

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Designação do projeto	Expansão da Zona Industrial de Mirandela
Fase em que se encontra o projeto	Projeto de Execução
Tipologia do projeto	Alínea a) do ponto 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações e redação produzidas pelos Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, Lei n.º 37/2017, de 2 de junho e Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Subalínea ii) da alínea b) do ponto 4 do artigo 1º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com as alterações e redação produzidas pelos Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, Lei n.º 37/2017, de 2 de junho e Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro
Localização (freguesia e concelho)	Freguesias de Carvalhais e Mirandela, concelho de Mirandela
Identificação das áreas sensíveis	-----
Proponente	Câmara Municipal de Mirandela
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Mirandela
Autoridade de AIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
Descrição sumária do projeto	A descrição do projeto ora efetuada foi elaborada de acordo com os elementos constantes do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo Aditamentos, e do projeto. A Zona Industrial (ZI) de Mirandela localiza-se nas freguesias de Mirandela e Carvalhais, concelho de Mirandela (Figura 1).

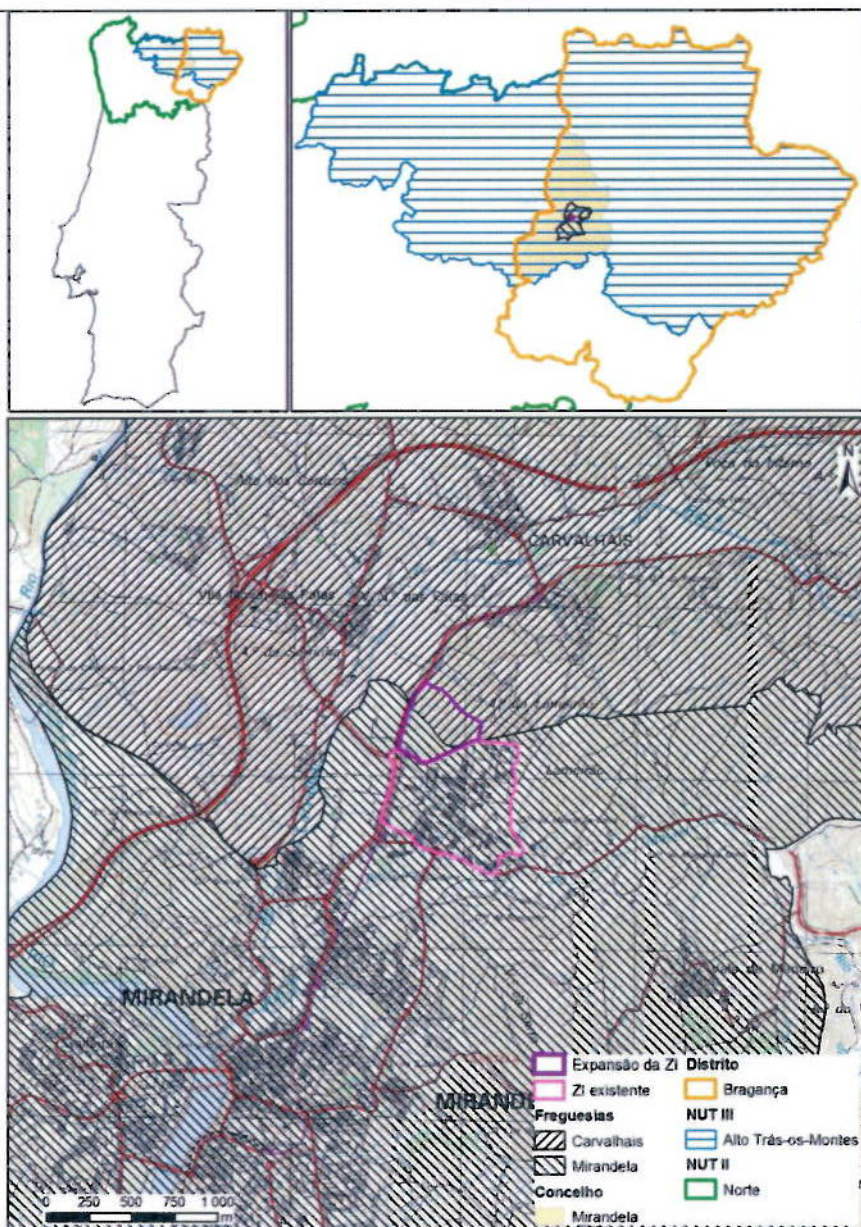


Figura 1: Localização da Zona Industrial de Mirandela (Fonte: EIA – dezembro de 2018).

Antecedentes

De acordo com o referido no Aditamento ao EIA e Relatório Síntese (reformulado) do EIA, ambos datados de dezembro de 2018, a Zi de Mirandela existe desde a década de 80, aquando da aprovação do primeiro Loteamento Industrial, numa área que contabilizava 27,5ha, e na qual se desenvolveu um loteamento constituído por 43 lotes (Figura 2) que totalizam 13,7ha de área. Dos lotes que constituem a primeira versão da Zi, 40 estão ocupados por unidades industriais/armazéns, dois vendidos a privados, mas sem ocupação, e um onde se desenvolveu um conjunto de pequenos armazéns para o desenvolvimento de um centro de apoio ao desenvolvimento empresarial com a designação de 'Tua Start' o qual ocupa cerca de 0,4ha correspondendo a 3% do primeiro loteamento. Este centro de apoio ao desenvolvimento empresarial

é constituído por 23 edifícios/armazéns, onde segundo o CAE, se desenvolvem serviços da administração pública de apoio às empresas, empresas dedicadas ao comércio grossista e retalhista, atividades de consultoria e atividades relacionadas com a agricultura.

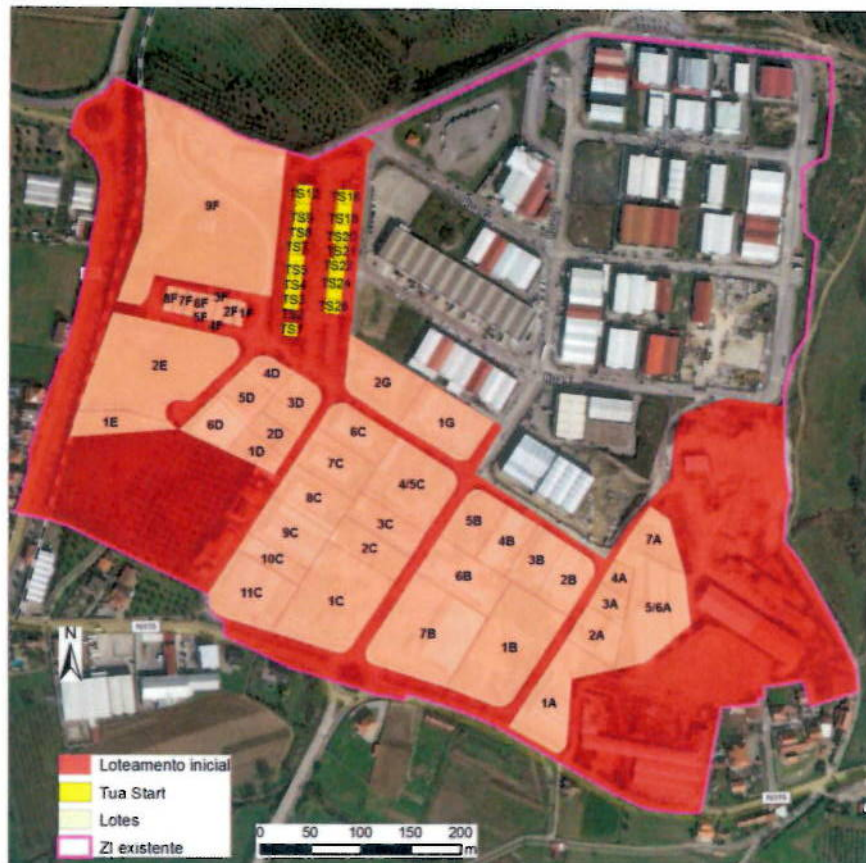


Figura 2: Planta da área ocupada pelo primeiro loteamento da ZI de Mirandela
(Fonte: Aditamento ao EIA – dezembro de 2018).

Os dois lotes que se encontram sem ocupação (lotes 2C e 2E) foram adquiridos por investidores privados, não tendo desenvolvido até ao momento nenhuma atividade.

Nos lotes ocupados por unidades industriais/armazéns, existe um conjunto diversificado de atividades que de acordo com os respetivos CAE, incluem: serviços da administração pública, fabricação de mobiliário, indústrias alimentares, oficinas e retalhistas de peças auto, ginásio e fabricação de produtos metálicos.

Os lotes da primeira fase totalizam uma área de implantação de 4,7ha, com uma área bruta de construção de 73.251,17 m².

Posteriormente, a ZI foi ampliada através de duas operações de loteamento (ver Figura 3), a que corresponderam a emissão dos alvarás n.º 1/1997 (com 30 lotes) e n.º 2/2002 (com 51 lotes mais um para a infraestrutura de armazenamento de gás natural). Estas ampliações nunca foram objeto de avaliação de impacto ambiental.

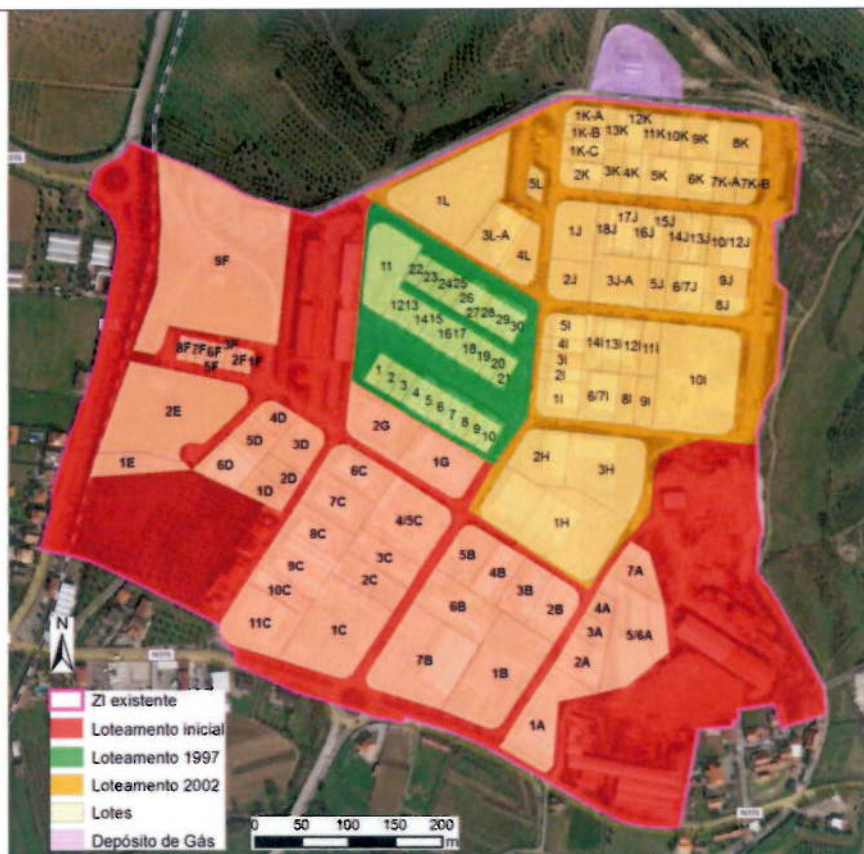


Figura 3: Evolução da ZI de Mirandela (Fonte: Aditamento ao EIA – dezembro de 2018).

O loteamento de 1997 é constituído por 30 lotes, que ocupam uma área de terrenos de 38.331,0m². De referir que os lotes, 1, 2, 3, 22, 23, 24 e 25 não se encontram ocupados. Segundo informação constante do respetivo alvará, a área de implantação é de 15.750,0m².

O loteamento de 2002, de acordo com o alvará era inicialmente constituído por 55 lotes tendo sido constituídos 50 lotes, com uma área total de lotes de 8,5ha a implantar num terreno com 16ha. De referir que o lote 1H pelas suas dimensões foi objeto de um loteamento autónomo apresentado em 2015.

Em 2016 a CMM elaborou um projeto de expansão da ZI existente. A área de expansão da ZI de Mirandela desenvolve-se numa área de 13,5ha. Em novembro de 2016 iniciaram-se os trabalhos de realização do EIA com base no projeto de expansão então proposto. O projeto em causa, a ser implantado no mesmo local que o atualmente proposto, propunha a construção de 67 lotes que ocupariam 7,2ha afetos à área de implantação de edifícios, sendo a restante área distribuída por áreas verdes, arruamentos e equipamento coletivo.

Contudo, em outubro de 2017, na sequência da mudança do executivo camarário, face à dimensão e características da intervenção que tal projeto exigiria, bem como à identificação por parte da equipa técnica de impactos significativos não mitigáveis ou de difícil mitigação, o executivo procedeu à alteração do projeto.

Foi então que, entre o final de 2017 e o primeiro trimestre de 2018, se desenvolveu o novo projeto de expansão da ZI agora com 41 lotes que totalizam cerca de 4,0ha.

Na sequência da solicitação, em fevereiro de 2019 de esclarecimentos/elementos complementares relativos à evolução supra descrita, designadamente no que se refere:

- à 1.ª fase da ZI (que, segundo a Câmara Municipal de Mirandela, não foi encontrada informação relativa ao alvará e respetiva planta anexa, sendo que à data da definição e realização desta 1.ª fase não existia instrumento territorial, pelo que a Câmara adquiriu o terreno e promoveu as obras de urbanização formalizando um loteamento municipal):
 - a existência de edificações em área colorida a vermelho, fora dos lotes, e identificada como “Loteamento inicial”, na legenda das Figuras 2 e 3;
 - a ocupação, e respetivo regime, dos 27,5 – 13,8 = 13,7ha, aparentemente não considerados como lotes, apesar de boa parte desta área estar ocupada com edificações de usos diversos, incluindo o agrícola e, aparentemente, o habitacional, para além do industrial;
 - às discrepâncias constatadas entre as áreas de implantação dos lotes indicadas no “Quadro 3 – Ocupação do loteamento de 1997 da ZI de Mirandela” (do Volume IV do EIA – Elementos adicionais (R234.18-16/06.22), de dezembro de 2018) e as constantes nas prescrições do Alvará de loteamento n.º 1/1997;
 - à informação divergente, no que concerne à infraestrutura de armazenamento de gás natural, nos Volumes II – Relatório Síntese do EIA e IV do EIA – Elementos adicionais, ambos datados de dezembro de 2018, no Título e na Planta do respetivo Alvará, salientando-se ainda que, da análise efetuada aos vários volumes (informação escrita e desenhada), verifica-se que a infraestrutura de armazenamento de gás natural não é tratada como integrada na ZI.
 - à divergência do número de lotes identificados no Título (8) e na Planta (7) do Alvará de Loteamento n.º 01/2015;
 - às operações urbanísticas que conduziram à junção, divisão ou alteração da configuração dos lotes atualmente existentes, relativamente às operações de loteamento que o EIA identifica;
 - à indicação de quantas unidades prediais integram a ZI atual e destas, quantas/quais com o estatuto de lotes e quantas/quais com outro estatuto,
- a Câmara Municipal de Mirandela apresentou novo Aditamento ao EIA (datado de fevereiro de 2019), informando o seguinte:
- *Da análise da planta anexa e Figura 1 [Figura 4 infra], constata-se que a Figura 2 apresentada no Volume IV do EIA – Elementos adicionais (R234.18-16/06.22), de dezembro de 2018 [Figura 3 supra] incorre numa imprecisão, ao delimitar uma área superior ao efetivamente considerado no loteamento municipal.*
 - Dado que, à data da apresentação da Figura 2 não foi possível obter a planta do loteamento inicial, a delimitação foi efetuada tendo em consideração o limite atual da ZI constante do PDM em vigor. Acresce ainda, da análise da*

planta anexa, que à data da formalização do loteamento já existiam edificações na área colorida a vermelho e fora dos lotes, as quais foram surgindo fora do âmbito do loteamento municipal.

A empresa presente no extremo sudeste da atual zona industrial, MIRMAR – Indústria de Mármore, procedeu a obras de construção de uma unidade industrial para corte e polimento de rochas decorativas em 1984, num terreno que possuía:

- Nave industrial com uma área de cerca de 800m² e zona anexa para escritórios, exposições sanitários, arrumos, sanitários, arrumos e refeitório para o pessoal;
- Nave industrial com uma área de cerca de 100m² onde se situam as zonas de transformação. Tem anexa uma zona de escritórios e sanitários.

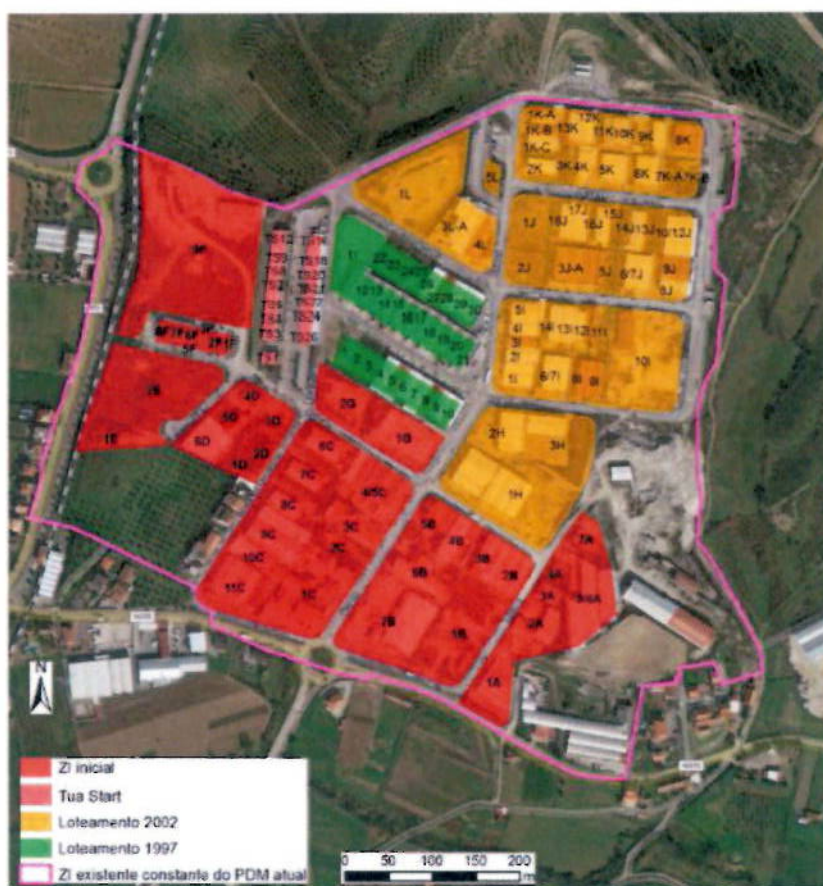


Figura 4: Evolução da ZI de Mirandela

(Fonte: Aditamento ao EIA – Elementos Complementares – fevereiro de 2019).

– No que concerne à área dos $27,5 - 13,8 = 13,7$ ha do loteamento inicial, de salientar que o objeto de Avaliação de Impacte Ambiental é a expansão da ZI de Mirandela e não o loteamento inicial. Nessa avaliação o EIA apresenta uma análise da ocupação do solo na envolvente próxima da área de expansão da ZI, em conformidade com o procedimento de AIA.

– Quanto ao regime, de referir que a área correspondente à ZI inicial, ao abrigo do anterior PDM de Mirandela que data de 1995 já era considerada Zona industrial (anexo 2).

As unidades com o estatuto de lotes são as descritas na figura 1. A esta data não foi possível, em tempo útil, determinar a existência de outros estatutos.

(...)

A junção de lotes não foram refletidos nos respetivos alvarás.

(...)

Foi elaborada uma alteração ao loteamento municipal da Zona Industrial Norte, com o alvará n.º02/2002, com a constituição do lote 14K.

Esta alteração teve como objetivo criar um lote com a designação 14K, com área de 6700m², destinado à instalação de uma unidade de abastecimento de gás à cidade de Mirandela.

Este lote foi criado por inutilização de parte da área destinada a espaços verdes de utilização pública, sendo no entanto e mesmo assim, garantidas as áreas mínimas de cedência regulamentares desta classe de espaços.

(...)

Por lapso não se constitui na informação enviada a alteração ao alvará do loteamento 1/15, agrupamento do lote 7 e 8, transformá-lo num único lote designado por lote 7, enviando em anexo adenda ao alvará de loteamento e respetiva planta.

(...) Conforme referido no volume IV do EIA o lote 1H, pertencente ao loteamento de 2002, foi dividido em 7 lotes através da formalização de um loteamento e respetivo alvará.

Relativamente às restantes divisões e junções, ocorreram motivadas pelas necessidades dos investidores, sem contudo alterar os parâmetros urbanísticos inicialmente previstos.

As ocupações desses lotes foram formalizadas através de licenciamentos de construção.

Caracterização do Projeto de Expansão da Zona Industrial de Mirandela

Tal como referido anteriormente, o projeto em avaliação, em fase de projeto de execução, refere-se à ampliação, em cerca de 13,5ha, da Zona Industrial de Mirandela, que passará a ocupar uma área aproximada de 58,1ha, e cujo proponente é a Câmara Municipal de Mirandela.

A ampliação da ZI de Mirandela localizar-se-á num terreno contíguo a norte da atual área urbanizada, face ao quase completo preenchimento da zona atual, sem disponibilidade de terrenos/lotes para desenvolver qualquer empreendimento industrial ou de armazéns, e face também às muitas solicitações privadas.

Relativamente a acessibilidades, a área de implantação da ZI de Mirandela encontra-se delimitada a sul pela ER 315 e a este pela EM 15, a cerca de 1,3km do nó da A4 – a ER 315 é uma estrada regional que permite efetuar a ligação entre Rebordelo e Alfândega da Fé, passando por Mirandela e efetuando a ligação à A4, constituindo esta o acesso norte da A4 a Mirandela; a EM 15, é a estrada municipal que no âmbito do plano rodoviário nacional resultou da desclassificação da EN15, que antes da existência da A4/IP4, estabelecia a ligação entre Bragança e o Porto.

No que respeita à ferrovia, a área é servida pela linha do metro de superfície, antiga linha do Tua. Trata-se de uma linha que serve o município de Mirandela, permitindo a ligação do sul do município à área norte da ZI, onde se encontram implantadas a Escola de Hotelaria e Turismo e a Escola Profissional de Agricultura. Entre a extremidade norte da linha e a cidade de Mirandela, esta linha possui uma extensão de cerca de 4 km.

No que concerne à área envolvente, a expansão da ZI de Mirandela encontra-se delimitada por terrenos agrícolas e espaço industrial. A norte e oeste, o uso do solo dominante é o uso agrícola, com destaque para o olival. Os terrenos onde a expansão se irá desenvolver estão ocupados atualmente por olival e por vegetação arbustiva.

Os recetores sensíveis mais próximos da expansão da ZI estão localizados a cerca de 600m a oeste com a designação de Vila Nova das Patas.

Em termos orográficos, a área de intervenção apresenta cotas que variam entre os 230 e os 270m, verificando-se, nalguns locais, inclinações acentuadas.



Figura 5: Imagem aérea da área envolvente da ZI de Mirandela
(Fonte: Relatório Síntese do EIA – dezembro de 2018).

A zona de implantação do projeto está abrangida pela unidade operativa de planeamento e gestão U7, a qual determina como forma de execução a realização de um plano de pormenor ou uma unidade de execução.

A ampliação da ZI desenvolve-se numa área que corresponde a um único artigo matricial, propriedade da Câmara Municipal de Mirandela.

Este projeto de expansão consiste na preparação de um loteamento, cuja intervenção compreende as operações de terraplanagem, pavimentação, sinalização rodoviária e de redes de infraestruturas de saneamento, águas pluviais, abastecimento de água, energia elétrica em média e baixa tensão, iluminação pública, gás e de telecomunicações.

A estrutura urbana da expansão da ZI foi organizada tendo como ponto de partida a estruturação do sistema de circulação existente, a partir da qual se desenvolvem os acessos à área de expansão. A solução viária adotada para o interior da expansão, consiste em dois arruamentos que servem duas frentes de construção e que proporcionam a ligação à ZI existente, através de um arruamento existente no limite noroeste da atual ZI. A partir deste arruamento, desenvolvem-se os dois novos arruamentos (Rua M e Rua N) para o interior da área de expansão, os quais permitem efetuar a distribuição do tráfego e acesso aos lotes.



Figura 6: Planta síntese da expansão da ZI de Mirandela
(Fonte: Relatório Síntese do EIA – dezembro de 2018).

A área da ampliação reparte-se pela área dos lotes e área de cedência ao domínio público (Quadro 1):

- a área afeta aos lotes totaliza uma área de cerca de 4,1ha, distribuídos por 41 lotes, destinados a indústria/armazém, logística, serviços, comércio e a estabelecimentos de restauração e bebidas, nos quais está prevista a implantação de um total de 18.442,0 m² de área de implantação;
- as áreas de cedência ao domínio público totalizam 94.854,00m², dos quais 71.680,00m² destinam-se a espaços verdes, 22.021,00m² para circulação, estacionamento, passeios e entradas para os lotes e os restantes 1.153,00m² para equipamento de utilização coletiva.

Área de total de terrenos	135.730,00 m ²
Área dos lotes	40.876,00 m ²
Área de implantação de edifícios	18.442,00 m ²
Área bruta de construção	22.442,00 m ²
Área total de cedência ao domínio público	94.854,00 m ²
Áreas verdes	71.680,00 m ²
Espaços canais	22.021,00 m ²
Área de equipamento coletivo	1.153,00 m ²

Quadro 1: Áreas da expansão da ZI de Mirandela
(Fonte: Relatório Síntese do EIA – dezembro de 2018).

A plataforma dos arruamentos a executar apresenta uma largura de 24m, constituídos pelas faixas de rodagem com 9m de largura, rematadas em ambos os lados por faixas de estacionamento de 5,5m e passeios com 2m de largura de ambos os lados.

De destacar que a Rua M, no troço em frente aos lotes 9 a 11, apresenta uma largura de 32m para acomodar um estacionamento de pesados contíguo à faixa de rodagem e passeios com largura de 5,0m.

No que respeita à altura da edificação, os edifícios das atividades admitidas não devem exceder os 15m, exceto em casos que, por razões técnicas, seja necessária outra altura. A implantação dos edifícios deve garantir afastamentos não inferiores a 6 m aos limites do lote, no que diz respeito ao limite frontal e 5m no caso do afastamento posterior, com exceção para as fachadas das construções geminadas ou em banda coincidentes com a estrema do lote ou parcela (há, no entanto, a possibilidade constituição de exceções aos limites da altura da edificação e dos afastamentos, de acordo com o disposto na alínea g) do artigo 74.º do Regulamento do Plano Diretor Municipal).

O número máximo de pisos admitido é de 2, acima da cota do passeio público, sendo que o piso superior possuirá áreas mais reduzidas, que servirá fundamentalmente para área de serviços de apoio às unidades industriais.

Na ocupação dos lotes é permitido um índice máximo de utilização do solo de 0,70 e uma impermeabilização de 80%. No interior dos lotes é obrigatório prever áreas de carga e descarga de veículos pesados.

No quadro seguinte (Quadro 2) apresenta-se o quadro síntese de lotes com a indicação dos parâmetros urbanísticos.

N.º do Lote	Área (m²)	Área Máx. de Implantação (m²)	Altura da Edificação (m)	Área Máx. de Construção (m²) R/C + piso elevado
1	2.056,00	750,00	15	850,00
2	728,00	450,00	15	550,00
3	728,00	450,00	15	550,00
4	1.021,00	450,00	15	550,00
5	1.021,00	450,00	15	550,00
6	1.021,00	450,00	15	550,00
7	1.021,00	450,00	15	550,00
8	1.021,00	450,00	15	550,00
9	1.021,00	450,00	15	550,00
10	1.021,00	450,00	15	550,00
11	1.021,00	450,00	15	550,00
12	728,00	450,00	15	550,00
13	1.021,00	600,00	15	700,00
14	1.021,00	450,00	15	550,00
15	1.021,00	450,00	15	550,00
16	1.021,00	450,00	15	550,00
17	1.021,00	450,00	15	550,00
18	1.021,00	450,00	15	550,00
19	1.021,00	450,00	15	550,00
20	1.021,00	450,00	15	550,00
21	728,00	450,00	15	550,00
22	728,00	450,00	15	550,00
23	1.428,00	600,00	15	700,00
24	2.083,00	900,00	15	1.000,00
25	1.021,00	450,00	15	550,00
26	1.021,00	600,00	15	700,00
27	1.021,00	600,00	15	700,00
28	1.021,00	450,00	15	550,00
29	1.021,00	450,00	15	550,00
30	1.021,00	450,00	15	550,00
31	728,00	450,00	15	550,00
32	1.021,00	450,00	15	550,00
33	1.143,00	420,00	15	490,00
34	706,00	315,00	15	415,00
35	706,00	315,00	15	415,00

N.º do Lote	Área (m²)	Área Máx. de Implantação (m²)	Altura da Edificação (m)	Área Máx. de Construção (m²) R/C + piso elevado
36	706,00	315,00	15	415,00
37	706,00	315,00	15	415,00
38	706,00	315,00	15	415,00
39	706,00	315,00	15	415,00
40	855,00	400,00	15	470,00
41	1.224,00	432,00	15	492,00
Total	40.876,00	18.442,00		22.442,00

Quadro 2: Parâmetros urbanísticos dos lotes de atividade económica
(Fonte: Relatório Síntese do EIA – dezembro de 2018).

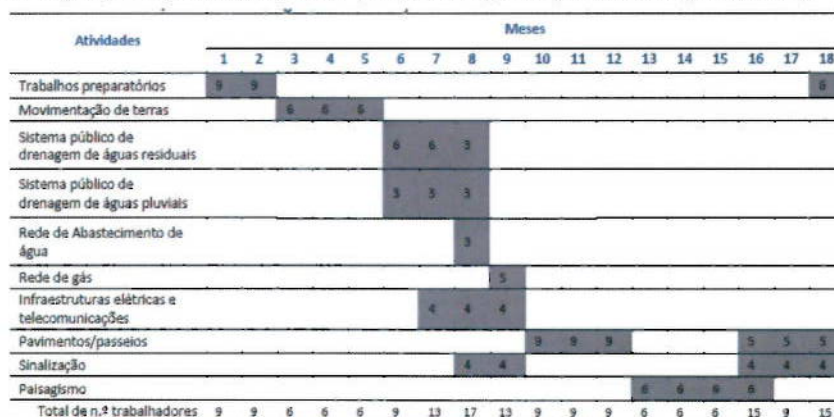
No que concerne ao número de estacionamento, são propostos 215 lugares para viaturas ligeiras e 44 para viaturas pesadas.

Deve ser criada uma zona de proteção envolvente, com a largura mínima de 30 m entre os limites dos lotes e o limite exterior da ZI, ocupada preferencialmente por cortina arbórea e arbustiva.

Tal como referido, o projeto prevê uma ocupação de espaços verdes de 71.680,00m². Estes espaços contemplam a arborização em todo o perímetro da expansão, particularizando a faixa que limita EM15 e o caminho-de-ferro/metro de superfície.

Em termos de mobilização de terras, o projeto prevê um volume de escavações de 46.527m³, face a 72.377 m³ de aterro, resultando num défice de 25.850m³ de terras.

Quanto ao faseamento construtivo, a construção da expansão da ZI de Mirandela terá uma fase inicial de trabalhos preparatórios, na qual, de acordo com o mapa de medições e orçamentos, se incluem a instalação do estaleiro, a implementação do plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição, a implementação do plano de segurança e saúde (Quadro 3).



Quadro 3: Cronograma de construção e estimativa do número de trabalhadores
(Fonte: Relatório Síntese do EIA – dezembro de 2018).

Por último, salienta-se que a área na qual o projeto está localizado não se encontra abrangida por qualquer área sensível na aceção do RJIA (alínea a) do artigo 2.º).

Síntese do procedimento

O Estudo de Impacte Ambiental do projeto de Expansão da Zona Industrial de Mirandela, relativo a um projeto de execução, foi submetido na plataforma do Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente (SILiAmb), tendo, em 28 de junho de 2018, sido notificada a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), que se constituiu como Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), de acordo com o disposto na alínea b) do ponto 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com a redação e alterações produzidas pelos Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, Lei n.º 37/2017, de 2 de junho e Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro (regime jurídico de AIA – RJIA).

O projeto em avaliação, relativo à ampliação em cerca de 13,5ha da Zona Industrial de Mirandela, localiza-se nas freguesias de Mirandela e Carvalhais, concelho de Mirandela e distrito de Bragança, e o seu proponente é a Câmara Municipal de Mirandela.

De acordo com o referido no EIA, com o projeto de ampliação, a ZI de Mirandela ficará com uma área total de 58,1ha.

Esta tipologia de projetos está abrangida pelo RJIA, designadamente pela alínea a) do n.º 10 do Anexo II, relativa a Projetos de loteamento e parques industriais ≥ 20 ha.

Tratando-se da ampliação de um Parque Empresarial que nunca foi sujeito a procedimento de AIA, a mesma é enquadrada na subalínea ii) da alínea b) do n.º 4 do artigo 1.º do diploma mencionado, que determina que são sujeitas a AIA “Qualquer alteração ou ampliação de projetos enquadrados nas tipologias do anexo I ou do anexo II, já autorizados, executados ou em execução e que não tinham sido anteriormente sujeitos a AIA, quando: (...) 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, ou sendo inferior, seja considerado, com base em análise caso a caso nos termos do artigo 3.º, como suscetível de provocar impacto significativo no ambiente”.

A CCDR-N, enquanto Autoridade de AIA (AAIA), de acordo com o disposto no ponto 2 do artigo 9.º do RJIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades:

- CCDR-N, que preside à CA e nomeou igualmente Técnicos especialistas em avaliação ambiental, em termos de Geologia e Geomorfologia, Paisagem, Socioeconomia, Ordenamento do Território, Uso do Solo, Sistemas Ecológicos, Resíduos, Ambiente Sonoro e Qualidade do Ar, ao abrigo das alíneas a) e i);
- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./Administração da Região Hidrográfica do Norte (APA/ARH-N), nos termos da alínea b) (avaliação do descritor “Recursos Hídricos”);

- Direção Regional de Cultura do Norte (DRC-N), de acordo com o disposto na alínea d) (avaliação do descritor “Património”);
- Administração Regional de Saúde do Norte, I.P. (ARS-N), ao abrigo da alínea i) (avaliação do descritor “Saúde Humana”);
- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./Departamento de Alterações Climáticas (APA/DAC), nos termos da alínea j) (avaliação do descritor “Alterações Climáticas”);
- Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), ao abrigo da alínea k) (avaliação do descritor “Riscos”).

Tendo em consideração que o Município de Mirandela é, simultaneamente, o Proponente do projeto e a entidade competente para a sua autorização, não foi efetuado qualquer pedido de nomeação de representante nos termos da alínea h) do ponto 2 do artigo 9.º citado.

A CCDR-Norte está representada na CA, para além da Sra. Eng.ª Andreia Duborjal Cabral, que preside à Comissão, pelos técnicos Sra. Arqta. Pais. Alexandra Duborjal Cabral (Paisagem), Sra. Eng.ª Luísa Queirós (Resíduos), Sr. Eng.º Manuel Correia (Uso do Solo e Ordenamento do Território), Sra. Eng.ª Manuela Novais (Qualidade do Ar), Sra. Eng.ª Maria Ana Fonseca (Socioeconomia), Sra. Dra. Maria João Barata (Geologia e Geomorfologia), Sr. Eng.º Miguel Catarino (Ruído) e Sr. Arqto. Nuno Mota (Sistemas Ecológicos). A Sra. Dra. Rita Ramos é a técnica da CCDR-N nomeada para promover a Consulta Pública e elaborar o respetivo Relatório, tal como estipulado na alínea i) do ponto 3 do artigo 8.º do RJAIA.

A APA está representada na CA pela Sra. Eng.ª Sónia Martins e Sr. Arqto. André Nascimento (APA/ARH-N) e Sr. Eng.º Eduardo Santos (APA/DAC), a ANPC pelo Sr. Dr. Carlos Tavares, a ARS-N pela Sra. Eng.ª Gabriela Rodrigues e a DRC-N pelo Sr. Dr. António Luís Pereira.

Dando cumprimento ao disposto na alínea c) do ponto 1 do artigo 9.º do RJAIA, o presente documento traduz a informação recolhida pela CA e pretende avaliar se o EIA cumpre os requisitos estabelecidos no Anexo V do diploma citado, bem como o estipulado na Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, articuladamente com a Portaria n.º 399/2015, de 5 de novembro, designadamente o estipulado no Módulo X.i do seu Anexo II.

De acordo com o estipulado no ponto 7 do artigo 14.º do RJAIA, tendo o procedimento sido instruído a 29 de junho de 2018, o prazo previsto para a CA se pronunciar sobre a conformidade do EIA do projeto em avaliação terminava a 20 de agosto de 2018.

Atendendo ao disposto no ponto 6 do mesmo artigo, a AAIA convidou o Proponente a efetuar a apresentação do projeto e respetivo EIA à CA, em reunião que ocorreu no dia 26 de julho de 2018.

Após a referida reunião, a CA permaneceu reunida, com o objetivo de deliberar quanto à proposta a apresentar à Autoridade de AIA relativamente ao resultado da apreciação de conformidade do EIA. Assim, com base nos pareceres setoriais emitidos e na análise global do EIA, e após votação dos Membros da CA presentes na reunião, foi deliberado, por maioria, a CA pronunciar-se no sentido de uma Proposta de Desconformidade do EIA, ao abrigo do estabelecido no ponto 7 do artigo 14.º do RJAIA.

Não obstante, em reunião conjunta entre a Coordenação da CA e a Autoridade de AIA, realizada no dia 2 de agosto de 2018, entendeu a Autoridade de AIA que o seguimento mais adequado para esta fase do procedimento em avaliação consubstanciar-se-ia na solicitação de esclarecimentos/elementos adicionais.

Neste seguimento, ao abrigo do ponto 9 do artigo 14.º do diploma citado, foram solicitados, no dia 6 de agosto de 2018, tendo decorrido 21 dias úteis do prazo estipulado, esclarecimentos/informação adicional sobre determinados aspetos do projeto e do EIA, através da submissão na plataforma SILiAmb de um Pedido de Elementos Adicionais (PEA) para efeitos de avaliação de conformidade do EIA, suspendendo-se o prazo de avaliação.

No dia 25 de setembro de 2018 (previamente à data limite para apresentação da resposta ao PEA efetuado – 8 de outubro de 2018) foi recebida nesta Autoridade de AIA uma solicitação, por parte do Proponente, para prorrogação, até ao dia 14 de dezembro de 2018, do prazo para entrega dos elementos adicionais, tendo a mesma sido concedida, nos termos requeridos.

Assim, o Aditamento ao EIA, que visa dar resposta ao PEA para efeitos de conformidade do EIA, foi submetido na plataforma SILiAmb no dia 5 de dezembro de 2018, retomando-se a contagem dos prazos do presente procedimento, tendo a data limite para pronúncia sobre a conformidade do EIA transitado para o dia 18 de dezembro de 2018.

Analisada a documentação, concluiu-se que o Estudo em apreço estava corretamente organizado no que respeita ao exercício da Avaliação de Impacte Ambiental e que estava de acordo com as disposições legais em vigor nesta área. A informação, complementada com os elementos adicionais solicitados, preencheu genericamente os requisitos do índice de matérias a analisar e que constam do Anexo V do RJAIA.

Neste pressuposto, a Autoridade de AIA declarou, a 18 de dezembro de 2018, a conformidade do EIA, prossequindo o procedimento de AIA a sua tramitação nos moldes previstos na legislação, sendo a data limite para a sua conclusão o dia 20 de março de 2019.

Não obstante, a 4 de janeiro de 2019, foram ainda solicitados elementos complementares (Pedido de Elementos Complementares – PEC) relativos a aspetos genéricos e à própria descrição do projeto, bem como no âmbito dos descritores Recursos Hídricos e Resíduos (OF_DAA_ANC_16509/2018).

No dia 17 de janeiro de 2019 (previamente à data limite para apresentação da resposta ao PEC efetuado – 18 de janeiro de 2019) foi recebida nesta Autoridade de AIA uma solicitação, por parte do Proponente, para prorrogação, até ao dia 25 de janeiro de 2019, do prazo para entrega dos elementos adicionais, tendo a mesma sido concedida, nos termos requeridos.

A CA efetuou uma visita ao local do projeto no dia 22 de janeiro de 2019, tendo sido acompanhada pelo Proponente e representante da Equipa de consultoria ambiental.

No dia 25 de janeiro de 2019, foi recebida, via correio eletrónico, documentação que pretendia dar resposta ao solicitado no âmbito do PEC referido.

Após apreciação deste novo Aditamento ao EIA, e tendo a CA considerado que permaneciam aspetos importantes por esclarecer, foi realizada, no dia 18 de

fevereiro de 2019, uma reunião com o Proponente, a Autoridade de AIA e a Coordenação da CA, tendo sido explanadas as questões que se considerou permanecerem por esclarecer, e tendo as mesmas sido formalizadas através do envio ao Proponente, no próprio dia, novo Pedido de Elementos Complementares (PEC II), via correio eletrónico. A Câmara Municipal de Mirandela comprometeu-se a enviar resposta ao ponto 2 do PEC II até ao final daquela semana (22 de fevereiro de 2019), e, na impossibilidade de o fazer igualmente para os aspetos constantes do ponto 1, este seria respondido no início da semana seguinte.

No dia 22 de fevereiro de 2019, o Proponente requereu, via correio eletrónico, prorrogação do prazo de entrega para o dia 25 de fevereiro de 2019 a resposta à 2ª questão, e para 27 de fevereiro de 2019, a resposta à 1ª questão, tendo a mesma sido concedida, nos termos solicitados. Nos dias 25 e 27 de fevereiro de 2019, via correio eletrónico, foram rececionadas, respetivamente, as respostas às questões 2 e 1 do PEC II.

Ao abrigo do ponto 11 do artigo 14.º do RJAIA, foi solicitado parecer à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), tendo a respetiva pronúncia, cuja cópia consta em anexo ao Parecer Técnico Final da Comissão de Avaliação (datado de março de 2019), sido considerada no âmbito desta avaliação.

A Consulta do Público decorreu entre os dias 28 de dezembro de 2018 e 08 de fevereiro de 2019, num total de 30 dias úteis de consulta. Durante este período de Consulta Pública não foi registada qualquer participação.

Tendo-se verificado, quer através do descrito no EIA e respetivos Aditamentos, quer na própria visita ao local do projeto, que a Zona Industrial foi objeto de várias ampliações, sem nunca ter sido sujeita a procedimento de AIA, dando cumprimento ao disposto no ponto 2 do artigo 38.º do RJAIA, será remetida comunicação à Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAMAOT).

Tal como referido, a entidade competente para autorização do projeto é a Câmara Municipal de Mirandela (CMM).

O EIA foi elaborado pelo Instituto do Ambiente e Desenvolvimento (IDAD), entre agosto e outubro de 2018.

O Parecer Técnico Final da Comissão de Avaliação, o Relatório de Consulta Pública e a Proposta de DIA foram remetidos ao Proponente, a 20 de março de 2019 (correspondendo ao 100º dia do procedimento de AIA), para efeitos de audiência prévia, ao abrigo do n.º 1 do artigo 17.º do RJAIA, tendo sido suspenso o prazo do procedimento de AIA. Face à data de notificação do Proponente (21 de março de 2019), o prazo limite para apresentação de alegações termina a 4 de abril de 2019.

No dia 3 de abril de 2019, o Proponente comunicou, à Autoridade de AIA, via correio eletrónico, a aceitação dos termos da proposta de DIA, informando que não pretende apresentar quaisquer alegações.

Assim, e tendo em consideração a suspensão do prazo para efeitos de audiência prévia e a data da comunicação do proponente, a data limite para exarcação da DIA é o dia 3 de abril de 2019.

**Síntese dos pareceres
apresentados pelas
entidades consultadas**

Tal como mencionado anteriormente, no âmbito da presente avaliação e ao abrigo do ponto 10 do artigo 14.º do RJAIA, foi solicitado parecer à Infraestruturas de Portugal, S.A. e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., tendo os mesmos sido recebidos em tempo.

Do parecer emitido pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), salienta-se o entendimento, no que se respeita à rede rodoviária, de que *"(...) a área em estudo não interfere diretamente com nenhuma via sob jurisdição da IP, verificando-se apenas na que na envolvente ao projeto temos a Estrada regional n.º315 (ER315), ressalvando que o troço da ER315 que delimita a área em estudo, se encontra desclassificada e sob jurisdição do município."* Indica ainda o regime de proteção a aplicar – *"(...) será o estabelecido no número 8º do artigo 32º do EERRN [Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional], o qual não se encontra comprometido com a fusão/ampliação/alteração/em estudo."* –, bem como que, *"(...) no âmbito das interferências com a área sob jurisdição rodoviária deverá ser, também, tido em consideração o disposto nos artigos 41º, 42º, 50º e 51º e alínea b) do artigo 57º, do acima mencionado EERRN."*

Conclui, em relação a este aspeto, que *"(...) considerando o afastamento da área de implantação do projeto à rede sob jurisdição da IP, consideramos nada haver a opor à presente pretensão, não sendo expectável que a ampliação da zona industrial em questão tenha uma influência significativa sobre as condições de circulação da rede rodoviária que se encontra sob a jurisdição da IP, a qual apresenta atualmente modestos níveis de procura, pelo que se pode dispensar a necessidade apresentação do Estudo de Tráfego."*

Importa ainda, do ponto de vista ambiental, referir que 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 do projeto em análise, e seu impacto 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 se salvaguarda que, caso este cenário se venha a verificar, as eventuais medidas de minimização a adotar em consequência do acréscimo nos níveis de ruído ambiente, decorrente do projeto, serão da inteira responsabilidade do seu promotor."

Relativamente à rede ferroviária, a IP indica que *"(...) a área em estudo interfere com a Linha do Tua, com exploração ferroviária, no troço na proximidade da área em estudo, sendo de salvaguardar que, as linhas ferroviárias existentes, em exploração ou não, mantêm-se no Domínio Público Ferroviário, logo sujeitas ao regime de proteção definido Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de novembro."*

Pelo exposto (...), considera-se ser de emitir parecer favorável à pretensão requerida, desse que, sejam respeitados os aspetos abaixo identificados:

1. A alínea a) do n.º1 do artigo 15.º do Decreto-Lei 276/2003, de 4 de novembro, estabelece uma zona "non aedificandi" de 10m, medida a partir do limite do terreno do Domínio Público Ferroviário (DPF), proibindo assim qualquer construção, edificação, aterro, depósitos de materiais ou plantação de árvores nessa faixa;
2. Quando a construção tiver uma altura de 10m ou superior, a distância a salvaguardar dever ser igual à soma da altura da construção com a

distância da zona “non aedificandi” (faixa de 10m. medida a partir do limite do DPF);

- 3. No caso de atividades de índole industrial, deverá cumprir a alínea d) do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei 276/2003 de 4 de novembro, que define um afastamento de 40 m, medidos a partir do limite do DPF;*
- 4. Não é permitido encaminhar águas de qualquer proveniência sem autorização da Infraestruturas de Portugal;*
- 5. É proibida a abertura de acessos para o terreno do DPF;*
- 6. Caso se pretenda construir um muro de vedação confinante com o DPF, este só poderá ser executado, após a delimitação do terreno do proprietário.*

O proprietário confiante pode solicitar à IP Património, Empresa do Grupo da Infraestruturas de Portugal, a delimitação do seu terreno e antes de construir ou plantar, está obrigado, conforme o disposto no artigo 12.º do Decreto-Lei 276/2003, de 4 de novembro.”.

Indica ainda como é que a delimitação do terreno poderá ser solicitada, bem como refere a constituição de contraordenação punível com coima as ações realizadas sem a prévia referida delimitação do terreno.

Por último, salvaguarda que “(...) caso haja ligar a intervenções/alterações que interfiram com a rede rodoferroviária sob jurisdição da IP, SA, estas terão que ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, e serem previamente submetidos a parecer e aprovação da IP, SA.”.

Quanto à pronúncia do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), relativa às “(...) questões sobre as infraestruturas rodoviárias e a articulação com o Plano Rodoviário Nacional (PRN), as infraestruturas ferroviárias e ainda as questões relativas ao impacto do tráfego rodoviário e à política de mobilidade e transportes”, e “(...) considerado o conjunto do empreendimento municipal em apreço e não apenas a sua ampliação (...)”, e face à interferência com a zona de respeito do troço da ER315 e o confinamento do terreno com a Linha do Tua, identifica as competências da IP, SA, neste âmbito, enquanto administração rodoviária e entidade gestora da infraestrutura ferroviária.

Indica ainda que “Relativamente ao Estudo de Tráfego incluído no Relatório Final do EIA, este estudo conclui que, «não obstante o aumento de pressão expectável, tanto para as necessidades logísticas das unidades fabris, bem como para os trabalhadores que fazem horários normais, o desempenho da rotunda e das restantes vias envolvidas é positivo.» Concorde-se na generalidade com as conclusões do estudo que prevêem o funcionamento da rotunda que estabelece a ligação à ER315 com níveis de serviço A e B, pelo que não existem motivos de objecção à solução proposta.”.

Acrescenta que “Em função das características do projecto e a dimensão populacional do município de Mirandela que se estima 23.850 hab (INE, Censur 2011), considera-se não se justificar a necessidade de adoção de estratégias e de políticas de sensibilização para as questões de transportes e mobilidade para território concelhio em apreço, atendendo a que de acordo com as “Diretrizes Nacionais para a Mobilidade” inseridas no “Pacote da Mobilidade” do IMT, apenas nos territórios concelhos com população superior a 50.000 habitantes,

	<i>os factores determinantes que normalmente influenciam aquelas questões têm já impactos significativos com expressão territorial.</i> <i>Deste modo a análise do IMT sobre o projecto de expansão da ZI de Mirandela não incidiu sobre questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes, nomeadamente a racionalização da utilização do automóvel individual, a otimização da utilização do transporte coletivo e o incremento do uso quotidiano dos modos suaves no sistema de transportes.”.</i> <i>E conclui que, “Face ao referido nos pontos anteriores considera-se não haver objeções ao projecto em apreço, sem prejuízo do que possa vir ser aduzido pela Infraestruturas e Portugal, S.A. sobre as matérias mencionadas os pontos anteriores.”.</i> A leitura na íntegra dos referidos pareceres pode ser efetuada por consulta ao Anexo do Parecer Técnico Final da CA. Tendo em consideração o exposto ao longo desta DIA, designadamente a apreciação efetuada em sede de avaliação dos fatores ambientais considerados, bem como as condicionantes, elementos a apresentar, medidas de minimização e planos de monitorização seguidamente avançados, entende-se que as preocupações transmitidas por estas entidades estão devidamente acauteladas.
Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão	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 pelos Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, Lei n.º 37/2017, de 2 de junho e Decreto-Lei n.º 152-B/2017 de 11 de dezembro, a Consulta Pública decorreu entre os dias 28 de dezembro de 2018 e 8 de fevereiro de 2019, num total de 30 dias úteis de consulta. Durante o período da Consulta Pública não foi registada qualquer participação.
Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes	De acordo com o referido no EIA, a zona de implantação do projeto está abrangida pela unidade operativa de planeamento e gestão (UOPG), com a designação U7, a qual determina como forma de execução a realização de um plano de pormenor ou uma unidade de execução. De referir, que o promotor optou pela realização de uma operação de loteamento e não de um plano de pormenor, de acordo com alínea 4 do artigo 115.º do regulamento do PDM de Mirandela, que determina que enquanto não estiverem elaborados os planos ou unidades de execução, são admitidas operações urbanísticas aplicando-se o regime estabelecido no presente regulamento do PDM para cada categoria de espaço abrangida e desde que as intervenções contribuam para os objetivos programáticos definidos para a UOPG e não colidam com os princípios e expectativas definidos. Não obstante os vários pedidos de elementos/esclarecimentos, ficou por esclarecer o parcelamento e a ocupação efetiva de espaços significativos dentro da ZI, considerando-se, no que respeita a Ordenamento do Território

(OT), que a caracterização da situação existente foi apresentada de forma confusa, inconsistente e incompleta.

A indefinição e falta de melhor esclarecimento e enquadramento em termos urbanísticos da situação existente na envolvente urbanizada do Projeto traduzem-se num elevado grau de incerteza quanto à caracterização feita – manifesto na vertente jurídico administrativa, mas também no que respeita ao uso efetivo do solo e à organização e funcionalidade da ZI atual, sejam quais forem os seus limites considerados para o efeito em causa.

Incerteza esta que, face à informação constante no EIA, se verifica, sobretudo no que respeita à vertente jurídico administrativa, ser dificilmente superável sem um levantamento da situação presente na ZI, na Zona de Expansão (ZE) em causa e na envolvente imediata de ambas, traduzindo numa Planta Cadastral o seu parcelamento atual e a correspondente propriedade, regime de ocupação e ocupação efetivas. Desta forma ficarão devidamente identificadas e caracterizadas todas e cada uma das *unidades prediais* existentes no espaço da ZI e da sua expansão, tanto as que têm o *estatuto de lote* como as que, não o tendo, não deixam por isso de ser *unidades prediais* sujeitas a algum regime de ocupação – outro que não seja, o definido no PDM. Planta esta que sempre terá de incluir toda a área da UOPG 7.

Acresce que a organização e funcionalidade da ZI atual ganham especial relevância face à localização e características do espaço proposto para a sua expansão. Na verdade, todos os condicionalismos inerentes à organização e funcionamento da atual ZI irão ser de alguma forma ampliados com a expansão pretendida.

Destes condicionalismos, ganha especial relevo a acessibilidade.

De facto, o único acesso rodoviário à ZI é, como acima se evidencia, pela rotunda existente no encontro da Av. de São João, que liga ao centro da cidade, com a ex-EN315, a cerca de 400 m do seu entroncamento com a ex-EN15, sendo que o acesso a ou a partir desta – passagem obrigatória para a A4 – sempre estará condicionado pela necessidade de atravessar a via-férrea. Para Poente, estende-se o muito sinuoso traçado da ex-EN315. Para aceder do Sul à rotunda que serve a ZI, sem cruzar a via-férrea, será necessário, a partir da ex-EN 213, fazer um muito condicionado percurso urbano no atravessamento da cidade de Mirandela.

O outro condicionalismo incontornável associado à ZE é o risco.

Desde logo, o risco inerente à referida falta de alternativas para ceder à ZE. Acresce àquele, o risco inerente às características terreno objeto da intervenção. Trata-se de um terreno fortemente ondulado, com exposição geral a Sul, marcado por duas linhas de água principais que, para Poente, a jusante da ex-EN15 e da via-férrea, desaguam na Ribeira de Carvalhais, a cerca de 250 m de distância. Vários córregos sazonais vincam as encostas expostas a Norte e a Sul que definem aqueles dois talwegues principais, aonde afluem estas linhas de água secundárias, algumas das quais de declive muito acentuado.

Face a esta orografia e às suas características geomorfológicas, boa parte da ZE localiza-se em espaço onde reconhecidamente existe em efetivo risco de movimento de vertentes, *de perigosidade elevada e muito elevada*.

Às desfavoráveis características geomorfológicas do terreno junta-se a inevitável afetação da circulação natural das águas pluviais pela construção e presença da ZE. Desde logo pela impermeabilização do solo, concentração dos caudais, redução do seu tempo de chegada e inerente ampliação da erosão pela alteração na sua estrutura. Aspeto este atinente, para além de a vários outros descritores, também a OT, designadamente pelo potencial de disfuncionalidade na acessibilidade à cidade que resultará do aumento da probabilidade de obstrução das Passagens Hidráulicas sob a via-férrea e a ex-EN15, bem como da redução da capacidade de vazão das próprias linhas de água naturais, tanto a montante como a jusante daquelas.

Caberia ainda ao EIA uma análise crítica à solução urbanística preconizada no Projeto, considerando todas as vertentes da integração da ZE numa Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG), da qual o loteamento em causa será a componente maior e irreversivelmente determinante da organização e funcionamento do espaço, com 20ha demarcado no PDM como U7 – *Expansão da Zona Industrial de Mirandela*. Demarcação esta que, cf. o Artº 114º do Regulamento do PDM (RPDM), se refere “...a espaços de intervenção com uma planeada ou pressuposta coerência, que requerem uma abordagem integrada e de conjunto ...”.

Ora, apesar de ter sido completamente ignorada no Projeto qualquer abordagem integrada e de conjunto à U7, o EIA persistiu em entender esta óbvia omissão como inexistente, pelo facto de a CM não pretender intervir, agora, no terreno de cerca de 7ha que limita a Norte da ZE. Todavia sempre caberia ao EIA, no mínimo, demonstrar que o planeamento da organização e funcionamento integrado desta UOPG não fica comprometido pela solução gizada, seja no que respeita à sua acessibilidade interna, seja na perspetiva do estabelecimento de uma melhor ligação da ZI no seu todo à A4 sem ter de atravessar de nível a via-férrea.

Ainda quanto à apreciação do Projeto, caberia ao EIA questionar o destino, o uso efetivo, da área destinada a espaços verdes (mais de 7ha). É referida e programada a sua plantação com espécies várias, designadamente a oliveiras arrancadas para execução do loteamento.

Todavia, a dimensão da área em causa, a sua orografia atual e depois da intervenção, e a sua localização mereceriam uma mais detalhada análise quanto ao uso perspetivado para este espaço, planeando a sua estruturação, para o efeito. Desde logo porque, a Norte, confronta com a referida parte ignorada da UOPG, deixando sem limite estruturado nem solução de continuidade um vasto espaço verde, para o qual não é definido uso específico, nem programada a sua estruturação por forma a poder ser fruído como tal, correndo assim o risco de, a prazo, se transformar em matagal e ou lixeira, designadamente nas “ravinas” criadas nas linhas de água pela aproximação dos taludes nas traseiras dos lotes. Estes espaços verdes careceriam assim de ser devidamente planeados e estruturados de forma integrada, sendo este aspeto também atinente ao Ordenamento do Território, o que o EIA ignorou.

Os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) considerados “*aplicáveis à área de expansão da ZI e sua expansão*” foram o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e o Plano Regional de Ordenamento do Território da Região Norte, para além do Plano Diretor Municipal de Mirandela (PDM).

Muito embora outros planos de diferente natureza e âmbito supramunicipal pudessem ter sido considerados, admite-se que se dê por adquirido que todas as suas normas, recomendações e objetivos foram corretamente vertidas e estão plasmadas no conteúdo do PDM, publicado pelo Aviso n.º 9347/2015 (DR, 2ª série, nº 163, de 21 de Agosto de 2015).

Quanto ao PDM, a ZE pretende constituir-se, como vimos referindo, como uma *unidade de execução* integrante da Unidade Operativa de Planeamento e Gestão que inclui também o terreno inculto a Norte do espaço destinado à expansão agora em causa (UOPG 7 – *Expansão da Zona industrial de Mirandela*) prevista no Artº nº 114 do Regulamento do PDM (RPDM), ocupando cerca de 13,5 dos 20ha desta UOPG, espaço este classificado como *"Solo Urbano - Espaços para atividades Económicas"*.

As áreas a considerar para efeito de avaliação do cumprimento do regime de uso e edificação definido no PDM serão, segundo o EIA, as seguintes: Área de total de terrenos: 135.730,00 m²; Área dos lotes: 40.876,00 m²; Área de implantação de edifícios: 18.442,00 m²; Área bruta de construção: 22.442,00 m²; Área total de cedência ao domínio público: 94.854,00 m²; Áreas verdes: 71.680,00 m²; Espaços canais: 22.021,00 m²; Área de equipamento coletivo: 1.153,00 m². Cumprirão os parâmetros urbanísticos em causa o estabelecidos no PDM.

No espaço em causa incidem as seguintes condicionantes/restrições de utilidade pública: *"Leitos e margens dos cursos de água e suas margens não navegáveis nem flutuáveis"*; *"Estradas desclassificadas sob jurisdição da autarquia"* (EN 15); *"Rede Ferroviária-Linha do Tua"*; *"Unidade de armazenamento de gás"*; *"Centro Radioelétrico"*. Boa parte do loteamento interferirá *"Áreas com risco de movimento de vertentes"* de *"Perigosidade Elevada"* e de *"Perigosidade Muito Elevada"*. Face aos pareceres das entidades pertinentes constantes no processo, não impedirão a concretização do Projeto se forem cumpridas as condições neles estabelecidas.

O Projeto é, em geral, compatível com os IGT de âmbito supramunicipal.

Cumprirá também o regime de uso e edificabilidade estabelecido no PDM para *"Solo Urbano - Espaços para atividades Económicas"*, onde se integra.

Todavia, a avaliação de impactes no que ao Ordenamento do Território respeita não pode ficar atida ao mero cumprimento da vertente estritamente jurídico-administrativa dos IGT, tendo que considerar com igual ou maior relevo, sobretudo no âmbito do procedimento de AIA, também os aspetos programáticos e organizacionais do PDM. Aspetos estes onde se incluem, naturalmente a demarcação de UOPG's, e o estabelecimento dos específicos *Objetivos programáticos* e *Forma de execução*, para além das *Disposições Comuns* a todas elas.

Ora, pelas razões já supra avançadas, pelo menos a expectativa de uma intervenção planeada e coerente, uma abordagem integrada e de conjunto da UOPG, ficou comprometida. O que incumpe, designadamente, o disposto no nº 4 do Artº 115 do RPDM, constituindo assim um impacto muito significativo respeitante a OT, não considerado no EIA.

	Por outro lado, face à dispersão e elevado grau de incerteza que presidiu à caracterização da situação da ZI, bem assim ao facto de o EIA apenas marginalmente, a respeito da acessibilidade, ter considerado a ZI como parte a ter em conta no procedimento de AIA em causa, resultou que a avaliação dos impactes respeitantes a OT não tenha o suporte necessário, por forma a poder ser efetivamente verificada a fundamentação das conclusões do EIA. Neste contexto, não poderá ser emitido parecer favorável no que ao descritor Ordenamento do Território respeita, sem que seja superada a incerteza e falta de melhor esclarecimento e enquadramento em termos urbanísticos da situação existente na envolvente urbanizada do Projeto. Incerteza esta que, face à informação constante no EIA, se verifica, sobretudo no que respeita à vertente jurídico administrativa, ser dificilmente superável sem a inclusão num EIA reformulado da Planta Cadastral referida acima. Esta Planta Cadastral constituir-se-ia, também, como ponto de partida e suporte de “procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial”, conforme disposto no ponto 6 do artigo 18.º do RJAA, de forma a permitir, designadamente: clarificar a situação existente; enquadrar as operações urbanísticas de parcelamento ou outras não totalmente definidas ou eventualmente não devidamente tramitadas; circunscrever fundamentadamente o que é, de facto, ou passa ser, Zona Industrial; avaliar criteriosamente os riscos inerentes à utilização do terreno em causa para expansão pretendida e a forma de os minimizar; programar a estruturação da acessibilidade deste espaço à A4 considerando o condicionamento imposto pela via-férrea, equacionando as soluções possíveis de a transpor; integrar a solução adotada com a funcionalidade e organização da ZE, redefinindo se necessário o seu Projeto atual; integrar na definição global da “ZI Expandida” a totalidade da área da UOPG 7, considerando efetivamente os objetivos programáticos definidos para esta no PDM. Neste contexto, não será possível a emissão de parecer favorável no que a Ordenamento do Território respeita, porque o Projeto, tal como está constituído, tem e induz um impacte negativo de elevada magnitude e significância na possibilidade de uma abordagem integrada, de conjunto e devidamente programada com vista a uma intervenção planeada e coerente na UOPG7, onde a ZE se inclui, incumprindo assim o disposto no nº 4 do Artº 115 do RPDM.
--	---

Razões de facto e de direito que justificam a decisão	Da avaliação efetuada, e face aos pareceres setoriais emitidos, verifica-se que os principais impactes previstos com a execução do projeto se reportam à fase de construção, sendo que se desconhece a tipologia de atividades que se irão desenvolver nos lotes a constituir, face à heterogeneidade de ocupação possível. Assim: - na fase de construção, o principal impacte na geologia relaciona-se com o desmonte do substrato, provocado pelas escavações para a abertura dos arruamentos previstos e abertura de valas, tratando-se de um impacte negativo, direto, certo, permanente e isolado, portanto de magnitude moderada, classificado como pouco significativo, por não estarem presentes na área formações geológicas com interesse económico ou
---	--

conservacionista. As ações de terraplenagem e, consequentemente, o conjunto das alterações introduzidas na **geomorfologia** local constituem um impacto negativo, direto, certo, permanente e isolado, e de magnitude moderada. É classificado como um impacto significativo, considerando a dimensão das escavações e aterros, quer em termos de altura como de extensão, bem como o efeito de anulação do aspeto do relevo original;

- os impactos sobre os **recursos hídricos** foram analisados face à possível afetação da rede de drenagem superficial e da rede de fluxos hídricos subterrâneos, nomeadamente em termos de quantidade e qualidade da água, sendo na generalidade considerados impactos ambientais negativos pouco significativos. Na fase de construção, os maiores impactos na qualidade da água serão os associados aos movimentos de terra a realizar, à atividade do estaleiro, e à circulação de veículos e máquinas. Em resultado das alterações da topografia do terreno, a drenagem superficial global dos terrenos será afetada, podendo originar um acréscimo de arrastamento de sedimentos ao longo das linhas de drenagem natural. Na fase de exploração, os impactos ambientais associados estão principalmente relacionados com o aumento da área impermeabilizada, com o aumento do consumo de água e da produção de efluentes domésticos, e com o aumento de águas pluviais contaminadas recolhidas. Atendendo a que o destino das águas residuais produzidas pelo empreendimento é a rede pública, tendo a ETAR municipal capacidade para tratar o aumento de efluente associado ao aumento de capacidade da unidade hoteleira, e que as eventuais águas pluviais contaminadas serão sujeitas a prévio tratamento antes de serem encaminhadas para as linhas de água, os impactos nos recursos hídricos estão principalmente relacionados com uma eventual deficiência de funcionamento desses equipamentos/infraestruturas. O aumento da área impermeabilizada irá favorecer o escoamento superficial em detrimento da infiltração, resultando num acréscimo dos caudais de ponta de cheia e num maior arraste de partículas para as linhas de água. Os impactos ambientais associados estimam-se no geral como negativos, temporários, de magnitude reduzida e pouco significativos;

- do ponto de vista da **Qualidade do Ar**, para além dos impactos associados às emissões de partículas PM10, esperam-se também impactos associados à emissão de NOX, COV e CO, resultantes dos escapes dos diversos veículos e máquinas envolvidos na construção do projeto. No entanto, não se prevê que estes impactos sejam significativos de modo a pôr em causa os níveis de qualidade do ar na área em estudo. A emissão dos vários poluentes, decorrente das ações e atividades previstas para a fase de construção traduz-se num impacto negativo, direto, certo, temporário, restrito, de reduzida magnitude e de intensidade baixa pelo que no global é insignificante;

- em termos de **Ambiente Sonoro**, na fase de construção, os principais impactos previstos referem-se essencialmente aos níveis sonoros emitidos pela utilização de máquinas e equipamentos no corte de vegetação, movimentação de terras, instalação/operação e desativação do estaleiro e a infraestruturização da área. Salienta-se ainda o ruído proveniente da circulação de veículos, sobretudo veículos pesados, que têm como ponto de partida ou de chegada a própria obra. A movimentação e operação de maquinaria pesada provocarão, durante a fase de construção, um aumento

significativo dos níveis de ruído e da transmissão de vibrações. Estas perturbações estão limitadas às zonas onde decorrem as obras, provocando incómodos nas zonas circundantes. Em suma, prevê-se que os recetores sensíveis não sejam afetados por estas atividades ruidosas, sendo que as operações associadas à construção provocarão um impacto negativo, direto, certo, temporário, restrito, com magnitude reduzida e de baixa intensidade, não se prevendo incumprimento legislativo, pelo que no global o impacto é insignificante;

- no que respeita à **Ecologia**, considera-se que os impactos sobre a flora e vegetação resultam essencialmente do corte de vegetação, da movimentação de terras e da movimentação de maquinaria. Os impactos resultantes das ações de destruição da vegetação consideram-se permanentes, diretos, negativos, certos, isolados e de magnitude moderada, e pouco significativos; quanto aos impactos provocados pela movimentação de terras e circulação de maquinaria pesada (levantamento de poeiras e consequente deposição sobre a vegetação da área envolvente) entende-se que os impactos são negativos, indiretos, possíveis, temporários, restritos e de magnitude reduzida, pelo que na sua globalidade se consideram insignificantes. No que respeita à perturbação da fauna, preveem-se impactos que, embora negativos, diretos e certos, serão temporários e restritos, e permanentes e isolados no que respeita à destruição do habitat dessas espécies, e dessa forma se classificam como pouco significativos;

- quanto ao **Uso do Solo**, considerando as ações e risco identificado e valoração qualitativa e quantitativa apropriadas, classificam-se os impactos globais como negativos, muito significativos, de magnitude elevada e intensidade alta;

- no tocante ao **Património**, salienta-se que não estão previstos impactos de qualquer teor ou magnitude;

- relativamente à **Paisagem**, as ações da fase de construção potencialmente causadoras de efeitos adversos são a transplantação das oliveiras presentes na área, o corte de vegetação, a movimentação de terras, com escavações e aterros, a movimentação e presença de veículos pesados e máquinas, a instalação, operação e desativação do estaleiro de obra, e as obras de infraestruturação da área. Na fase de funcionamento destacam-se a presença das instalações industriais, comerciais ou de serviços que se venham a instalar na área de expansão assumindo-se, conforme já explicitado, a altura de edificação máxima de 15m, surgindo novos elementos visuais que serão responsáveis pelas alterações da paisagem. Considera-se que os impactos, em quaisquer as fases, seja em relação aos impactos visuais da obra, seja dos relativos à dimensão visual da ocupação, são negativos, significativos, de magnitude moderada e intensidade média, mas de extensão restrita e minimizáveis;

- no que concerne à **Socioeconomia**, considera-se que o impacto da circulação de camiões associados à fase de construção será pouco sentido nas vias circundantes e nos recetores sensíveis, e embora negativo, será direto, certo, temporário, restrito, de magnitude reduzida e de baixa intensidade. No global, o impacto ao nível do tráfego é avaliado como pouco significativo, considerando os 18 meses da fase de construção. Durante a

execução da movimentação de terras, perspectiva-se uma degradação da qualidade ambiental no local da sua construção, nomeadamente com a emissão de poeiras e ruído. No entanto, face à distância dos aglomerados populacionais mais próximos, o impacto, apesar de negativo e certo, será isolado, temporário, com magnitude reduzida e de muito baixa intensidade, pelo que o impacto é insignificante. Quanto ao impacto associado ao emprego gerado na fase de construção, considera-se que, embora positivo, direto, certo e temporário, podendo ser abrangente na medida em que a mão-de-obra poderá provir de uma área mais alargada do concelho ou de concelhos vizinhos, será de magnitude moderada e baixa intensidade, resultando num impacto pouco significativo. Por outro lado, o investimento na expansão da ZI e a presença de trabalhadores terão um impacto positivo nas atividades económicas a nível local, nomeadamente ao nível do comércio e restauração e a nível regional por força das subcontratações e fornecimento de materiais de construção. Desta forma o impacto da fase de construção nas atividades económicas será positivo, direto, certo, temporário, de extensão abrangente, magnitude moderada e de baixa intensidade resultando num impacto pouco significativo.

Na fase de funcionamento, os impactos na componente socioeconómica resultam do número de empregos criados, no desenvolvimento das atividades económicas e na interferência com a mobilidade local e regional. Em matéria de emprego, o impacto da fase de funcionamento é no global positivo pela relação direta com as atividades económicas e geração de emprego, uma vez que em termos de desenvolvimento socioeconómico da região, é indispensável a presença de infraestruturas adequadas para atrair novos investimentos, constituindo um fator de dinamização concelhio. Assim, em matéria de emprego o impacto é avaliado como positivo, certo, permanente (durante o tempo de funcionamento das várias atividades), restrito, a magnitude será moderada e de intensidade muito alta o que em termo de significância resultará num impacto muito significativo;

- no que concerne aos **Resíduos**, na fase de construção, e desde que cumprido o PPGRCD e implementadas as medidas de minimização identificadas considera-se que o impacto será negativo, de natureza direta e temporária, magnitude média e pouco significativa. Na fase de exploração, caso sejam implementadas as medidas minimização identificadas, poder-se-á considerar que o impacto será negativo, de natureza direta, magnitude reduzida e pouco significativa.

Saliente-se, por último, que a avaliação setorial de todos os fatores ambientais – com exceção do Ordenamento do Território – concluiu pela emissão de pareceres de sentido favorável condicionado.

Decisão

Favorável Condicionada

Condicionante

1. Cumprimento dos aspetos focados nos pareceres emitidos pela Infraestruturas de Portugal, S.A. e Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. – e que constituem anexo ao Parecer Técnico Final da

Comissão de Avaliação – , designadamente:

- a) A alínea a) do n.º1 do artigo 15.º do Decreto-Lei 276/2003, de 4 de novembro, estabelece uma zona “non aedificandi” de 10m, medida a partir do limite do terreno do Domínio Público Ferroviário (DPF), proibindo assim qualquer construção, edificação, aterro, depósitos de materiais ou plantação de árvores nessa faixa.
- b) Quando a construção tiver uma altura de 10m ou superior, a distância a salvaguardar deve ser igual à soma da altura da construção com a distância da zona “non aedificandi” (faixa de 10m, medida a partir do limite do DPF).
- c) No caso de atividades de índole industrial, deverá cumprir a alínea d) do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei 276/2003 de 4 de novembro, que define um afastamento de 40 m, medidos a partir do limite do DPF.
- d) Não é permitido encaminhar águas de qualquer proveniência sem autorização da Infraestruturas de Portugal.
- e) É proibida a abertura de acessos para o terreno do DPF.
- f) Caso se pretenda construir um muro de vedação confinante com o DPF, este só poderá ser executado, após a delimitação do terreno do proprietário.

Elementos a apresentar à Autoridade de AIA, para validação, previamente à aprovação da operação urbanística

1. Levantamento da situação presente na Zona Industrial, na Zona de Expansão em causa e na envolvente imediata de ambas, traduzindo numa Planta Cadastral (que inclua toda a área da UOPG 7) o seu parcelamento atual e a correspondente propriedade, regime de ocupação e ocupação efetivas. Desta forma, deverão ficar devidamente identificadas e caracterizadas todas e cada uma das unidades prediais existentes no espaço da ZI e da sua expansão, tanto as que têm o estatuto de lote como as que, não o tendo, não deixam por isso de ser unidades prediais sujeitas a algum regime de ocupação.
2. Demonstração do início dos procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, que permitam ultrapassar a desconformidade/ incompatibilidade do projeto com os planos e/ou programas territoriais aplicáveis, conforme fundamentado no parecer setorial de Ordenamento do Território.
3. Parecer da Autoridade Nacional de Proteção Civil relativo ao cumprimento da recomendação da existência de pelo menos dois caminhos distintos para permitir o acesso dos veículos de combate e de socorro, que deverão apresentar as características mínimas que permitam a transitabilidade a veículos médios de combate e de socorro.
4. Plano de Integração Paisagística (PIP) que:
 - g) Encontre uma solução que seja global para a ZI existente e para esta sua ampliação, de modo a:
 - dotar a totalidade da área de uma linguagem integrativa comum;
 - estabilizar a ligação física entre o arruamento existente na atual ZI e que será coalescente à área de ampliação;
 - resolva, ligando, os topos finais das plataformas a criar com a topografia existente, salientando-se a proximidade destas áreas de remate com a EN;
 - h) Contenha, entre outros, os seguintes elementos:
 - Memória Descritiva;
 - Plano Geral;
 - Planos de plantação e/ou sementeiras;
 - Caderno de encargos;

- Mapas de medição; - Plano de manutenção.
5. Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD), reformulado em conformidade com estabelecido no artigo 10.º do Decreto-Lei nº 46/2008, de 12 de março e com o disposto no Parecer Técnico Final da Comissão de Avaliação.
6. Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (PAAO) constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos da obra e identificação e pormenorização das medidas de minimização a implementar aquando da sua realização. Do PAAO deverão fazer parte um PPGRCD conforme supra determinado e um Plano de Gestão do Estaleiro. As cláusulas técnicas ambientais constantes do PAAO comprometem o empreiteiro e o dono da obra a executar todas as medidas de minimização identificadas, de acordo com o planeamento previsto. As medidas apresentadas nesta DIA para as fases de preparação prévia ao início da execução das obras, de construção e posterior à construção devem ser incluídas no PAAO.
Medidas de minimização
Fase de Projeto de Execução
1. Imediatamente a montante dos pontos de entrega das águas pluviais deverão ser instalados separadores de hidrocarbonetos.
2. A inclinação dos taludes resultantes da modelação de terreno a realizar deverá ser tal que não potencie o aumento de impactes sobre a linha de água principal, tal como o aumento do risco de erosão, o arrastamento de materiais ao longo do talude ou o aumento de sedimentos ao longo da linha de água, nem coloque em causa a salvaguarda da linha de água e da faixa mínima de 5 metros para cada lado da linha que delimita o leito das linhas de águas públicas, de forma a cumprir com o disposto no nº 1 do artigo 21º da Lei nº 54/2005, de 15 de novembro.
3. Avaliar a possibilidade de substituir o revestimento superficial das zonas de estacionamento (em vez de betão betuminoso, utilizar pavimento semipermeável).
Fase de preparação prévia ao início da execução das obras
4. O requerente deverá obter previamente à execução dos trabalhos o respetivo Título de Utilização dos Recursos Hídricos, relativamente a todas as ações que possam implicar a ocupação de áreas integrantes do domínio hídrico (faixa de 10 metros para cada lado da linha que delimita o leito das linhas de águas), ou a utilização de recursos hídricos, como eventuais captações de água ou rejeição de águas residuais, a solicitar junto da APA/ARH do Norte, nos termos previstos na Lei nº 58/2005, de 29 de dezembro e Decreto-Lei nº 226-A/2007, de 31 de maio.
5. Divulgar o programa de execução das obras quer às populações residentes na área envolvente, quer às entidades envolvidas em operações de socorro e proteção civil, nomeadamente os Corpos de Bombeiros de Mirandela e da Torre de Dona Chama, as Autoridades de Segurança e o Serviço Municipal de Proteção Civil de Mirandela. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações das acessibilidades.
6. Implementar e manter um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas, informação sobre o projeto, atendimento de eventuais sugestões e reclamações, de forma a aferir o grau de eficácia das medidas mitigadoras e equacionar a necessidade de implementação de novas medidas. Esta ação deverá ser implementada no momento em que se divulga o programa de execução das obras à população e deverá funcionar no decurso da construção do loteamento.
7. Todos os acessos à obra devem ser claramente identificados, devendo proceder-se à sinalização logo no início da obra.

8. Proceder à transplantação das oliveiras presentes na área de expansão, e acondicioná-las em viveiro, para posterior integração nas áreas verdes da expansão da zona industrial de Mirandela. Este processo deve ser feito no menor espaço de tempo, de forma a assegurar que as árvores a serem transplantadas sofrem o menor stress possível, contribuindo assim para a sua sobrevivência.

9. Efetuar a limpeza e desobstrução a montante e a jusante da PH circular correspondente à Bacia 2 (Sul), de modo a assegurar o seu funcionamento adequado.

10. Implantação de uma vala a jusante da PH sul até à confluência na ribeira de Carvalhais com características similares às da vala existente a jusante da PH norte, dimensionada, pelo menos, para o escoamento do caudal de ponta de cheia com período de retorno de 100 anos na situação futura com projeto (0,36 m³/s).

11. No cenário de manutenção da PH norte atualmente existente, propõe-se que seja estudada a viabilidade de execução de uma bacia de retenção na área disponível a montante, com capacidade suficiente para assegurar o escoamento em superfície livre na PH em situações de ocorrência de caudais de picos de cheia motivados pelas alterações climáticas, sem subida do nível de água à entrada da PH.

Na eventualidade de execução da bacia de retenção, deverá ser contemplada a modelação do terreno e a definição dos limites da bacia com vegetação arbustiva e arbórea higrófila, de modo a promover a estabilização de terras.

Fase de Construção

12. Caso haja necessidade de utilização de explosivos na fase de construção, deverá ser cumprido o Despacho n.º 19/GDN/2017, de 14 de Julho, relativo ao Procedimento Técnico sobre a aplicabilidade da Norma NP 2074, da Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública.

13. As águas residuais domésticas produzidas durante a fase de construção, nomeadamente na área destinada ao estaleiro, deverão ser encaminhadas para a rede pública de drenagem de águas residuais ou, em alternativa, armazenadas e posteriormente transportadas para ETAR. Todas as outras águas residuais que possam ser produzidas, nomeadamente do tipo industrial, devem ser recolhidas e encaminhadas para tratamento adequado, não devendo ser rejeitadas no solo ou recursos hídricos.

14. Garantir a funcionalidade e boas condições dos sistemas de drenagem de águas pluviais.

15. Executar os trabalhos que envolvam escavações e movimentações de terras a céu aberto, de forma a minimizar a exposição dos solos a períodos de maior pluviosidade e diminuir a erosão hídrica.

16. A velocidade de circulação dos veículos na zona de obra, especialmente nas áreas não pavimentadas, deverá ser baixa (≤ 30 km/h).

17. Efetuar a aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras que afetam quer as culturas quer as populações.

18. Executar as operações de construção, sobretudo as mais ruidosas, e transporte de materiais entre as 8: horas e as 20:00 horas, prevenindo desta forma a perturbação sobre as populações vizinhas.

19. Em conjunto com os resultados das monitorizações realizadas durante a fase de obra no âmbito da qualidade do ar e ambiente sonoro, deverá ser enviado ponto de situação das eventuais reclamações recebidas no âmbito do acompanhamento socioeconómico (mecanismo de atendimento ao público) e respetivas diligências efetuadas.

20. Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, áreas de empréstimo). O acompanhamento deverá ser continuado e efetivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes por uma equipa devidamente credenciada para o efeito

pela Tutela.
21. Os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Antes da adoção de qualquer medida de mitigação deverá procurar compatibilizar-se o projeto com os vestígios patrimoniais que possam ser detetados, de modo a garantir a sua preservação. Se, na fase de construção, ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato à Tutela as ocorrências.
22. O acompanhamento arqueológico da obra deve proceder à realização de novos trabalhos de prospeção arqueológica, nas áreas onde a visibilidade dos solos foi classificada de média.
23. Caso, no decurso das obras, ocorram danos em edificações e infraestruturas, devido às atividades associadas à obra, estes deverão ser imediatamente reparados.
24. O eventual corte de acessos, desvios de tráfego e outras alterações à circulação de tráfego, após autorizados pelas entidades competentes, deverão ser comunicados atempadamente às populações e ser objeto de alternativas adequadas.
25. Colocação precoce de grelhas na entrada de passagens hidráulicas e sumidouros de modo a evitar a sua colmatação com detritos de diversa natureza.
26. Antes do início das movimentações de terras (escavações e aterros) é necessário proceder à devida limpeza e decapagem da terra vegetal. Esta ação decorrerá no início da obra. A desmatagem e limpeza do terreno devem ser efetuadas exclusivamente na área de intervenção do projeto (área de implantação e estaleiros), não devendo ocorrer desmatagem fora desta área.
27. O material vegetal proveniente da espécie <i>Arundo donax</i> (cana) existente no local deve ser destruído no próprio local onde ocorre. Para o efeito deve proceder-se ao corte da parte aérea e ao arranque dos rizomas com recurso a equipamento mecânico. Os rizomas removidos devem queimados no próprio local não devendo ser transportados para fora da área de intervenção.
28. A movimentação de terras deve ser limitada às zonas estritamente indispensáveis para a execução da obra.
29. A movimentação de terras deverá ser feita se possível fora da época das chuvas para minimizar os processos erosivos.
30. A maquinaria pesada deverá circular apenas no interior da área de intervenção e/ou em áreas já infraestruturadas na envolvente.
31. O transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado, deverá ser efetuado em camiões fechados, ou no caso de serem transportados em camiões de caixa aberta, deverão estar cobertos por uma lona.
32. Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.
33. Assegurar o correto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na atividade das populações.
34. Assegurar que os caminhos ou acessos não fiquem obstruídos ou em más condições de circulação, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.
35. O estaleiro deve possuir instalações sanitárias amovíveis em número adequado ao número de pessoas presentes na obra procedendo-se à recolha das águas residuais domésticas em tanques ou fossas estanques e posterior encaminhamento para tratamento.

36. Todos os locais de depósito de combustíveis, lubrificantes ou outras substâncias deverão ser impermeabilizados e dispor de drenagem para tanques de retenção adequadamente dimensionados para poderem reter o volume máximo de contaminante suscetível de ser derramado acidentalmente.

37. Todas as áreas de estacionamento de veículos pesados no estaleiro deverão ser impermeabilizadas, e deverão possuir um sistema de drenagem para caixas de separação de óleos ou em alternativa condução das escorrências para um sistema de tratamento das águas residuais do estaleiro.

38. O estaleiro deve contemplar um espaço devidamente coberto e impermeabilizado para instalação de um Ecoponto para recolha e armazenagem seletiva dos diversos tipos de resíduos produzidos na obra.

39. As águas residuais provenientes da lavagem das autobetoneiras, devem ser descarregadas em bacias de decantação dedicadas.

40. No estaleiro deverão existir meios de limpeza imediata para o caso de ocorrer um derrame de óleos ou combustíveis ou outros produtos perigosos, devendo os produtos derramados e/ou utilizados para a recolha dos derrames a ser tratados como resíduos.

41. Após conclusão das obras, o estaleiro deve ser totalmente desmontado, garantindo a total remoção dos escombros, escórias e/ou resíduos que deverão ser imediatamente transportados para destino adequado.

42. À saída da zona de obra, deverá ser garantido, através de dispositivo de lavagem de rodados, ou outro igualmente eficaz, que a circulação de veículos afetos à obra não arrasta terra ou lamas para as restantes vias.

Fase pós-construção

43. Após a conclusão dos trabalhos, dever-se-á proceder à desativação total da área afeta à obra, com a desmontagem do estaleiro e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros.

44. Proceder à limpeza destes locais, descompactação e escarificação do solo restituindo as condições existentes antes do início dos trabalhos.

45. Efetuar a recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que eventualmente tenham sido afetados ou destruídos.

46. Dever-se-á proceder à transplantação das oliveiras por forma a minimizar a intrusão visual e salvaguardar o sumidouro de carbono proveniente da alteração do uso do solo.

Fase de Exploração/Funcionamento

47. Articular com a entidade gestora da ETAR de Mirandela e acompanhar regularmente as condições de descarga de efluentes no coletor público de drenagem de águas residuais, por parte das unidades já instaladas e as que venham a instalar-se, obrigando, sempre que necessário, à instalação de sistemas de pré-tratamento que garantam uma qualidade de efluente compatível com a capacidade de tratamento da ETAR.

48. Manutenção do mecanismo de atendimento ao público para registo de eventuais reclamações, sugestões ou pedidos de esclarecimento, devendo as participações serem registadas, bem como o desenvolvimento dado. Deverá ser enviado anualmente ponto de situação das eventuais reclamações recebidas no âmbito deste acompanhamento socioeconómico e respetivas diligências efetuadas.

49. As empresas que se vierem a instalar na ZI de Mirandela, deverão implementar, na fase de edificação, um Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (PAAO), que deverá incluir e definir todas as ações e medidas ambientais a cumprir ao longo da execução da obra. Deverá ainda incluir uma breve memória descritiva com o cronograma definitivo dos trabalhos. O programa deverá ser incluído nos Cadernos de

PM

Encargos e nos Contratos de Adjudicação que venham a ser produzidos pelo respetivo Proponente. A verificação da adequabilidade deste PAAO e do seu cumprimento será da responsabilidade da Câmara Municipal de Mirandela.

50. Deverá ser reavaliada a necessidade de reforço do serviço de transporte público urbano, que permite a ligação à zona industrial.

51. Garantir a permanente funcionalidade, e em boas condições, de todo o sistema de drenagem de águas pluviais da zona industrial, procedendo-se a vistorias periódicas e operações de limpeza, pelo menos uma vez por ano, no início da estação húmida (setembro).

52. Atendendo à possibilidade de acumulação de água a montante da PH associada à Bacia 1 (norte) na ocorrência de precipitações intensas de curta duração com período de retorno de cerca de 50 anos e superior, tem que ser garantido, por segurança, que, com exceção da execução de eventuais muros de suporte de terras que venham a considerar-se imprescindíveis à estabilização da base de taludes, a área compreendida entre a zona de entrada da PH e as áreas de estacionamento no final dos arruamentos M e N se mantenha sempre "*non aedificandi*", não seja alvo de terraplenagens e se mantenha com cobertura de vegetação rasteira sujeita a limpeza frequente do material lenhoso, de modo a que os solos se encontrem protegidos de erosão e o terreno esteja livre de obstáculos ao escoamento superficial.

53. Deve ser realizada observação regular do estado de conservação e de estabilidade dos taludes de escavação e aterro de modo a verificar-se a eventual necessidade de aplicação de medidas de consolidação suplementares.

54. Proceder ao controlo das espécies exóticas invasoras que ocorrem nos espaços verdes do Parque e nos taludes adjacentes que resultam das mobilizações de terras realizadas de acordo com os métodos disponibilizados em www.invasoras.pt.

55. Manutenção e garantia do sucesso de instalação do PIP, através da implementação do respetivo plano de manutenção.

Fase de desativação

56. Previamente à desativação do projeto, deverá ser apresentado à Autoridade de AIA, para aprovação, um Plano de Gestão Ambiental específico para aquela fase.

Planos de monitorização/acompanhamento ambiental/outros

A Autoridade de AIA deve ser previamente informada do início das fases de construção e de exploração, bem como do respetivo cronograma da obra, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências na pós-avaliação.

De acordo com o artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro (na sua redação atual), devem ser realizadas auditorias por verificadores qualificados pela APA. A realização de auditorias deve ter em consideração o documento "Termos e condições para a realização das Auditorias de Pós-Avaliação", disponível no portal da APA.

Deve ser realizada uma auditoria durante a fase de construção e outra três anos após o início da entrada em exploração.

Os respetivos Relatórios de Auditoria devem seguir o modelo publicado no portal da APA e ser remetidos pelo proponente à Autoridade de AIA no prazo de 15 dias úteis após a sua apresentação pelo verificador.

Alterações Climáticas

Deverão ser estimadas as emissões de gases com efeito de estufa (GEE), nomeadamente as provenientes da combustão de combustíveis de viaturas e maquinarias inerentes ao projeto, através da seguinte fórmula:

$$CO_2 \text{ combustível} = Q_{\text{combustível}} \times PCI_{\text{combustível}} \times FE_{\text{combustível}} \times FO_{\text{combustível}}$$

Onde,

$CO_2 \text{ combustível}$ é a emissão de CO_2 associada ao consumo de combustível ($Kg \text{ } CO_2e$);

$Q_{\text{combustível}}$ é a quantidade de combustível consumida (t ou m^3);

$PCI_{\text{combustível}}$ é poder calorífico inferior do combustível (GJ/t ou GJ/m^3);

$FE_{\text{combustível}}$ é o fator de emissão do combustível ($Kg \text{ } CO_2e/GJ$);

$FO_{\text{combustível}}$ é o fator de oxidação do combustível.

Como valores de referência para os supracitados parâmetros poderá ser utilizada a Tabela dos valores de Poder Calorífico Inferior, Fator de Emissão e Fator de Oxidação determinados a partir do Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas (INERPA) publicado em 2013, disponível no Portal da APA em: http://www.apambiente.pt/zdata/DPAAC/CELE/tabela_PCI_FE_FO_2013.pdf.

Ambiente Sonoro

Deve ser realizada a monitorização do ruído durante a fase de construção, por forma a ser garantido o cumprimento do RGR. Esta monitorização deverá ser caracterizada da seguinte forma:

Parâmetros a monitorizar:

Os parâmetros considerados no âmbito deste programa de monitorização do ambiente sonoro são:

- Nível sonoro contínuo equivalente ($LA_{eq} \text{ dB(A)}$);
- Nível sonoro médio de longa duração $LA_{eq,LT}$;
- Indicador de ruído diurno L_d ;
- Indicador de ruído do entardecer L_e ;
- Indicador de ruído noturno L_n ;
- Indicador de ruído diurno-entardecer-noturno ($L_{den} \text{ dB(A)}$).

Locais de monitorização:

Os locais de amostragem para monitorização do ambiente sonoro são os apresentados no Parecer Técnico Final da Comissão de Avaliação.

Frequência de amostragem:

Deve ser realizada uma monitorização do ruído durante a fase de construção, por forma a ser garantido o cumprimento do RGR.

No âmbito destas medições, caso se verifique a não ocorrência de impacte junto dos recetores sensíveis deverá ser dada por terminada a monitorização, informando-se a autoridade de AIA.

Técnicas, métodos de análise e equipamentos necessários:

Os métodos de recolha de dados são os definidos na NP ISO 1996-1,2 (2011) e Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro.

As medições de ruído, para a obtenção do nível sonoro contínuo equivalente, LA_{eq} de forma a calcular os indicadores de ruído definidos no Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, deverão ser efetuadas nos pontos anteriormente apresentados nos períodos diurno, entardecer e noturno.

O equipamento de medição utilizado deverá constituído por um sonómetro de precisão (tipo 1) com a verificação metrológica realizada de acordo com o Decreto-Lei n.º 291/90, de 20 de setembro.

Periodicidade dos relatórios de monitorização:

O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, deve ser enviado para a autoridade de AIA após a concretização da medição.

Resíduos

Deverá ser feita prova do cumprimento do PPGRCD por parte do empreiteiro através da realização de um auto de vistoria devidamente fundamentado, enviando o mesmo para conhecimento à Autoridade de AIA.

Entidade de verificação da DIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
---------------------------------------	---

Data de emissão	3 de abril de 2019
------------------------	--------------------

Validade da DIA	Nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com a alteração produzida pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, Lei n.º 37/2017, de 2 de junho e Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro, a presente DIA caduca se, decorridos quatro anos a contar da presente data, o proponente não der início à execução do respetivo projeto, excetuando-se a situação prevista no n.º 5 do mesmo artigo.
------------------------	---

Assinatura	O Vice-Presidente da CCDR-Norte,  (Ricardo Magalhães)
-------------------	---