente poeiras;

8. A execução das escavações relevantes deverá ser efetuada de forma a evitar os períodos mais secos e ventosos, e de forma a diminuir o efeito da suspensão de partículas para o ar ambiente e a sua dispersão por ação do vento devendo, no período seco e durante os trabalhos, proceder-se à aspersão regular e controlada de água, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos;

9. A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção desses dispositivos, nomeadamente através da decantação das águas de lavagem de betoneiras e de rodados, sinalizando os locais para lavagem de betoneiras e de rodados;

10. Durante o armazenamento temporário de terras, estas devem ser cobertas, de modo a evitar a ressuspensão de poeiras;

11. Dever-se-á garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra;

12. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras;

13. Recolha e armazenamento adequado dos resíduos da obra de modo a prevenir a poluição da água;

14. Encaminhamento de todas as águas residuais, produzidas quer na fase de construção, quer na fase de exploração para a rede pública de saneamento;

15. Implementação em obra de um sistema de tratamento eficaz que garanta que a descarga de águas cumpre as condições de descarga do Anexo XVIII, do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, dado que os solos a escavar são fortemente caulinizados;

16. Armazenagem adequada dos produtos suscetíveis de contaminar a água (tintas, vernizes, solventes, resinas, óleos, combustível, etc.), em zonas impermeáveis, vedadas e com bacias de retenção com capacidade adequada para conter derrames acidentais;

17. Colocação de bacias de retenção nas áreas de transferência de líquidos poluentes;

18. Interdição de operações de lavagem e manutenção de equipamentos e veículos no estaleiro e zonas de obra;

19. No caso da utilização de sanitários portáteis, proceder à recolha frequente das respetivas águas residuais e envio para destino adequado;

20. Sinalização dos locais de lavagem de pincéis e outros acessórios utilizados na aplicação de tintas e vernizes, com colocação nesses locais de recipientes (por exemplo, bidons de 200 litros de capacidade), para recolha das águas contaminadas, e encaminhamento das águas contaminadas para destino adequado;

21. Colocação, na proximidade das zonas de armazenagem, de material para a contenção de derrames (areia, material absorvente, etc.), devendo essa localização ser devidamente sinalizada;

22. Afixação em locais claramente visíveis dos procedimentos a seguir em caso de derrame acidental, incluindo as informações de contactos em caso de emergência;

23. Em situações de emergência em que seja requerida a reparação de equipamentos no local, colocação na área de trabalho de um revestimento impermeável disposto de forma a assegurar a recolha de óleos;

24. Em caso de derrame acidental, contenção imediata do mesmo com solo ou areia e prevenção da entrada do derrame nos sistemas de drenagem, removendo o solo contaminado, e

colocando em contentor apropriado o material utilizado na contenção e absorção do derrame e do solo contaminado;

25. Durante toda a duração da obra, instalação de mecanismo expedito, nomeadamente através de contacto telefónico, que permita esclarecer dúvidas, prestar informações ou recolher e encaminhar devidamente eventuais reclamações relacionadas com o projeto ou com os trabalhos em curso;

26. As necessidades de recrutamento de mão-de-obra devem ser divulgadas junto dos centros de emprego dos concelhos de Matosinhos, Maia, Porto e Vila do Conde, para favorecer a oportunidade de emprego local;

27. Envolvimento dos estaleiros por barreiras acústicas, dada a sua localização em zona habitacional;

Fase de Exploração

28. Aplicação de barreiras acústicas na zona a sul do centro comercial, tendentes a mitigar os impactes negativos associados à extensão do edifício, e consequente aproximação dos acessos rodoviários às fachadas das mesmas;

29. Os novos esquemas de circulação e acesso automóvel, assim como as ligações ao centro comercial a partir das paragens de transportes públicos mais próximas (de metro e de autocarro) devem ser devidamente publicitados, desde antes da reabertura até durante as primeiras 6 semanas após a entrada em funcionamento das novas áreas comerciais, quer aos visitantes e clientes do centro, quer ao público em geral;

30. Deve ficar disponibilizado para qualquer utilizador, de forma gratuita, um número de lugares de estacionamento no centro comercial, no respetivo horário de abertura, pelo menos equivalente ao número de lugares a eliminar no parque de superfície a desativar com a expansão do NorteShopping;

31. As necessidades de recrutamento de emprego deverão ser divulgadas junto dos centros de emprego dos concelhos de Matosinhos, Maia, Porto e Vila do Conde, para favorecer a oportunidade de emprego local.

4. Monitorização

Com a proposta de Planos de Monitorização Ambiental (PMA) será dado cumprimento ao estipulado no regime jurídico de AIA, conforme disposto no DL nº 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações e a redação produzidas pelos DL nº 47/2014, de 24 de março, e DL nº 170/2015, de 27 de agosto.

Com a implementação no terreno do PMA pretende-se, de uma forma sistematizada, continuar a garantir a recolha de informação sobre a evolução de determinadas variáveis ambientais, consideradas as que maior importância assumem ao nível de incidência de impactes no projeto em apreço.

A integração e análise das informações recolhidas na monitorização dos diversos parâmetros ambientais permitirá, futuramente, atingir objetivos que se enquadram no âmbito de uma política de prevenção e redução dos impactes negativos causados pelo desenvolvimento das diversas atividades do projeto.

Nesse sentido, os objetivos subjacentes à realização do PMA são, por ordem de prioridade e importância, os seguintes:

– Avaliar e confirmar o impacte da implementação e funcionamento do projeto sobre os parâmetros monitorizados, tanto em função das previsões efetuadas no EIA, como no cumprimento da legislação em vigor;

– Verificar a eficiência das medidas de minimização de impactes adotadas;

– Avaliar a eventual necessidade de aplicação de novas medidas de minimização relativamente a alguns aspetos ambientais (caso as preconizadas inicialmente não sejam suficientes).

Neste seguimento, impõe-se, para a implementação de uma correta gestão e acompanhamento das medidas de minimização de impactes preconizadas, uma atitude de gestão integrada em que a qualidade do ambiente, nas suas diversas componentes, seja objeto de uma análise sistemática em termos de diagnóstico, planeamento, acompanhamento e fiscalização das medidas adotadas para atingir os objetivos específicos estipulados.

A gestão ambiental deverá passar pela continuação da aplicação das medidas atrás mencionadas, mas também deverá contemplar a implementação de medidas adequadas, quando as primeiras não se manifestarem eficazes.

Ficará a cargo do promotor o registo da informação decorrente das ações de verificação, acompanhamento e fiscalização dos planos, de modo a constituir um arquivo de informação que estará disponível para consulta por parte das entidades oficiais que o solicitem.

Os descritores ambientais sobre o qual recairão planos de monitorização regular e calendarizado, para a fase de exploração, são as Qualidade do Ar, Recursos Hídricos, Gestão de Resíduos, Ruído e Socio-economia.

Periodicamente, deverá fazer-se a avaliação e o acompanhamento dos efeitos e da eficácia das medidas preconizadas para a redução e/ou eliminação dos impactes negativos originados, que eventualmente se venham a verificar no interior e, principalmente, na envolvente do projeto.

Saliente-se desde já que, caso se verifique algum acidente ou reclamação fundamentada sobre algum fator de perturbação ambiental eventualmente induzido pela atividade de exploração, deverão de imediato ser desencadeadas as ações de monitorização extraordinárias que se justifiquem, como forma de avaliar a extensão e/ou provimento de tais factos.

A revisão dos Planos de Monitorização deverá ocorrer com periodicidade trienal, sem prejuízo de serem revistos sempre que se justifique.

Os relatórios de monitorização deverão ser remetidos para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte para apreciação.

Qualidade do Ar

Tendo em conta que os impactes identificados resultam essencialmente da presença de fontes móveis, associadas ao tráfego rodoviário, o programa de monitorização deverá contemplar a monitorização da concentração, no ar ambiente, dos poluentes CO, PM10, NOx e NO_2. Paralelamente às determinações das concentrações de poluentes no ar ambiente, deverão também ser efetuadas medições dos parâmetros meteorológicos locais tais como: Velocidade do Vento, Direção do Vento, Quantidade de Precipitação, Temperatura do Ar, Humidade Relativa e Radiação Solar.

Destaca-se que relativamente à seleção efetiva dos locais de amostragem, a efetuar durante o planeamento da monitorização e tendo em conta a visita ao local que deverá ser efetuada após a conclusão da fase de construção, estes devem ser instalados de forma a evitar a realização de medições em microambientes de área muito reduzida, o que significa que o ponto de amostragem deve localizar-

se de forma a que o ar recolhido seja representativo da qualidade do ar num segmento de rua de comprimento não inferior a 100 metros em zonas de tráfego denso. Sendo os dispositivos de amostragem orientados para o tráfego, estes devem ser instalados a uma distância mínima de 25 m da esquina dos principais cruzamentos e, no máximo, a 10 m da berma.

A monitorização deve decorrer no primeiro ano da fase de exploração. O período de frequência mínimo para as medições indicativas deverá ser de 14 % do ano, a que correspondem 8 semanas de amostragem, repartidas de modo uniforme ao longo do ano, considerando desejavelmente 2 semanas por cada trimestre do ano.

Em caso de excedência dos valores limite legislados para os poluentes monitorizados, deve ser repetida a monitorização no mesmo local ao fim de um ano. No caso de todos os parâmetros evidenciarem valores de concentração dentro dos critérios de avaliação definidos, deve reavaliar-se a necessidade de extensão do plano de monitorização, tendo em conta a existência da estação de monitorização da rede nacional de avaliação da qualidade do ar localizada na envolvente ao Norteshopping.

Adicionalmente, durante os períodos de medição deverá ser ainda efetuada uma caracterização do tráfego, de modo a recolher dados que possibilitem posteriormente estabelecer as relações entre o tráfego e a qualidade do ar medida, com especial interesse para os quantitativos que diretamente se associem à atividade do NorteShopping.

Recursos Hídricos

Monitorização semanal, na fase de construção, das águas resultantes da escavação antes do seu encaminhamento para os recursos hídricos através do coletor de águas pluviais, em termos dos parâmetros, pH, Sólidos Suspensos Totais (SST) e Óleos Minerais.

Os resultados obtidos deverão ser reportados à AAIA.

Gestão de Resíduos

Parâmetros a monitorizar

Os parâmetros a monitorizar, tanto na fase de construção como na de exploração são os seguintes:

- quantidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida (em peso ou volume, de acordo com a natureza do resíduo);

- perigosidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida;

- condições de armazenamento temporário;

- operação de gestão de resíduos utilizada.

Locais de amostragem e registo

Tanto na fase de construção como na de exploração, os locais definidos para o armazenamento de cada tipologia de resíduos correspondem aos locais de amostragem preferencial, dado que correspondem às áreas nas quais é expectável a maior concentração de resíduos e nas quais serão implementadas os principais procedimentos para garantir a sua adequada gestão.

Paralelamente, na fase de construção devem ser aleatoriamente amostradas as frentes de obra ativa e as áreas sociais do estaleiro, também para avaliar o cumprimento das condições de armazenamento e a ausência de abandono de resíduos. Com o mesmo objetivo, na fase de exploração, devem ser aleatoriamente amostradas pelo menos duas áreas técnicas do centro comercial.

Dada a sua ampla abrangência, a seleção destes locais traduz-se na representatividade estatística da amostragem para a avaliação das condições de armazenamento temporário.

Em termos de registo e de acordo com os requisitos legais e os procedimentos internos da empresa, o encaminhamento dos resíduos para os destinos finais adequados deve ser acompanhado das respetivas guias. Estas incluem a indicação do código da Lista Europeia de Resíduos (LER), aprovada pela Portaria n.º 209/2004, de 3 de março, que por sua vez indica a perigosidade do resíduo. As guias de acompanhamento de resíduos incluem também a indicação da quantidade encaminhada de resíduos, bem como do código da operação de gestão a que o resíduo será sujeito.

Estas guias incluem, portanto, a informação necessária sobre três dos parâmetros a monitorizar (quantidade, perigosidade e operação de gestão) e, assim, correspondem a informação-base estatisticamente relevante para o desenvolvimento do presente plano.

Quanto ao parâmetro das condições de armazenamento temporário dos resíduos, o registo associado corresponde ao resultante das atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da empresa.

Período e frequência das amostragens ou registos

Prevendo-se a duração da fase de construção por 18 meses, a monitorização dever ser realizada durante todo esse período, com uma frequência mínima bimensal (adaptável, caso o ritmo da obra aumente).

Considerando que o presente projeto corresponde à ampliação de uma área comercial já em funcionamento, deve ser realizada uma monitorização prévia à fase de construção, que sirva como referencial da situação atual.

Na fase de exploração, a monitorização deve ser realizada anualmente. Mas a produção e gestão dos resíduos deve ser continuamente acompanhada.

Métodos de amostragem e registo de dados

Os métodos incluem as seguintes atividades:

- Visitas periódicas aos locais de amostragem;

- Preenchimento, nos locais de amostragem, das *checklists* associadas às atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da empresa, incluindo registo fotográfico das melhores práticas e dos incidentes;

- Recolha, organização e análise das guias de acompanhamento dos resíduos;

- Contacto com entidades externas (como os operadores de gestão de resíduos) e internas (operadores internos de triagem de resíduos) para o esclarecimento de dúvidas ou o solucionamento de eventuais constrangimentos.

Para auxílio do trabalho de monitorização será utilizada uma máquina fotográfica.

Indicadores de atividade do projeto

Na fase de construção, o principal indicador de atividade é a cadência de desenvolvimento da empreitada, que poderá ter reflexos diretos na quantidade produzida de resíduos e nas respetivas condições de armazenamento.

A capacidade de atração de visitantes, na fase de exploração, será o principal indicador de atividade com potencial influência nos resultados obtidos durante a monitorização.

Métodos de tratamento e critérios de avaliação dos dados

Os dados serão tratados estatisticamente de modo a avaliar, para cada parâmetro, o ponto de situação face a cada critério.

Os métodos de avaliação dos dados incluem a confrontação do preconizado no EIA e na DIA, incluindo ao nível dos destinos finais selecionados para os diferentes fluxos, com a realidade verificada nas fases de construção e de exploração do projeto.

Para tal, utilizam-se os critérios indicados no quadro seguinte, cujos objetivos são também definidos e que se encontram balizados pelas metas indicadas.

Parâmetro a monitorizar	Critério de avaliação	Objetivos a alcançar pela monitorização	Meta a alcançar pela monitorização
Quantidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida	Quantidade relativa face à disponibilidade dos operadores na região*	Avaliar a capacidade dos operadores para absorver a quantidade de resíduos resultante das diferentes fases do projeto	Quantidade produzida pelo projeto inferior a 5% do total produzido na região, por fluxo de resíduo
Perigosidade de cada uma das tipologias de resíduos efetivamente produzida	Taxa de perigosidade dos resíduos produzidos	Avaliar a capacidade dos operadores para absorver a tipologia de resíduos resultante das diferentes fases do projeto	Quantidade de resíduos perigosos produzidos pelo projeto inferior a 5% do total de resíduos produzidos
Condições de armazenagem temporário	Condições adequadas de armazenamento temporário	Avaliar o cumprimento do definido nas Instruções Técnicas associadas ao sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da Sonae Sierra indicadas na DIA	Existência de um máximo de 5% de não conformidades relacionadas com as condições de armazenamento (não passíveis de causar incidentes graves) Ausência de não conformidades relacionadas com as condições de armazenamento (passíveis de causar incidentes graves)
Operação de gestão de resíduos utilizada	Taxa de valorização de resíduos face à eliminação definitiva	Avaliar a predominância das operações de valorização de resíduos, em detrimento da sua eliminação definitiva	80% de valorização do total de resíduos produzidos

Responsabilidades

Antes do arranque do plano de monitorização dos resíduos deve ser definida a hierarquia de responsabilidade interna, compatibilizando a execução do presente plano com as atividades de acompanhamento do sistema de gestão de ambiente, saúde e segurança da Sonae Sierra. Esta compatibilização permitirá a eliminação de redundâncias e a operacionalização do plano, no terreno, de forma mais eficiente.

Ruído

Face ao tipo de impactes avaliados, ao seu significado reduzido e ao contributo do projeto de ampliação do NorteShopping, no caso dos impactes cumulativos, bem como aos procedimentos internos de monitorização do NorteShopping, apenas se consideram necessárias as seguintes atividades de monitorização:

- Ruído de construção, no caso da emissão de licenças especiais de ruído;

- Eficácia das barreiras acústicas a instalar nas vias previstas a sul.

O primeiro programa, a decorrer na fase de construção, limita-se ao registo dos níveis sonoros durante os períodos de atividades ruidosas no período entre as 20 e as 8 horas dos dias úteis e aos sábados, domingos e feriados. Deve também ser registado o tipo de fontes ruidosas. Os locais de medição devem ser os recetores (habitações) situadas a sul da Rua Nova da Madorninha.

O segundo programa proposto, deve ter lugar no primeiro ano da fase de exploração, após a colocação das barreiras acústicas e a conclusão dos trabalhos da área verde prevista. As medições de ruído devem ter lugar num dos dias do ano com afluência superior à média, de acordo com os registos do NorteShopping, e incluir uma contagem de tráfego simultânea ao período de medição. Os resultados devem ser comparados com o previsto no projeto de barreiras acústicas.

Socio-economia

Não foi apresentada uma proposta de monitorização no âmbito do descritor em apreço. Contudo, decorrente da implementação do mecanismo expedito para receção de reclamações ou pedidos de

esclarecimento deverá ser elaborado um relatório com identificação das questões registadas e o desenvolvimento dado.

FICHA TÉCNICA

ENTIDADES RESPONSÁVEIS PELA AVALIAÇÃO TÉCNICA

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO NORTE

Alexandra Duborjal Cabral

Rui Fonseca

Rita Ramos

Luís Amorim

Cristina Figueiredo

Luís Santos

Ricardo Sousa

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE/ ADMINISTRAÇÃO DA REGIÃO HIDROGRÁFICA DO NORTE

Isabel Tavares

DIREÇÃO-GERAL DAS ATIVIDADES ECONÓMICAS

Paula Santos

DIREÇÃO REGIONAL DE CULTURA DO NORTE

Anabela Lebre

ENTIDADE PROMOTORA DA CONSULTA PÚBLICA:

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO NORTE

Rosário Sottomayor

A Presidente da Comissão de Avaliação,

(Alexandra Duborjal Cabral)

ANEXOS

CCDRn

Reunião de apresentação do projeto | Procedimento de AIA do projeto **"Ampliação do NorteShopping"**

AGENDA

Início: 10,30h **Final:** 12,15h **Local:** CCDRN

Data: 16.10.2015

Objetivos:

1. Apresentação do projeto
2. Esclarecimento de dúvidas da CA;
3. Esclarecimento de dúvidas do proponente e da equipa de consultoria ambiental.

Coordenação: Alexandra Duborjal Cabral

Participantes: membros da CA e representantes do proponente e da equipa de consultoria ambiental

Documentação a trazer: pareceres setoriais de conformidade

Resultados:

1. Conhecer o projeto e EIA na perspetiva do proponente;
2. Comunicar o resultado da avaliação da conformidade do EIA.

Observações:

TÓPICOS	RESPONSÁVEL	DURAÇÃO (min)
1. Apresentação da CA, e respetivas responsabilidades na avaliação	Alexandra Cabral	5
2. Apresentação do proponente e equipa de consultoria ambiental	Proponente	5
3. Apresentação do projeto e EIA	Proponente	30
4. Análise da conformidade do EIA por descritor considerado:		
Qualidade do Ar	Joana Freitas	5
Geologia	Rui Fonseca	5
Recursos Hídricos	Isabel Tavares	5
Paisagem	Alexandra Cabral	5
RNT	Rosário Sottomayor	5
5. Encerramento da reunião e comunicação da sequência dos trabalhos	Alexandra Cabral	5

CCDRn

Reunião de apresentação do projeto | Procedimento de AIA do projeto **"Ampliação do NorteShopping"**

REGISTO OPERACIONAL DA REUNIÃO

Objetivos previstos:

1. Apresentação do projeto
2. Esclarecer dúvidas da CA;
3. Esclarecer dúvidas do proponente e da equipa de consultoria ambiental.

Observações:

Objetivos conseguidos:

Todos.

Registo feito por: Alexandra Duborjal Cabral

SEQUÊNCIA DO TRABALHO	RESPONSÁVEL	DATA LIMITE
1. **Síntese da Reunião:** - Foi apresentado o projeto e o EIA; - Foi apresentado o conteúdo geral do PEA.	Alexandra Cabral	---------
2. Comunicação formal da avaliação da conformidade ao proponente	Alexandra Cabral	19.10.2015
3. Comunicação do cronograma dos trabalhos à CA	Alexandra Cabral	19.10.2015
Participantes:		----------
Alexandra Cabral (alexandra.cabral@ccdr-n.pt)	[signature]	
Rui Fonseca (rui.fonseca@ccdr-n.pt)	[signature]	
Rosário Sottomayor (rosario.sottomayor@ccdr-n.pt)	Rosário Sottomayor	
Joana Freitas (joana.freitas@ccdr-n.pt)	Joana Freitas	
Isabel Tavares (isabel.tavares@apambiente.pt)	[signature]	
Cláudia Lopes (cblopes@sonaesierra.com)	[signature]	
Joaquim Roberto (jmroberto@sonaesierra.com)	[signature]	
Júlio de Jesus (jj@juliodejesusconsultores.com)	[signature]	
Cristina Figueiredo	[signature]	
Miguel Catarino	[signature]	
Luís Santos	[signature]	

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

PEDIDO DE ELEMENTOS ADICIONAIS PARA EFEITOS DE CONFORMIDADE

no âmbito do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) da

"Ampliação do Centro Comercial NorteShopping"

Proc. AIA_870/2015

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em epígrafe foi remetido pela Direção-Geral das Atividades Económicas para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), em 21 de setembro de 2015, que se constitui como Autoridade de AIA (AAIA), atento ao disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com a redação e alterações produzidas pelos DL nº 47/2014, de 24 de março, e DL nº 179/2015, de 27 de agosto – Regime Jurídico de AIA (RJAIA). O procedimento foi, assim, instruído a 22 de setembro de 2015, pelo que decorre, atualmente, a fase de avaliação da conformidade do EIA.

Neste âmbito, e atendendo ao disposto no ponto 6 do artigo 14º do DL nº 151-B/2013, de 31 de outubro e respetivas alterações, a AAIA convidou o proponente a efetuar a apresentação do projeto e respetivo EIA à CA, em reunião que ocorreu no dia 16 de outubro de 2015.

Não obstante, verificou-se a necessidade de obter, formalmente, esclarecimentos/ informação adicional sobre determinados aspetos do EIA, pelo que, ao abrigo do ponto 8 do artigo 14º citado, se emite o presente Pedido de Elementos Adicionais (PEA) para efeitos de conformidade do EIA.

Este PEA deverá ser respondido até ao próximo dia **31 de dezembro de 2015**, sob pena do procedimento não prosseguir, conforme o disposto no mencionado ponto 8.

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

Aspetos gerais

Novo Relatório do EIA, com as páginas 22, 110, 113 e 115 na sua versão integral, permitindo a leitura das mesmas.

Descrição do Projeto

Deverão ser prestados os seguintes esclarecimentos:

1. Independentemente do entendimento do proponente, ou de quaisquer entendimentos prévios promovidos entre o proponente e a autarquia em questão, as alterações a serem geradas pelo projeto, ao nível do tráfego, têm que ser detalhadamente plasmadas no EIA, incluindo um nível descritivo e cartográfico. Tendo em conta a necessidade de reorganização dos acessos na envolvente do NorteShopping que a sua ampliação implicará, deve constar no EIA o respetivo estudo de tráfego e soluções de reorganização das circulações, sendo imprescindível avaliar distintos cenários de circulação viária e escoamento de tráfego que poderão ocorrer ao longo das distintas fases de exploração do projeto.

Neste sentido, e de modo a que os estudos a apresentar sirvam os propósitos da AIA, indicam-se, de seguida, Recomendações para a apresentação de um Estudo de Tráfego /Mobilidade relativo a Pólos Geradores /Atratores de deslocações:

R1. Em primeiro lugar, um Estudo para este tipo de empreendimento deverá definir e caracterizar com precisão a rede de acessibilidades envolvente que será objeto de estudo (características dimensionais, capacidade e segurança) bem como os pontos de entrada e saída no empreendimento a edificar /ampliar, as ligações às redes nacionais (rodo e/ou ferroviárias) e os circuitos de acesso (pessoas e bens) que se projeta estabelecer, quer em mobilidade motorizada, quer mobilidade suave.

Na envolvente ao empreendimento, o Estudo deve considerar, pelo menos, todas as vias, intersecções e respetivos ramos incluídos numa rede de maior proximidade. Um especial cuidado deve ser colocado na avaliação da capacidade das diferentes vias e intersecções e, nomeadamente, nos potenciais pontos de entrada e saída do empreendimento e nos

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

restabelecimentos com a rede existente. No caso particular deste empreendimento, essa rede de maior proximidade não pode deixar de incluir as vias interiores ao polígono definido pela Estrada da Circunvalação (EN12), as estações de metro Pedro Hispano, Estádio do Mar, Senhora da Hora e Sete Bicas, a Rua Fonte das sete Bicas, a Rotunda AEP, o IC1/A28 e as Avenida Calouste Gulbenkian e Avenida Manuel Teixeira Ruela.

R2. Nesta definição deverão ser identificados os lanços (vias ou acessos viários), as intersecções (cruzamentos, rotundas ou outros), os espaços de estacionamento e operação para os veículos de mercadorias e os locais de espera e embarque para a rede de transportes públicos de passageiros, quer na sua configuração atual, quer nas diversas futuras fases dos cenários alternativos de evolução, desde o início da fase de construção até ao final da fase de funcionamento (um dos cenários de evolução deverá ser a alternativa "zero" – não concretização do projeto). Para este tipo de empreendimento deverá ainda ser analisada a questão específica da circulação e transporte dos designados "transportes especiais" – em razão da sua natureza e/ou dimensões.

Face aos futuros cenários alternativos de evolução do empreendimento e respetiva envolvente, designadamente, usos e taxas de ocupação, o estudo deverá evidenciar comparativamente os impactes decorrentes de cada uma das alternativas, em particular, em comparação com um cenário de não concretização do empreendimento.

R3. Sobre os diversos cenários alternativos, deverá ser estimada a procura para os distintos modos de transporte e para as diversas fases de funcionamento do projeto. Esta procura resultará não só da procura gerada diretamente pelo empreendimento mas também da evolução prevista para a envolvente do projeto. Assim, deverá ser tido em conta o previsto em eventuais instrumentos de gestão do território (PDM, PU, PP) bem como a informação que for possível recolher sobre outros empreendimentos previstos para a área. O Estudo deverá, pelo menos, considerar o desenvolvimento das áreas contíguas ao empreendimento e que partilham a mesma rede de acessibilidades para, em relação a essa área total, abordar os efeitos cumulativos do seu desenvolvimento futuro sobre a rede de acessibilidades envolvente anteriormente definida. Dessa análise deverá resultar uma estimativa dos níveis de serviço, nos diversos lanços e nós da rede, entre o momento da abertura e o ano de funcionamento pleno do empreendimento.

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

R4. Por outro lado, sempre que a concretização de uma determinada configuração física da rede ou de um cenário alternativo não dependa do promotor mas da execução de um plano de investimentos de uma entidade terceira – como um município, um gestor de infraestruturas, uma autoridade ou um operador de transportes - essa condicionante deverá ter menção específica. Os diferentes cenários de evolução, analisados no âmbito do Estudo, entre o momento da abertura e o ano de pleno funcionamento do empreendimento, deverão integrar as eventuais alterações substantivas à rede de acessibilidades a concretizar no âmbito de planos de investimento dessas entidades terceiras.

R5. Deverá ser apresentada uma solução de mobilidade suave para peões e bicicletas que tenha em conta o sistema de transportes coletivos de passageiros e, sempre que a localização projetada para o empreendimento se integre numa zona onde já circulem transportes públicos (ou a procura estimada o justifique), deverá ser demonstrado, por exemplo, que o perfil da plataforma das vias rodoviárias envolventes ou que as plataformas para passageiros em espera permitem responder aos movimentos de circulação ou à procura destes modos de transporte em condições de segurança.

R6. O número de lugares e a área prevista para operação e estacionamento de veículos ligeiros e pesados no equipamento a edificar, deverá cumprir os valores mínimos estabelecidos nos instrumentos de gestão do território e dar resposta à procura estimada pelo Estudo, com base no perfil de ocupação e no emprego gerado pelo empreendimento. Acresce que o acesso a esses lugares deverá fazer-se de forma fluida, ou seja, de maneira a não provocar conflitos de tráfego ou congestionamento a montante sobre a rede viária envolvente. Em particular, deverão ser apresentados os circuitos de entrada e saída bem como as áreas de operação para veículos pesados - armazenagem, carga e descarga.

2. Não são descritas, de forma objetiva e clara, quais as alterações previstas para a atual área do projeto já existente.

3. Terá que constar, no capítulo da "Descrição do Projeto", uma descrição pormenorizada das principais ações/ trabalhos/ aspetos que serão empreendidos em cada uma das fases de implementação do projeto (construção e exploração).

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

3. Indicação do destino a dar aos 35 000 m³ de terras sobrantes, com identificação e caracterização de qual o local de depósito para as terras de escavação sobrantes.

4. Esclarecer em que consiste a alteração do layout no centro comercial ou que alterações serão efetuadas no edifício atual, para além da ampliação.

5. Especificar em que consiste a reorganização das circulações locais, incluindo o esquema de entradas e saídas no centro comercial e a sua relação com as vias vizinhas e esclarecer como irá contribuir para a redução do trânsito na Rotunda AEP e na Av. Manuel Ruela.

6. Esclarecer quais as intervenções acordadas com a Câmara Municipal de Matosinhos no âmbito da aprovação do loteamento, tais como modificações da rede viária.

EIA

- Anexos:

1. Apresentação das peças de projeto constantes dos Anexos do EIA com as respetivas legendas.

2. Apresentação do "Estudo de Contaminação dos Solos" em língua portuguesa.

3. Sem prejuízo das plantas da página 14 do EIA, deverá ser apresentada uma planta, a escala conveniente, com a marcação da área de ampliação do projeto, e o layout de ocupação que apresentará após construção.

Qualidade do Ar

1. Nos estudos do tráfego a apresentar, deverá constar a devida clarificação dos troços a serem intervencionados no projeto;

2. Indicação do/dos responsáveis pela elaboração do estudo de mobilidade e do estudo da qualidade do ar;

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

3. Plano de monitorização que verse o CO, PM10 e NOx (NO_2) para a fase de exploração, no 1º ano de funcionamento, sendo que, de acordo com os resultados obtidos na 1ª monitorização, será estabelecida a respetiva periodicidade.

Ordenamento do Território e Uso do Solo

1. Considerando o disposto no Regulamento do PDM (publicado pelo Aviso nº 3139/2014, de 28 de fevereiro), nomeadamente o n.º 2 do artigo 22.º, o qual remete para o cumprimento dos artigos 8.º e 15.º, deverá o EIA demonstrar a compatibilidade da ação com o disposto no n.º 1 do artigo 8.º, em particular na alínea b) relativamente às perturbações no trânsito;

2. Deverá o município de Matosinhos pronunciar-se sobre a viabilidade da pretensão, tendo em consideração o disposto no ponto 2 do artigo 8.º e artigo 15.º do Regulamento do PDM;

3. Considerando as condicionantes identificadas no EIA:

3.1. dada a proximidade da Estrada da Circunvalação e do IC1/A28, deverá o proponente obter o parecer da(s) entidade(s) responsável(eis) por essas infraestruturas;

3.2. deverá o proponente obter o parecer da entidade responsável pela servidão aeronáutica do Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

Por último, considerando o disposto no artigo 22.º do Regulamento do PDM, o qual refere: "*A esta Base aplica -se o disposto nos artigos 8.º e 15.º deste regulamento.*", deverá o EIA cingir-se aos artigos 8.º e 15.º, o que não acontece no capítulo 5 – Identificação, previsão e avaliação de impactes. Além disso, considera-se que o EIA é bastante superficial na forma como analisa o cumprimento do estabelecido nos artigos aplicáveis (ver quadro 5.10.1).

Geologia

1. Apresentação de uma cópia do "Relatório da Geoma";

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

2. Avaliação dos eventuais impactes ambientais na envolvente geológica próxima, decorrentes da escavação, com apresentação das eventuais medidas de minimização, caso sejam necessárias.

Recursos Hídricos

O EIA deverá ser completado com os seguintes elementos:

1. Fase de construção:

a. Indicação da quantidade de águas residuais que serão originadas, por tipologia, e indicação do seu destino final;

b. Indicação da origem de água para o estaleiro.

2. Fase de exploração:

a. Quantificação do acréscimo de água que será consumida, explicitando a sua proveniência, nomeadamente rede pública ou captação própria existente;

b. Quantificação do incremento de águas residuais do tipo doméstico que serão produzidas.

3. Deverão ser explicitadas as medidas de minimização a adotar relativamente ao risco de contaminação acidental da água que estão previstas ser integradas no "Sistema de Gestão do NorteShopping".

Paisagem

1. Sem prejuízo das unidades de paisagem apresentadas no EIA, baseadas no Estudo do Prof. Cancela d'Abreu sobre as unidades de paisagem, de âmbito nacional, o EIA terá que incluir a mesma análise, descritiva e cartográfica, a uma escala compaginável com a de projeto.

2. Em relação ao capítulo de identificação, avaliação e classificação de impactes, em particular no que respeita aos impactes na fase de construção, a análise aí plasmada configura mais um parecer sobre os

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

potenciais impactes do que propriamente um trabalho de identificação, avaliação e classificação de impactes. É, neste capítulo, na página 111, referido que "Também a forma linear de disposição da vegetação, que parece estar implícita no projeto de integração paisagística,…", o que denota não ter havido congregação do trabalho, deste descritor, entre o projetista e o responsável pela análise do descritor, sendo mesmo apresentadas sugestões de reformulação do PIP.

2.1 Apresentação da conformação das conclusões de análise e avaliação do descritor Paisagem com as propostas constantes do PIP.

2.2 Apresentação do PIP e respetivas as peças fundamentais, destacando-se:

- memória descritiva;
- caderno de encargos;
- mapa de medições e orçamentação;
- cronograma de implementação;
- plano de manutenção;
- plano geral;
- planos de plantação e/ou sementeira.

Socio-economia

1. Informar sobre eventuais reclamações existentes relativas à atual exploração do centro comercial ou ao tráfego que se verifica;

2. Caraterizar a área envolvente ao estaleiro;

3. Esclarecer quais os percursos a utilizar pelos veículos de pesados afetos às obras para aceder ao estaleiro, e do estaleiro à área de ampliação;

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

4. Esclarecer a eventual afetação, durante a fase de obra, dos acessos aos atuais parques de estacionamento;

5. Apresentar cartografia específica com identificação do centro comercial atual, da área de ampliação, dos estaleiros, das habitações e edifícios na envolvente afetados pelo projeto, bem como das vias locais sujeitas às alterações e reorganizações, as vias vizinhas, incluindo o esquema de entradas e saídas no centro comercial.

6. Apresentar planta final após implementação do projeto e respetivos acessos.

Resíduos

No EIA, o descritor "Resíduos" praticamente não é abordado, pelo que falta a indicação dos impactes, medidas e correspondente monitorização da gestão dos resíduos.

Assim, considera-se que deverão ser apresentados os seguintes elementos:

1. Efetuar a caracterização da situação de referência, identificando quais as operações de encaminhamento (operadores) e destinos finais adotados para cada um dos resíduos (valorização/eliminação), bem como a identificação e caracterização dos locais de armazenamento temporário, designadamente a localização, as dimensões, se são cobertos, impermeabilizados, dotados de bacias de retenção, etc., bem como a forma de acondicionamento (em contentores, big-bags, a granel, etc.);

2. Identificar e avaliar os impactes ambientais resultantes da produção e gestão dos resíduos segundo a matriz proposta no EIA;

3. Apresentar as medidas de minimização necessárias implementar para cada uma das fases (construção, exploração e desativação), de forma a minimizar os impactes ambientais;

4. Elaborar um "Plano de Monitorização dos Resíduos", para as diversas fases que defina as responsabilidades, parâmetros, metodologias, periodicidades do acompanhamento e que identifique

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

os destinos finais para os diferentes fluxos, bem como estabeleça os objetivos e metas a alcançar pela monitorização.

Resumo Não Técnico (RNT)

Em relação aos aspetos de Consulta Pública (CP), e tendo em conta a apreciação da conformidade, após a análise efetuada ao RNT, considera-se que o mesmo não apresenta as condições necessárias para abertura da CP, tendo como base a quer a nota técnica "Critérios de Boa Prática para o RNT (APA e APAI, 2008)", quer os "Critérios para a Fase de Conformidade em AIA", aprovados Informação SEA nº 10 de 18/02/2008. Assim, e sem prejuízo de incorporar a informação decorrente de eventuais solicitações no âmbito da apreciação dos vários fatores ambientais, o RNT deverá ser reformulado, no âmbito da descrição do projeto:

1. Explicitar em que consiste a alteração do layout no edifício atual do centro comercial existente, para além da ampliação prevista;

2. Especificar de que modo será efetuada a reorganização das circulações locais, incluindo o esquema de entradas e saídas no centro comercial e a sua relação com as vias vizinhas e de que forma irá contribuir para a redução do trânsito na Rotunda AEP e na Rua Dr. Manuel Teixeira Ruela;

3. Indicar quais as intervenções já acordadas com a Câmara Municipal de Matosinhos, conforme referido no EIA (p.7 do relatório), no âmbito da aprovação do projeto, tais como as modificações da rede viária previstas, e que não são objeto de análise no EIA;

4. Nas figuras 7 e 11 apresentadas no âmbito da descrição do projeto, não está indicada a Orientação nem a toponímia dos acessos da envolvente, embora o texto associado lhes faça referência. Para além disso, a figura 7 que representa a planta do NorteShopping com a concretização da ampliação pretendida, não apresenta qualquer legenda de identificação dos espaços apresentados. Estes aspetos deverão ser corrigidos, de forma a possibilitar a correta compreensão do projeto em avaliação.

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

A ausência de resposta, ou resposta insuficiente, determinará a emissão da Desconformidade do EIA, e o consequente encerramento deste procedimento de AIA.

Porto e CCDR-Norte, 19 de outubro de 2015.

A Diretora de Serviços de Ambiente,

(Paula Pinto)

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE

no âmbito do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projeto

"AMPLIAÇÃO DO CENTRO COMERCIAL NORTESHOPPING"

Freguesia: Senhora da Hora
Concelho: Matosinhos
Proponente: NorteShopping – Centro Comercial, SA

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em epígrafe foi remetido pela Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE) para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), em 15 de setembro de 2015, que se constitui como Autoridade de AIA (AAIA), atento ao disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações e redação produzidas pelos Decreto-Lei nº 47/2014, de 24 de março, e Decreto-Lei nº 179/2015, de 27 de agosto – Regime Jurídico de AIA (RJAIA). O documento em causa deu entrada na AAIA a 21 de setembro de 2015, pelo que o procedimento foi, assim, instruído a 22 de setembro de 2015, sendo que decorre a fase de avaliação da conformidade do EIA.

De acordo com o disposto no ponto 2 do Artigo n.º 9 da legislação citada, a AAIA, que preside à Comissão de Avaliação (CA), convocou os seguintes organismos para integrarem a Comissão:

- CCDR-Norte,
  - ao abrigo da alínea a) do ponto 2 do artigo 9º mencionado,
    - Presidente da CA,
    - Consulta Pública,
  - ao abrigo da alínea i),
    - Técnicos especializados,
- APA/ARHN, face ao disposto na alínea b),
- DRCN, face ao disposto na alínea d),
- DGAE, para cumprimento do disposto na alínea h).

A APA/ARHN nomeou como representante na CA a Sra. Eng. Isabel Tavares.

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

A DRCN nomeou como sua representante a Sra. Dra. Anabela Lebre.

A DGAE está representada na CA pela Sra. Eng. Paula Santos.

O corpo técnico da CCDRN que integra esta CA é constituído pelos seguintes elementos: Arqt. Pais. Alexandra Duborjal Cabral (que coordena o procedimento de AIA e é responsável pela avaliação do descritor Paisagem), Eng. Rosário Sottomayor (responsável pela Consulta Pública e pela avaliação do RNT), Dr. Rui Fonseca (descritores Geologia e Geomorfologia), Dra. Rita Ramos (descritor Socio-economia), Eng. Luís Amorim (descritores Uso do Solo e Ordenamento do Território), Eng. Luís Santos (descritores Ruído e Resíduos), Dra. Cristina Figueiredo (descritor Qualidade do Ar), e Eng. Ricardo Sousa (Acessibilidades e Tráfego).

Tendo em conta a data de entrada do documento na AAIA, 21 de setembro de 2015, o procedimento de AIA foi instruído a 22 de setembro de 2015, pelo que a declaração de conformidade do EIA teria de ocorrer até ao dia 10 de novembro de 2016, atento ao início da contagem do prazo de conformidade ocorrer 6 dias úteis após a data de instrução do procedimento, face ao disposto no ponto 5 do artigo 14º do novo RJAIA, e os prazos intercalares previstos nos pontos 3 e 4 do mesmo artigo.

Contudo, e considerando o disposto no ponto 6 do artigo 14º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 47/2014, de 24 de março, e Decreto-Lei nº 179/2015, de 27 de agosto, o proponente foi convidado a apresentar o seu projeto e respetivo EIA à CA nas instalações das CCDRN, a 16 de outubro de 2015 tendo, no mesmo dia, sido solicitados elementos adicionais para efeitos de conformidade, conforme previsto no ponto 7 do artigo 14º.

O documento de solicitação de elementos adicionais foi rececionado pelo proponente a 20 de outubro de 2015, pelo que decorreram 21 dias úteis do prazo do procedimento de AIA.

O prazo atribuído pela AAIA para entrega dos elementos adicionais foi o dia 31 de dezembro de 2015; no entanto, e face a solicitação do proponente, em tempo útil, esse prazo foi prorrogado para 15 de fevereiro de 2016, tendo o mesmo sido cumprido junto da AAIA, e tendo tal documentação sido rececionada 10 de fevereiro de 2016.

Por tal, a data limite para avaliação de conformidade passou para o dia 1 de março de 2016, e a data de conclusão do procedimento para o dia 1 de junho de 2016.

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

Dando cumprimento ao disposto no ponto 9 do artigo 14.º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei nº 47/2014, de 24 de março, e Decreto-Lei nº 179/2015, de 27 de agosto, o presente documento traduz a análise da informação requerida pela Comissão de Avaliação, e que pretende avaliar se o EIA cumpre os requisitos referidos no Anexo V do diploma referido.

Nesse âmbito, conclui-se que o Estudo em apreço passou a estar corretamente organizado no que respeita ao exercício da Avaliação de Impacte Ambiental, e está de acordo com as disposições legais em vigor nesta área. A informação, complementada com a resposta ao pedido de elementos adicionais solicitados preenche, na generalidade, os requisitos do índice de matérias a analisar.

De igual forma, e tal como previsto na legislação em vigor, o Resumo Não Técnico cumpre, na globalidade, os requisitos mínimos tendo em vista o desencadeamento da fase de Consulta Pública.

Não obstante, sem prejuízo do expresso, e no âmbito dos descritores Paisagem e Resíduos, face ao solicitado no âmbito do PEA deste procedimento de AIA, sobre o projeto em avaliação, verifica-se que:

- Paisagem

1. A reformulação do descritor Paisagem, neste Aditamento, é apresentada de forma confusa, uma vez que não constitui uma sequência de análise, mas é equacionada em função dos itens do relatório Síntese do EIA que são revistos. Esta diferenciação é consubstanciada em ficheiros distintos;

2. Não obstante, houve, apesar de ser incompleto e apresentar referências que não são concretizadas, um esforço de maior sistematização dos aspetos de pormenorização das Unidades de Paisagem, e de sequência dessa análise, nomeadamente em termos de identificação de impactes ambientais. No entanto, é feita a referência, no documento "*EIA Ampl NorteShopping_EI Adic_Anx 2-8-2*", na página 1 que "*De forma a complementar a análise de impactes efetuaram-se também, a partir de pontos e eixos de visualização sobre o NorteShopping, simulações visuais com recurso a fotomontagens.*", embora não sejam apresentadas quaisquer simulações desta ordem, aspeto que seria fundamental para demonstração da adequação da solução do PIP aos resultados obtidos;

3. Não foi apresentado o PIP nas suas componentes essenciais, destacando-se:

- caderno de encargos;

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

- mapa de medições e orçamentação;

- cronograma de implementação;

- plano de manutenção;

- planos de plantação e/ou sementeira.

4. Para além disso, a Memória Descritiva apresentada no documento "*Anexo 2_8_3_MD_Loteamento da Quinta das Sedas*", refere, logo na primeira frase, que "*Destina-se a presente memória descritiva e justificativa à descrição das soluções em termos de espécies vegetais adotadas no projeto de licenciamento de construção do Continente Bom Dia Parede II que a Sonae MC pretende levar a efeito.*". Ora, nem o projeto em avaliação é o referido, nem o proponente é o indicado. Apesar de, ao longo do restante texto, ser feita menção ao Norteshopping, estes erros, que decorrem, objetivamente, de aproveitamento de textos anteriores, similares, não podem, nem devem, ocorrer.

- <u>Resíduos</u>

Não se concorda, tal como sugerido no Aditamento, que os resíduos tenham um impacte neutro, mesmo que na sua gestão sejam adotadas medidas de minimização.

Considera-se que a caracterização da gestão de resíduos deveria ter sido completada, dado que falta, por exemplo, a análise e avaliação da possibilidade de ocorrer um derrame acidental, bem como a apresentação das respetivas medidas preventivas a adotar para reduzir a possibilidade de ocorrência, e as necessárias medidas de minimização a adotar em caso de derrame efetivo.

Considera-se ainda que os impactes ambientais resultantes para cada uma das fases deste descritor deveriam ter sido analisados e avaliados de acordo com critérios pré-definidos, no "*Quadro 5.1.1 – Sistema de classificação dos potenciais impactes*", que consta do EIA.

Assim, face à análise efetuada, as deficiências identificadas terão que ser, com a máxima brevidade possível, supridas, pelo que, não se encontrando comprometida a emissão da presente Declaração de Conformidade do EIA, dispõe o proponente de 15 dias úteis, contados da data de emissão do presente documento, para entregar na AAIA a documentação complementar em falta.

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

CCDRn
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

Desta forma, sem prejuízo do disposto no nº 1 do artigo 16º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei nº 47/2014, de 24 de março, e Decreto-Lei nº 179/2015, de 27 de agosto, e face ao disposto no ponto 9 do artigo 14º, e Anexo V do diploma mencionado, a AAIA declara a conformidade do EIA, pelo que o processo de AIA deve prosseguir a sua tramitação nos moldes previstos na legislação.

Porto e CCDR-Norte, 1 de março de 2016.

A Diretora de Serviços de Ambiente,

(Paula Pinto)

GOVERNO DE PORTUGAL
RUA RAINHA D. ESTEFÂNIA, 251 · 4150-304 PORTO · WWW.CCDR-N.PT
TEL.: 226 086 300 · FAX: 226 086 301 · E-MAIL: GERAL@CCDR-N.PT

5/5

CCDRN Nº 8631 Data: 2016/05/17

IMT INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

Exma. Senhora
Dra. Paula Pinto
Diretora dos Serviços de Ambiente
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
R. Rainha D. Estefânia, 251
4150-304 Porto

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
OF_DAA_AXC_3862/2016	10-03-2016	S/2016/1443 070200102624188	16 MAIO 2016

Assunto **A28 – SOLICITAÇÃO DE PARECER SOBRE O PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO CENTRO COMERCIAL NORTESHOPPING**

Relativamente ao assunto em epígrafe, e na sequência da reclamação do requerente sobre o parecer emitido pelo IMT através do ofício com a referência S/2016/830 – 070200101476101 e dos elementos adicionais entretanto remetidos por essa CCDR assim como pelo próprio requerente, informa-se que o parecer emitido pelo ex-InIR em 2012 é válido. De facto, atendendo a que à data da emissão daquele parecer, a área correspondente à ampliação do centro comercial se situava fora da zona de servidão *non aedificandi* da autoestrada, não é exigível qualquer procedimento adicional.

No que se refere aos aspetos técnicos, verifica-se que:

i. Relativamente às condições de circulação do sublanço EN12-Sendim da A28, é sabido que o mesmo já atualmente apresenta problemas de capacidade;

ii. Os resultados obtidos na Adenda ao Estudo de Trafego, datada de março de 2016, não revelam degradação dos níveis de serviço no sublanço EN12-Sendim da A28, no cenário com expansão do centro comercial relativamente ao cenário sem expansão, no ano horizonte de projeto;

iii. Por aquele motivo, não se vê inconveniente na implementação da ligação da Av. Calouste Gulbenkian à A28, através do acesso já existente;

Sede: Avenida das Forças Armadas, 40 - 1649-022 Lisboa - Portugal
Tel. (351) 217 949 000 - Fax. (351) 217 973 777 - imt@imt-ip.pt - www.imt-ip.pt
Contribuinte n.º 508 195 446

CCDRN Nº 8631 Data: 2016/05/17

IMT INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

iv. Relativamente às restantes ligações à A28, consideradas no estudo de tráfego datado de dezembro de 2015, considera-se que, dada a extensão do sublanço, não existem condições para que as mesmas possam ser admitidas, pelos seguintes motivos:

   a. Não existe espaço suficiente para introduzir vias de aceleração e desaceleração com dimensão adequada, para além de aquela situação conduzir a um espaçamento entre ligações inferior ao preconizado para autoestradas em meio urbano nas Disposições Normativas para Autoestradas do ex-InIR;

   b. As novas ligações motivam manobras de entrecruzamento, em curtas extensões, que prejudicam quer as condições de circulação quer de segurança.

v. Encontram-se na situação descrita em iv. as seguintes ligações:

   a. Rotunda da Av. Calouste Gulbenkian / A28, correspondente a uma nova entrada na A28 no sentido sul-norte;

   b. A28 / rotunda da Av. Calouste Gulbenkian, correspondente a uma nova saída da A28 no sentido sul-norte;

   c. A28 / nova rotunda do Estádio do Mar, correspondente à introdução de uma nova entrada e uma nova saída da A28 no sentido norte-sul;

   d. A28 / Av. Dr. Eduardo Torres, correspondente a uma nova saída da A28 no sentido norte-sul.

vi. Relativamente ao acesso da A28 ao Hospital Pedro Hispano, igualmente considerada no Estudo de Tráfego de dezembro de 2015, o mesmo encontra-se em fase de análise, no âmbito de um pedido formulado pela Autarquia, constituindo um processo próprio.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho Diretivo

Eduardo Feio

IB

Rua dos Lusíadas, 9 - 4º F 1300-364 Lisboa - Portugal
Tel. (+351) 213 643 116 | Fax (+351) 213 643 119 | inir@inir.pt | www.inir.pt
Contribuinte n.º 508 195 446

Infraestruturas de Portugal

FAX

DE *from*	Direção de Segurança e Sustentabilidade Rodoferroviária Departamento de Sustentabilidade Ambiental
REFERÊNCIA *reference* 1857915-007	PROCESSO n.º *process ref.* DATA *date* 2016-04-29 SAÍDA *output*
PARA *to*	CCDR-N - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
CC *co*	
FAX Nº 226 086 301	N.º DE PÁGINAS *number of pages* INCLUINDO ESTA *including this cover* 5 CONTACTE SE NÃO RECEBER TODAS AS PÁGINAS *Contact if not receiving all pages*
SUA REF.ª *your reference* n.º OF_DAA_AXC_3827/2016	DATA *date* 2016-03-10
ASSUNTO *subject*	Parecer Específico Projeto: Ampliação do Centro Comercial NorteShopping

MENSAGEM ***message***

A CCDR-NORTE, através do Ofício OF_DAA_AXC_3827/2016, de 10 de março de 2016, vem solicitar à IP-Infraestruturas de Portugal, SA (IP,SA) parecer no seguimento do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao projeto mencionado em epígrafe.

Pelo exposto, após apreciação dos documentos disponibilizados, e analisadas as interferências na rede rodoferroviária, sob jurisdição da IP, SA, foi elaborado o parecer que junto se anexa.

Com os melhores cumprimentos,

Luísa Garcia

Diretora da Direção de Segurança e Sustentabilidade Rodoferroviária

Anexo: Parecer: Projeto "Ampliação do Centro Comercial NorteShopping"
Planta com Intervenções Previstas na envolvente do IC1/A28

(ACV/SS-SA)

IP MOD.306 (v2)

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 051 997
geral@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 3.095.375.000,00 €

Infraestruturas de Portugal

DEPARTAMENTO DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL
UNIDADE DE GESTÃO AMBIENTAL

PARECER

PROJETO DE "AMPLIAÇÃO DO CENTRO COMERCIAL NORTE SHOPPING"

No seguimento do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projeto de "Ampliação do Centro Comercial Norte Shopping", procedeu-se à análise dos elementos disponibilizados pela CCDR-Norte, que acompanham o respetivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA).

Da apreciação efetuada, constatou-se que o presente projeto tem como objeto a ampliação do Centro Comercial NorteShopping, a efetuar para sul do atual edifício, implicando a reorganização da zona envolvente no que respeita à circulação viária e respetivos acessos.

Pelo exposto, no que respeita à rede rodoferroviária, sob jurisdição da IP, SA, consideramos ser de referir:

quanto à *Rede Rodoviária*, tendo como referência o Plano Rodoviário Nacional (PRN), publicado pelo Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de Julho, retificado pela Declaração de Retificação nº 19-D/98, de 31 de Outubro, e alterado pela Lei nº 98/99, de 26 de Julho e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de Agosto, as intervenções propostas pelo projeto interferem com a **EN12** e com o **IC1/A28.**

Do ponto de vista da salvaguarda da rede rodoviária da responsabilidade da IP, SA, o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN) (Lei n.º 34/2015 de 27 de abril), em vigor desde 27 de julho, regula a proteção e fixa as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação, das estradas nacionais constantes do PRN, das estradas desclassificadas, isto é, não classificadas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP, SA, bem como das estradas regionais.

Neste contexto, o regime de proteção a aplicar será para a **EN12** o estabelecido na alínea d) do número 8º do artigo 32º do EERRN e para o **IC1/A28** o estabelecido na alínea a) e e) do número 8º do artigo 32º do referido Estatuto.

Da análise efetuada cumpre-nos informar que, a proposta de ampliação em análise, interfere com os limites impostos pelas zonas de servidão non aedificandi estabelecidas na alínea a) e e) do número 8º do artigo 32º.

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 3.305.375.000,00 €

Não obstante, nos termos do artigo 58.º, n.º 1 do EERRN, podem ser autorizadas, pelo IMT, IP, obras de ampliação ou alteração de edifícios comerciais, industriais ou de serviços, já existentes na zona de servidão non aedificandi, à data de entrada em vigor do EERRN, desde que, cumulativamente:

-delas não resulte o agravamento das condições de circulação e segurança rodoviárias, nem afete a perfeita visibilidade do trânsito;

-os respetivos proprietários e titulares de outros direitos renunciem à indeminização, em caso de eventual expropriação, pelo aumento do valor que dessas obras resultar para o prédio, sendo tal facto sujeito a registo predial.

Relativamente ao primeiro requisito, informamos que a IP, SA, em colaboração com o proponente tem vindo a analisar o Estudo de Tráfego (DEZ2015) elaborado pela Engimind, versão que veio a sofrer algumas reformulações, tendo sido apresentada, em Março de 2016, a Versão Final do Estudo de Tráfego, a qual mereceu a aprovação da IP, SA.

Foram estudadas uma série de intervenções na rede rodoviária envolvente, enumeradas na planta em anexo, nomeadamente envolvendo o IC1/A28 e a EN12, concluindo-se que tais intervenções permitirão minimizar os efeitos esperados, nas condições de circulação, dos efeitos decorrentes do incremento da procura associada à expansão deste polo gerador.

De referir ainda, que tais intervenções, à exceção da ligação prevista ao Hospital Pedro Hispano, não constam do conjunto de atividades planeadas e programadas desta empresa.

Face ao exposto, no âmbito das competências da IP,SA, não se vê inconveniente na pretensão julgando-se que o presente projeto de ampliação poderá ser autorizado pelo IMT,IP ao abrigo do disposto do artigo 58.º, n.º1, do EERRN, desde que cumpridos os requisitos referidos.

Acresce referir que a IP, SA considera o presente projeto viável, atendendo à execução das reformulações ao nível da reorganização da rede viária na envolvente ao Norteshopping, previstas e analisadas no Estudo de Tráfego (março 2016), devendo estas acompanhar a execução do projeto de ampliação em estudo.

Salvaguardando que as referidas intervenções na rede rodoviária sob jurisdição da IP, SA, carecem de Projeto de Execução aprovado por esta empresa, ficando sujeito a licenciamento nos termos do n.º 1 do artigo 42º do EERRN.

Ainda no que respeita à rede rodoviária, entendemos ser igualmente de salvaguardar que, ao nível do ambiente sonoro, as preocupações da IP, SA prendem-se, sobretudo, com a possibilidade do acréscimo dos níveis de ruído ambiente, induzidos pelo aumento de tráfego rodoviário, consequente da ampliação em estudo, e seu impacte nos recetores localizados junto das vias sob jurisdição desta empresa, podendo vir a originar ou agravar situações de incumprimento da legislação de ruído, pelo que, caso este cenário se venha a verificar, as eventuais medidas de minimização a adotar em

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

Capital Social 2 555 835 000 €
NIPC 503 933 813

consequência do acréscimo nos níveis de ruído ambiente, decorrente do projeto, serão da inteira responsabilidade do seu promotor

Por fim, quanto à *Rede Ferroviária*, nada há a referir dado que não se verifica a interferência da proposta em análise com vias integradas no domínio ferroviário.

26 de abril 2016

Anexo: Planta com Intervenções Previstas na envolvente do IC1/A28

(ACV/SS-SA;MAF/PL-MTF;IM/CN-PTA;JR/GR-CT;PJS/P-EC;CM/CO-EN;JLM/RF-EDF)

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

Capital Social 2 555 835 000 €
NIPC 503 933 813

LEGENDA:
1 - Remodelação e requalificação da Rotunda A28
2 - Rotunda na intersecção da N12 com a Av. Teixeira Rueta e ligação à Av. Fontes Pereira de Melo (Porto)
3 - Alteração da geometria e requalificação da rotunda "NOS"
4 - Acesso à urgência do Hospital Pedro Hispano a partir da A28
5 - Acesso da A28 à rotunda da ESAD (5ª - da Hora)
6 - Via de acesso da 5ª - da Hora e A28 a partir da rotunda da ESAD
7 - Via de ligação da A28 à zona desportiva do Estádio do Mar
8 - Passagem superior à A28 ligando a Rematte à zona desportiva do Estádio do Mar
9 - Ramo de saída da A28 para a rua Dr. Eduardo Torres / Memorinha poente
10 - Nova Rotunda Poente – EN12 / Rua Dr. Eduardo Torres
1

CCDRN Nº 7002 Data: 2016/04/27

Matosinhos
Câmara Municipal
DIREÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE, EQUIPAMENTOS E INVESTIMENTOS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO E PLANEAMENTO

CM Matosinhos
22/04/2016
Entrada/2016/9201
DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

Exmo. Senhor
Presidente da CCDR-N -Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
Rua Rainha D. Estefânia, nº. 251
4150-304 Porto

S/ Refª: OF_DAA_AXA_3837/2016
Data:10/03/2016
N/ Refª: DUP/DGU Proc. 26/82 LOTE 1860/16

Assunto: Parecer no âmbito do AIA do Projeto de Ampliação do NorteShoping.
Local: Av. Senhora da Hora – União das São Mamede de Infesta e Senhora da Hora.

Relativamente ao assunto mencionado em epígrafe, serve o presente para remeter a V.ª Ex.ª o parecer desta Câmara que agrega os pareceres das Divisões Municipais de Serviços Ambientais, Mobilidade e Divisão da Cultura-Gabinete Municipal de Arqueologia História; considerando-se que a Avaliação de Impacto Ambiental se encontra bem estruturada e fundamentada, sendo possível de merecer parecer favorável desde que sejam contemplados os aspetos de intervenção e exploração preconizados na AIA, assim como, observadas as medidas mitigadoras dos impactos negativos nela propostos e nos pareceres em anexo.

PARECER DA DIVISÃO DE SERVIÇOS AMBIENTAIS (componentes ruído e qualidade do ar):

Ampliação do NorteShopping
Fase de Projeto de Execução

Numa análise, aos descritores Qualidade do Ar e Ruído, no cenário base e à identificação, previsão e avaliação de impactes no estudo de EIA constata-se:

Qualidade do Ar

"Entre o ano de 2014 e o de 2020 prevê-se um aumento de cerca de 16% das emissões associadas ao tráfego rodoviário nas vias envolventes ao NorteShopping. A confirmar-se esta previsão, registar-se-ão fenómenos de poluição atmosférica na envolvência do IC1/A28 e na área do projeto de ampliação da zona comercial, com os níveis estimados do poluente óxidos de azoto a ultrapassarem os limites impostos na legislação."

Avª. D. Afonso Henriques 4454-510 Matosinhos – Telefone: 229390900 – Linha azul: 808200052 – Fax: 229351645 – mail@cm-matosinhos.pt

CCDRN Nº 7002 Data: 2016/04/27

Matosinhos
Câmara Municipal

DIREÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE, EQUIPAMENTOS E INVESTIMENTOS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO E PLANEAMENTO
DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

"Tendo em conta os resultados obtidos pode concluir-se que a concretização da ampliação do NorteShopping agravará, embora sem significado expressivo, as condições de qualidade do ar que se encontram já deterioradas."

Ruído

"A avaliação das características da área do NorteShopping permite concluir que existe um grau de perturbação elevado, próprio de zonas urbanas atravessadas por vias rodoviárias importantes, com elevados volumes de tráfego."

"O projeto é suscetível de induzir impactes no ambiente sonoro na envolvente próxima."

"O ruído terá a sua génese tanto nos trabalhos de construção, como posteriormente durante a fase de exploração. Na fase de construção e porque se trata de eventos pontuais e circunscritos no tempo, os impactes gerados não assumirão significado relevante, até porque serão adoção de medidas minimizadoras de ruído na fase de construção. Na fase de exploração, as emissões sonoras serão as resultantes da laboração dos equipamentos do Centro Comercial Norteshopping e da circulação do tráfego rodoviário que a ele acede. Na fase de exploração, as emissões de ruído decorrentes da laboração do centro comercial ampliado poderão resultar em níveis sonoros locais acrescidos face à situação atual, essencialmente em função dos eventuais acréscimos de tráfego rodoviário na rede viária local e da instalação de novos equipamentos ruidosos para uso dos novos espaços construídos."

"Em termos absolutos, os níveis sonoros registados junto aos usos com sensibilidade ao ruído situados na envolvente do NorteShopping tendem a superar os limiares admissíveis em zonas mistas nas fachadas voltadas diretamente para as vias principais."

No estudo é várias vezes referido "a ultrapassagem dos limites associados a zonas mistas indicia a necessidade de implementação de um plano de redução de ruído por parte do município." Para algumas das zonas nomeadamente fachadas dos edifícios situados ao longo da Avenida Dr. Manuel Teixeira Ruela, da Estrada da Circunvalação e da Rua Henrique Pousão, longo da Rua Dr. Manuel Teixeira Ruela e da Avenida Fabril do Norte e Rua Nova da Madorninha.

Ao nível da fase de exploração:

Qualidade do Ar

"Durante a fase de exploração, são esperados impactes sobre a qualidade do ar em resultado de uma intensificação, embora residual quando comparada com os níveis já existentes, do volume de tráfego em vias rodoviárias já bastante congestionadas."

Avª. D. Afonso Henriques 4454-510 Matosinhos – Telefone: 229390900 – Linha azul: 808200052 – Fax: 229351645 – mail@cm-matosinhos.pt

CCDRN Nº 7002 Data: 2016/04/27

Matosinhos
Câmara Municipal
DIREÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE, EQUIPAMENTOS E INVESTIMENTOS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO E PLANEAMENTO
DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

"Nestas circunstâncias é esperado que os valores-limite de qualidade do ar associados ao poluente NO2 venham a ser ultrapassados numa área de cerca de 9 hectares distribuídos ao longo do traçado do IC1/A28."
"De forma a contrariar o aumento das concentrações de poluentes na atmosfera, recomenda-se, como medida de minimização, que seja elaborado um estudo de mobilidade que permita encontrar novos percursos ou formas de distribuição mais sustentada do tráfego rodoviário na zona. Os cenários de tráfego que vierem a ser desenvolvidos neste âmbito deverão ser igualmente considerados num estudo de qualidade do ar associado, de forma a permitir comprovar melhorias esperadas na qualidade do ar."

Ruído

Para as previsões do ano de 2020 é referida a necessidade de medidas de mitigação.
Nas medidas de mitigação é referido:
"Considerando a análise de impactes efetuada, apenas se justifica a adoção de medidas de minimização na zona a sul do centro comercial, tendentes a mitigar os impactes negativos associados à extensão do edifício na direção das habitações da Rua Nova da Madorninha, e consequente aproximação dos acessos rodoviários às fachadas das mesmas.
As soluções serão, à partida, consubstanciadas em **barreiras acústicas**.
O Projeto de Execução relativo à ampliação do centro comercial deverá integrar um Projeto de Acústica que garanta a adoção das boas práticas de Engenharia subjacentes à instalação dos equipamentos ruidosos, tais como os associados à climatização, produção de frio e ventilação dos estacionamentos, deste modo garantindo os pressupostos assumidos no presente Estudo de Impacte Ambiental."
Nada é referido relativamente as vias de acesso onde se comprovou incomodidade no entanto para alguns dos pontos é referido que se justifica a adoção de medidas de minimização, assim seria importante que estas medidas fossem apontadas pelo promotor.
Resumo EIA ruído e qualidade do ar:
- Ao nível da qualidade do ar aí se refere" A confirmar-se esta previsão, registar-se-ão fenómenos de poluição atmosférica na envolvência do IC1/A28 e na área do projeto de ampliação da zona comercial, com os níveis estimados do poluente óxidos de azoto a ultrapassarem os limites impostos na legislação. "Tendo em conta os resultados obtidos pode concluir-se que a concretização da ampliação do NorteShopping agravará, embora sem significado expressivo, as condições de qualidade do ar que se encontram já deterioradas."

- Ao nível do ruído é referido "A avaliação das características da área do NorteShopping permite concluir que existe um grau de perturbação elevado, próprio de zonas urbanas atravessadas por vias rodoviárias importantes, com elevados volumes de tráfego."
"O projeto é suscetível de induzir impactes no ambiente sonoro na envolvente próxima. "Para as previsões do ano de 2020 é referida a necessidade de medidas de mitigação. Nas medidas de mitigação é referido:

Avª. D. Afonso Henriques 4454-510 Matosinhos – Telefone: 229390900 – Linha azul: 808200052 – Fax: 229351645 – mail@cm-matosinhos.pt

CCDRN Nº 7002 Data: 2016/04/27

Matosinhos
Câmara Municipal

DIREÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE, EQUIPAMENTOS E INVESTIMENTOS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO E PLANEAMENTO
DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

"Considerando a análise de impactes efetuada, apenas se justifica a adoção de medidas de minimização na zona a sul do centro comercial, tendentes a mitigar os impactes negativos associados à extensão do edifício na direção das habitações da Rua Nova da Madorninha, e consequente aproximação dos acessos rodoviários às fachadas das mesmas. As soluções serão, à partida, consubstanciadas em barreiras acústicas. O Projeto de Execução relativo à ampliação do centro comercial deverá integrar um Projeto de Acústica que garanta a adoção das boas práticas de Engenharia subjacentes à instalação dos equipamentos ruidosos, tais como os associados à climatização, produção de frio e ventilação dos estacionamentos, deste modo garantindo os pressupostos assumidos no presente Estudo de Impacte Ambiental." Nada é referido relativamente as vias de acesso onde se comprovou incomodidade no entanto para alguns dos pontos é referido que se justifica a adoção de medidas de minimização, assim seria importante que estas medidas fossem apontadas pelo promotor.

PARECER DA DIVISÃO DE MOBILIDADE:

Deu entrada nestes serviços um processo contendo o EIA (Estudo de Impacte Ambiental) relativo ao projeto de "Ampliação do Centro Comercial Norteshopping", cuja proponente é a sociedade Norteshopping-Centro Comercial, S.A., do grupo Sonae Sierra, proveniente da CCDR-N (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte), para emissão de parecer, dado que decorre naquele organismo o procedimento de AIA (Avaliação de Impacte Ambiental) sobre o referido projeto.

Assim, analisado o Estudo de Impacte Ambiental pode informar-se:

1-O EIA é feito neste caso sobre o projeto de execução;
2-O projeto de ampliação da superfície comercial está sujeito ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental dado que, o Norteshopping ficará com uma área total de implantação superior a 30 000m2 e que, essa ampliação é superior a 20% da área já existente;
3-O Centro Comercial Norteshopping localiza-se na União de Freguesias de S. Mamede de Infesta e Senhora da Hora e pretende com este projeto de ampliação promover o reforço da atividade comercial do Shopping, justificando essa ampliação com os atuais níveis de procura do Centro Comercial pela população e, pelos logistas que, por sua vez, se traduzem na necessidade de expansão e de beneficiação de algumas das suas áreas atuais;
4-Esta avaliação tem como principais objetivos:

a) Avaliar os potenciais efeitos (impactes), positivos e negativos;
b) Identificar as medidas para evitar, reduzir ou compensar os efeitos negativos significativos;
c) Indicar as medidas de controlo (monitorização) a adotar, antes de tomadas de decisão;

Avª. D. Afonso Henriques 4454-510 Matosinhos – Telefone: 229390900 – Linha azul: 808200052 – Fax: 229351645 – mail@cm-matosinhos.pt

CCDRN Nº 7002 Data: 2016/04/27

Matosinhos
Câmara Municipal

DIREÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE, EQUIPAMENTOS E INVESTIMENTOS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO E PLANEAMENTO
DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

5- No que respeita à rede viária de acessibilidade ao empreendimento, é expectável que os desenvolvimentos previstos na ligação e articulação da rede viária nacional à rede municipal existente e prevista na envolvente, na proposta apresentada, garantam um bom desempenho da mesma dado o seu suporte em estudo de tráfego elaborado para o efeito.

6- Chama-se a atenção para que em fase de obra sejam salvaguardados os atuais ou executadas alternativas de acessos ao empreendimento assim como, a todos os edifícios e propriedades da envolvente e aos espaços públicos não intervencionados, como ainda, de forma regulamentar, garantir a continuidade e o bom funcionamento de todas as vias, passeios, baias e parques de estacionamento, separadores centrais, placas ajardinadas ou outros espaços públicos, dando especial atenção ao rebaixamento dos passeios, dos ilhéus e separadores e às rampas a executar em zonas de atravessamento de peões, para permitir fácil acesso a todos os cidadãos de mobilidade condicionada ou reduzida ou para os utilizadores de outros modos suaves de transporte;

7- Os impactes negativos e positivos identificados no EIA, exigem e pressupõem a aplicação de medidas de minimização propostas no estudo e, todas as mais consideradas ajustadas que terão de ser indubitavelmente implementadas de modo a evitar, minorar ou compensar os impactes negativos ou positivos associados ao projeto;

8-Em conclusão considera-se que o Estudo de Impacte ambiental se encontra de uma forma genérica razoavelmente bem estruturado e fundamentado sendo, por isso, relativamente à área da mobilidade, das acessibilidades, da circulação e estacionamento, passível de merecer parecer favorável desde que sejam integralmente contemplados todos os aspetos de intervenção e exploração preconizados no EIA assim como, escrupulosamente observadas todas as medidas mitigadoras de impactes negativos nele propostos, para a realização do empreendimento, assim como, das medidas potenciadoras dos impactes positivos da obra, tanto na fase de construção como na fase de exploração da mesma.

PARECER DA DIVISÃO DA CULTURA- GABINETE MUNICIPAL DE ARQUEOLOGIA HISTÓRIA:

APA – Madorninha
União das Freguesias de S. Mamede e Senhora da Hora
GMAH

3.De acordo com a planta arqueológica inclusa no PDM- Plano Director Municipal de Matosinhos, de 1991, no qual sinaliza a existência provável de vestígios arqueológicos na envolvência do Centro Comercial Norteshopping, nomeadamente na área situada nas proximidades da zona junto da Rua Nova da Madorninha e Viela da Madorninha. Atualmente esta parcela é ocupada por um parque de estacionamento descoberto, sendo que a proposta pretende construir neste local um edifício com quatro pisos abaixo da cota do solo e que irá afetar de forma irreversível o sítio.

Avª. D. Afonso Henriques 4454-510 Matosinhos – Telefone: 229390900 – Linha azul: 808200052 – Fax: 229351645 – mail@cm-matosinhos.pt

CCDRN Nº 7002 Data: 2016/04/27

Matosinhos
Câmara Municipal

DIREÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE, EQUIPAMENTOS E INVESTIMENTOS
DEPARTAMENTO DE URBANISMO E PLANEAMENTO
DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

Este local já tinha sido referenciado anteriormente como estando associado à localização de antigos monumentos pré-históricos, nomeadamente por Rigaud de Sousa e Vítor Oliveira Jorge 1982 e também o mesmo local é identificado no Plano Diretor Municipal de Matosinhos (1991).

Para além deste registo e no levantamento efetuado no concelho no âmbito da revisão do PDM, foi relocalizado o local e registado como uma área com fortes potencialidades arqueológicas, cuja proposta foi apresentada e aprovada em reunião ordinária da Câmara Municipal de 30 de julho de 2013:"A Câmara Municipal deliberou, por unanimidade, aprovar: 1 – a proposta apresentada pela Comissão do Património Arquitetónico e Histórico; 2 – a abertura do procedimento de classificação dos monumentos e conjuntos que constam deste inventário; 3 – a proposta de planta das APA (Áreas com Potencialidades Arqueológicas) para todo o Concelho."

Atendendo ao local em causa, em que existe uma possibilidade da existência de vestígios arqueológicos e dada a afetação definitiva deste terreno e de acordo com o previsto na lei de Base do Património Cultural 107/2001 de 8 de Setembro e o Regulamento dos Trabalhos Arqueológicos, previsto no Decreto –Lei nº 164/2014 de 4 de Novembro, somos do parecer de que deverão ser realizados trabalhos de avaliação prévios, nomeadamente em sondagens arqueológicas prévias e acompanhamento arqueológico dos trabalhos de revolvimento de terras, a realizar por arqueólogo devidamente habilitado nos termos do referido Decreto-Lei 164/2014.

2.No dia 7 de Março de 2016 foi emitido o parecer do GMAH e enviado por email à arqtª Renata Silva sobre a área com potencialidades arqueológica junto ao Norteshoping.

3.Na análise ao presente EIA, aferimos nos pontos 5.12/6.22 –pag. 112 e 122 , já estão acauteladas as medidas preventivas, isto é, o acompanhamento arqueológico durante os trabalhos a realizar.

Bibliografia: JORGE, Vítor Oliveira (1982) – Megalitismo do Norte de Portugal: o distrito do Porto. Os monumentos e a sua problemática no contexto europeu, 2 vols, Dissertação de Doutoramento apresentada à FLUP, Porto, p. 495.

PDM- Plano Director Municipal de Matosinhos 1991

PIRES, Maria da Conceição (2012) Tese de Mestrado apresentada à FLUP – Contributos para o estudo do povoamento do concelho de Matosinhos da Pré-História ao século VIII.

Com os melhores cumprimentos,

O PRESIDENTE DA CÂMARA

(Dr. Guilherme Pinto)

AM/LB
2016.04.19
EDC/2016/18452
DAUN10.05-2012

(*) Por delegação de competências, nos termos da alínea a), do nº 1 do despacho nº 27/2015, de 21 de maio
Pede-se o favor de indicar na resposta a data e o número deste ofício

Avª. D. Afonso Henriques 4454-510 Matosinhos – Telefone: 229390900 – Linha azul: 808200052 – Fax: 229351645 – mail@cm-matosinhos.pt

Reunião da CA para cálculo do IAP | Procedimento de AIA do projeto **"Ampliação do Centro Comercial NorteShopping"** **AGENDA**

Data: 25.05.2016 **Início:** 10,00h **Final:** 12,30 **Local:** CCDRN

Objetivos:

1. Discussão dos contributos setoriais das entidades externas consultadas;
2. Conhecimento do Parecer Final da CA (PFCA) e estabilização do mesmo;
3. Determinação do IAP.

Coordenação: Alexandra Cabral

Participantes: Membros da CA

Documentação a trazer: Draft do Parecer Final da CA

Resultados:

1. Estabilização e conclusão do PFCA;
2. IAP.

Observações:

TÓPICOS	RESPONSÁVEL	DURAÇÃO (min)
Calcular o IAP do projeto	VASILDE	
Discussão dos contributos setoriais das entidades externas consultadas;	VASILDE	
Discutir o PFCA e determinar o seu sentido de Parecer	VASILDE	
Definir o cronograma dos trabalhos da CA até à conclusão do procedimento	VASILDE	
1. Enquadramento	Alexandra Cabral	5
2. Apresentação dos pareceres setoriais por descritor considerado:		
Tráfego e Acessibilidades	Ricardo Sousa	5
Paisagem	Alexandra Cabral	5
Socioeconomia	Rita Ramos	5
Geologia e Geomorfologia	Rui Fonseca	5+5
Qualidade do Ar	Cristina Figueiredo	5
Recursos Hídricos	Isabel Tavares	5
RNT	Rosário Sottomayor	5
3. Encerramento da reunião e comunicação da sequência dos trabalhos	Alexandra Cabral	5

REGISTO OPERACIONAL DA REUNIÃO

Reunião da CA para cálculo do IAP | Procedimento de AIA do projeto **"Ampliação do Centro Comercial NorteShopping"**

Objetivos previstos:

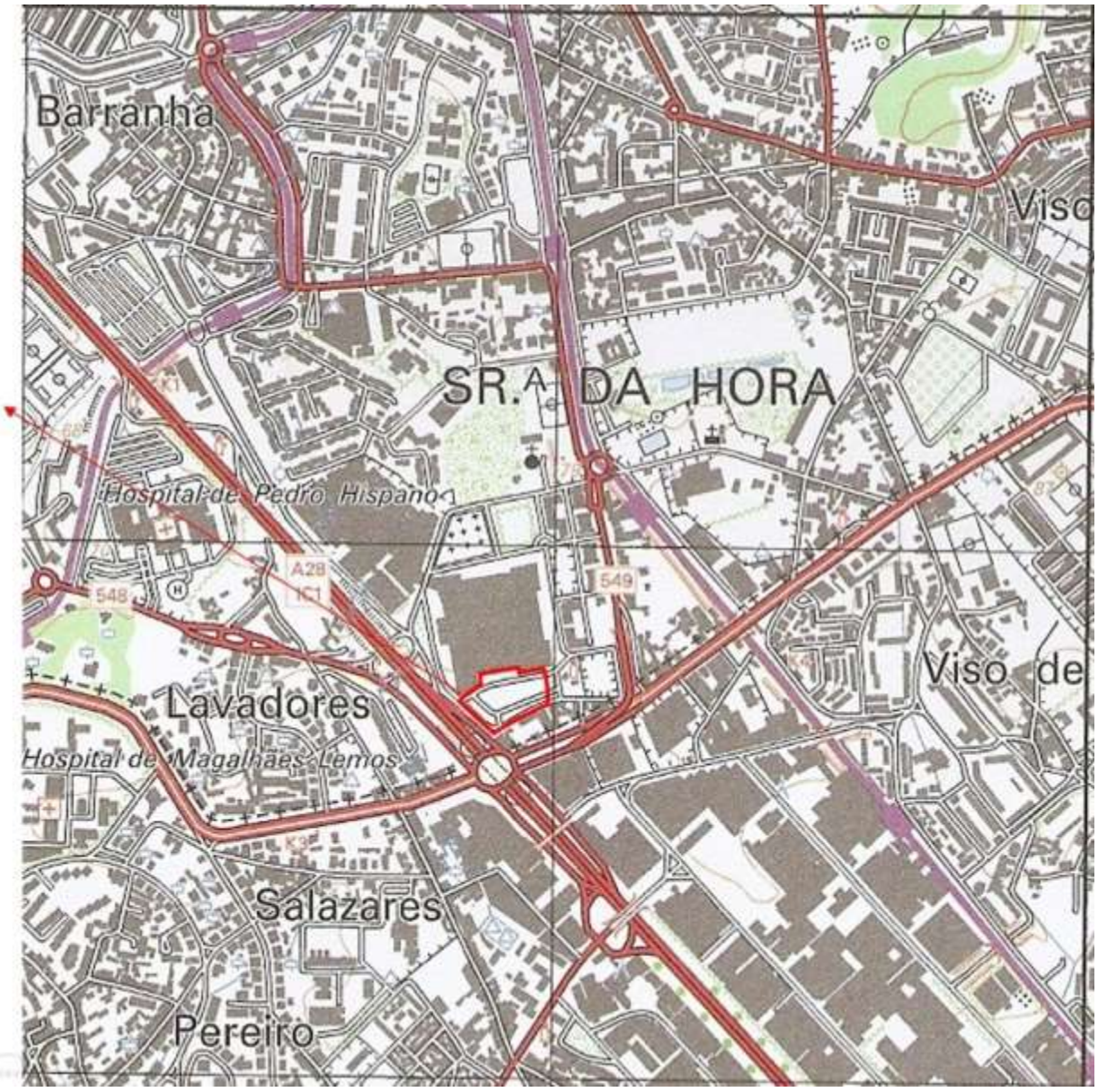
1. Conhecimento do Parecer Final da CA (PFCA);
2. Determinação do IAP.

Observações:

Objetivos conseguidos:
Todos os objetivos foram cumpridos.

Registo feito por: Alexandra Cabral

SEQUÊNCIA DO TRABALHO	RESPONSÁVEL	DATA LIMITE
Síntese da Reunião: 1. Foi apresentado o enquadramento do ponto de situação da avaliação; 2. Foram apresentados os contributos setoriais e esclarecido o PFCA; 3. Foi calculado o IAP do projeto, tendo sido obtido um IAP de 3.	Alexandra Cabral	----------
Participantes:		
Ricardo Sousa (Ricardo.sousa@ccdr-n.pt)		
Alexandra Cabral (alexandra.cabral@ccdr-n.pt)		
Rui Fonseca (rui.fonseca@ccdr-n.pt)		
Rita Ramos (rita.ramos@ccdr-n.pt)		
Rosário Sottomayor (rosario.sottomayor@ccdr-n.pt)		----------
Isabel Tavares (isabel.tavares@apambiente.pt)		
Cristina Figueiredo (custhac.figueiredo@ccdr-n.pt)		


Barranha
Viso
SR.ª DA HORA
Hospital de Pedro Hispano
A28
IC1
548
549
Viso de
Lavadores
Hospital de Magalhães Lemos
Salazares
Pereiro