

PREÂMBULO

As instalações da AUTOVILA, S.A. localizam-se no concelho de Leiria, freguesia de Colmeias, lugar do Barracão, situando-se na proximidade da EN1, sensivelmente a cerca de 12 km a Nordeste da cidade de Leiria (Figura 1).

O aglomerado populacional mais próximo da AUTOVILA, S.A. é Barracão verificando-se ainda algumas habitações dispersas em relativa proximidade.

O acesso à AUTOVILA, S.A. efectua-se a partir do cruzamento do IC 2/EN 1, aproximadamente ao km 136, com a EN 349, que liga Barracão a Bidoeira de Cima.

A AUTOVILA, S.A. iniciou a sua actividade em 1994, tendo para tal obtido licença para tratamento prévio de óleos usados. A capacidade autorizada era então de 20.000 m³/ano e a área total das suas instalações era de cerca de 16.270 m².

Desde então, e em particular a partir de 1997, com a publicação de múltiplos diplomas legais em matéria de resíduos e o desenvolvimento de uma política neste âmbito, verificou-se um grande crescimento do mercado de resíduos, motivado por uma maior procura de soluções para quem fosse produtor de resíduos.

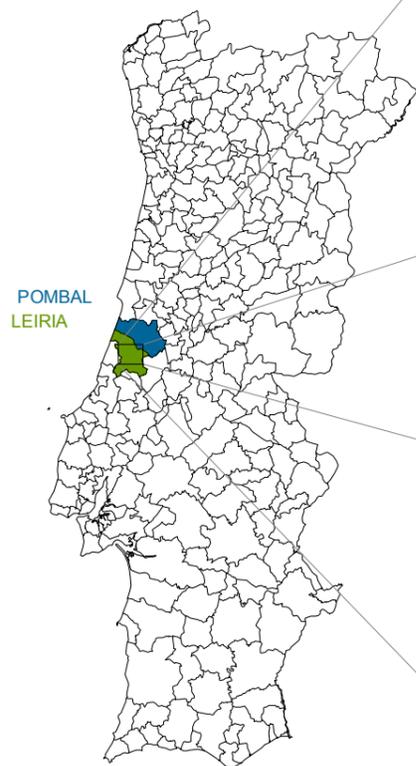
Estes aspectos tornaram assim imprescindível e urgente para a AUTOVILA, S.A. avançar com a expansão das suas instalações, para dar resposta a essas necessidades crescentes.

De facto, dado que entre 1995 e 2000, se verificou a publicação em Diário da República de vários diplomas legais, a AUTOVILA, S.A. iniciou o desenvolvimento de intensa actividade com vista à regularização da sua situação – existindo ampla correspondência e tendo havido múltiplas reuniões com a Direcção Regional de Economia do Centro (DRE Centro), a Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território do Centro (DRAOT Centro), o Instituto de Resíduos (INR) e a Direcção Geral do Ambiente (DGA) – o que, no entanto, não conseguiu.

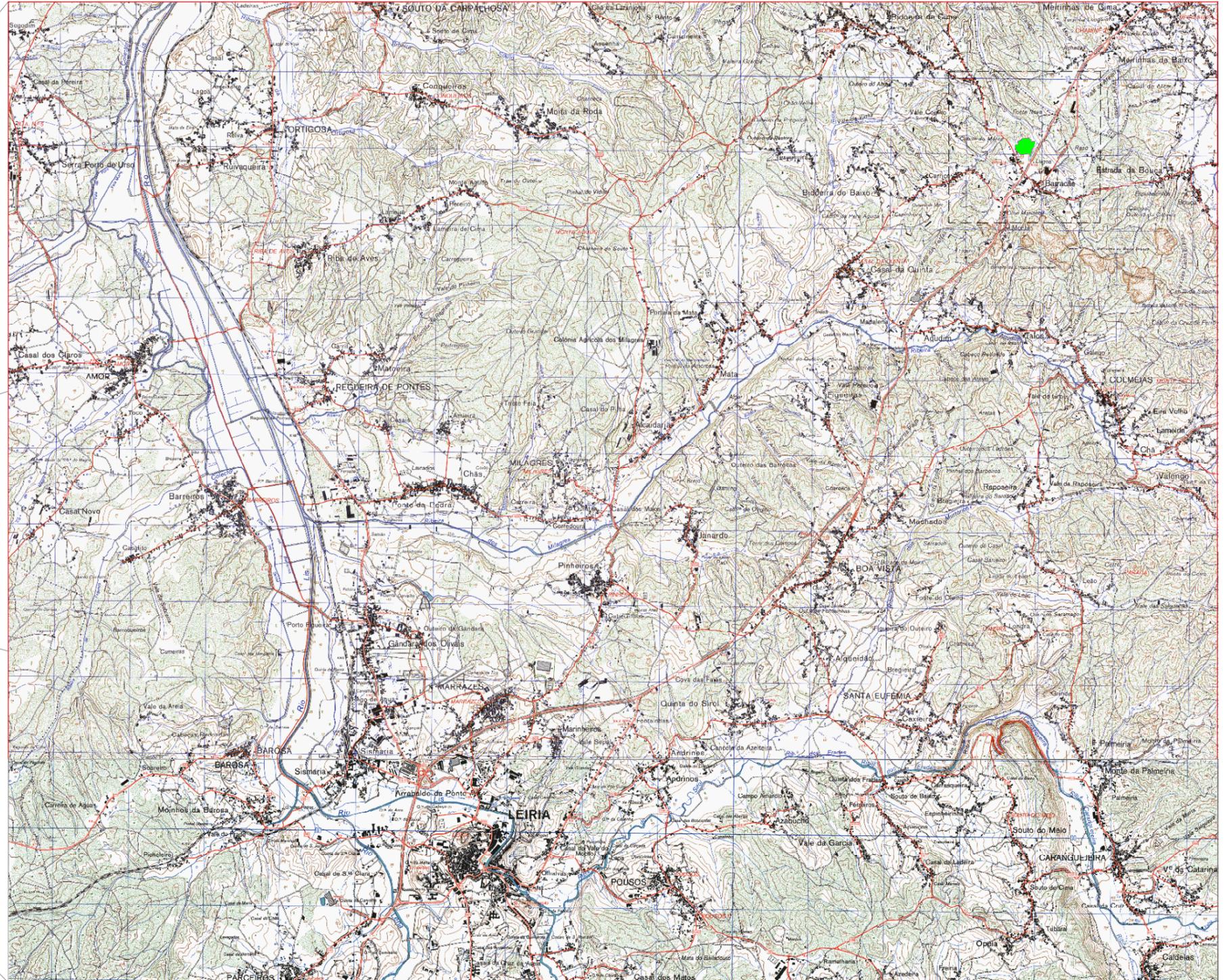
Realizou-se entretanto uma reunião a 17 de Novembro de 2000 com a presença de representantes da AUTOVILA, S.A., DRAOT Centro e Instituto de Resíduos, na qual todas as partes envolvidas reconheceram que era necessário ultrapassar a situação existente através de:

- a) A AUTOVILA, S.A. realizaria um Estudo de Impacte Ambiental relativamente a todas as actividades de expansão;*
- b) A AUTOVILA, S.A. efectuaria um pedido de licenciamento ambiental tendo em conta o Decreto-Lei nº 194/2000 (PCIP – Prevenção e Controlo Integrados da Poluição) entretanto publicado.*

Estes dois trabalhos foram assim desenvolvidos, em paralelo, entre Janeiro de 2001 e Junho de 2002.



POMBAL
LEIRIA



Norte

AUTOVILA



1 Km

 PROJECTOS E NOVAS TECNOLOGIAS	Estudo de Impacte Ambiental da Ampliação das Instalações da Autovila em Leiria	
	Localização das Instalações da Autovila	
Fonte Cartográfica: Carta Militar n.º 285 e 297	Escala: 1 / ...	Figura: 1

INTRODUÇÃO

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da ampliação das instalações da AUTOVILA, S.A. em Leiria, de que este documento é o Resumo não Técnico, foi realizado de acordo com a Legislação em vigor à data da sua elaboração, isto é, o Decreto-Lei n.º 69/2000, e a Portaria n.º 330/2001.

Pretende-se com o presente Resumo Não Técnico, e de acordo com a legislação referida, explicitar, de forma sintetizada e em linguagem simples mas rigorosa, os aspectos analisados no Relatório do Estudo de Impacte Ambiental, como contributo para a informação e esclarecimento do Público, das Entidades Oficiais e dos Decisores, sobre os principais impactes ambientais do empreendimento, no sentido da compatibilização do desenvolvimento sócio-económico da zona onde se pretende implementar o projecto, com a protecção do Ambiente, numa óptica de desenvolvimento sustentável, hoje aceite internacionalmente.

A abordagem multidisciplinar reflectida no Relatório do Estudo de Impacte Ambiental congregou uma equipa de 12 técnicos, que permitiu o aprofundamento das diversas vertentes ambientais de forma integrada.

Agradecem-se os contactos possibilitados e a informação amavelmente cedida pelas entidades oficiais para a realização do Estudo de Impacte Ambiental.

Refere-se finalmente que, tratando-se este documento de um resumo, se recomenda a consulta do Relatório do Estudo de Impacte Ambiental e seus Anexos Técnicos, para esclarecimento de aspectos de maior detalhe e das metodologias utilizadas na análise das diversas vertentes ambientais e sócio-económicas analisadas.

EM QUE CONSISTE O EMPREENDIMENTO?

A AUTOVILA, S.A. constitui-se numa unidade industrial que dispõe actualmente de licença para tratamento prévio de óleos usados e tratamento dos resíduos gerados no processo (águas oleosas e lamas).

Em termos gerais, com a ampliação pretendida, a unidade industrial da AUTOVILA, S.A. passará a ter as seguintes actividades de tratamento e valorização de resíduos (ver figura 2):

- *Tratamento prévio de óleos usados (óleos de motores e óleos industriais)*

Processo através do qual os óleos usados são filtrados, desidratados e centrifugados, para a obtenção de combustíveis equivalentes ao fuelóleo. Trata-se de um processo de valorização térmica de um resíduo.

- *Tratamento de resíduos de fuelóleo contaminado com água (proveniente de embarcações)*

O fuel contaminado com água é aquecido, sendo adicionado um reagente para promover a separação do fuel da água. Após uma decantação de 12 horas, e posterior filtração do fuel que sobrenada a água, obtêm-se igualmente produtos combustíveis. As águas são enviadas para tratamento na própria unidade.

- *Tratamento de resíduos de gasóleo contaminado com água (valorização)*

À semelhança dos óleos usados este resíduo é filtrado e desidratado para produção de combustíveis, em parte por mistura com os óleos usados.

Todas as correntes gasosas geradas nas unidades para produção de combustíveis serão tratadas numa unidade de tratamento de gases antes de serem enviadas para a atmosfera, que será melhorada face à actualmente existente.

LEGENDA:

- Área 01 – Área administrativa e Laboratórios
- Área 02 – Área de tratamento de águas oleosas (UTAO 01), tratamento de águas químicas (UTAQ 01), óleos usados (UTO 01), Unidade de Tratamento de Lamas (UTL 01) e Unidade de Evapo-condensação (UTEC 01)
- Área 03 – Serviços auxiliares (Gerador de emergência, posto de transformação e posto de abastecimento de combustíveis)
- Área 04 – Área tratamento e inertização de lamas (UTIL 01)
- Área A – Armazenagem granel de matérias-primas (óleos usados)
- Área B – Posto de descarga de matéria-prima, águas oleosas, óleos usados e águas químicas
- Área C – Armazenagem granel de matéria-prima (águas oleosas, emulsões)
- Área D – Esvaziamento de taras e armazenagem de taras e matéria-prima (óleos usados, águas oleosas e emulsões)
Armazenagem granel matéria-prima (águas oleosas)
- Área E – Armazenagem de taras de matéria-prima (lamas oleosas, lamas industriais, águas oleosas, águas químicas e emulsões)
- Área F – Armazenagem granel de produto acabado (combustíveis)
Área F1 – Sistema de refrigeração
- Área G – Armazenagem granel de produto acabado (combustíveis)
Área G1 – Posto de carga de combustível
- Área H – Armazenagem a granel de taras e matéria-prima (slops)
Área H1 – Tratamento de slops
Área H2 – Tratamento de slops
- Área K – Armazenagem a granel de águas tratadas
- Área I – Armazenagem a granel de lamas estabilizadas, lamas por tratar e taras vazias
- Área J – Piso 0 – Armazenagem temporária resíduos, taras e embalagens
Piso 1 – Edifício Multi-usos e Posto de Controlo
- Área L – Armazenagem a granel de lamas p/ tratar
- Área M – Recepção de veículos
- Área N – Armazenagem de paletes e embalagens
- Área O – Piso 0 – Armazém de produção e Armazém de laboratório / Piso 1 – espaço polivalente
- Área P – Unidade de Secagem de Lamas (USL 01)
- Área Q – Armazenagem de matérias subsidiárias
- Área R – Bacias de enxurrada e segurança
- Área S – Armazenagem de combustível de caldeiras
- Área T – Descarga de taras – inspeção, ensaio e triagem
- Área U – Área de tratamento biológico 01 e armazenagem de águas tratadas
- Área U1 – Área de tratamento biológico 02 e armazenagem de águas tratadas
- Área V – Unidade de tratamento de taras, embalagens e filtros (prensagem e trituração)
- Área W – Ecoponto
- Área W1 – Lavagem e manutenção de veículos
- Área X – Caldeiras
- Área Z – Oficina Mecânica



ESCALA: 1/1000

Figura 2 – Planta de Implantação Geral da Autovila, S.A. com o projecto de ampliação das instalações

- *Tratamento de águas oleosas e emulsões oleosas (para eliminação)*

Esta unidade recebe todas as águas oleosas geradas na fábrica, no decorrer dos processos de tratamento de resíduos, assim como as águas oleosas das recolhas externas. O processo consiste na adição de reagentes à água, o que promove a criação de flocos de hidrocarbonetos, separando assim o resíduo da água. As águas tratadas são armazenadas para serem enviadas à Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) Municipal de Leiria.

- *Tratamento de águas químicas (águas ácidas, águas básicas, águas contendo cianetos, águas contendo crómio, lixiviantes de aterros, suspensões aquosas contendo tintas e vernizes, etc.) – (eliminação)*

As águas ácidas são neutralizadas por adição de uma base e as águas básicas são neutralizadas por adição de um ácido.

As águas contendo crómio são sujeitas a um conjunto de reacções químicas para no final este metal precipitar.

As águas contendo cianeto serão submetidas a um processo de oxidação através da adição de reagentes, o que possibilitará destruição de cianeto, que é tóxico.

Estes processos químicos geram lamas que são enviados posteriormente para a unidade de tratamento e inertização de lamas, na própria unidade.

Todas as águas, oleosas e químicas, após tratamento na respectiva unidade serão sujeitas a um tratamento suplementar numa unidade de tratamento biológica (na própria unidade), antes de serem enviadas para a ETAR Municipal de Leiria em Olhalvas.

Esta unidade irá dispor de uma unidade de tratamento de efluentes gasosos (eventualmente vapores ácidos).

- *Tratamento de lamas de hidrocarbonetos e resíduos industriais (lamas de tratamento de efluentes, alcatrões, argilas contaminadas por hidrocarbonetos, resíduos de tintas, etc.) – (eliminação)*

O processo de tratamento de lamas consiste na mistura destas com um produto reagente por meio de uma retro-escavadora, que transmitirá às lamas um

aspecto de lama seca, estabilizada, possibilitando o seu envio para um aterro de resíduos industriais ou para valorização térmica, dependendo das propriedades das lamas em termos de poder calorífico.

A unidade de tratamento de lamas e inertização passará a dispor de uma unidade de tratamento das emissões gasosas, actualmente inexistente.

- *Tratamento de taras e embalagens – trituração, compactação e acondicionamento (eliminação/valorização)*

Este processo consiste na trituração, seguida da compactação e posterior acondicionamento de bidões e outras embalagens vazias, geradas nas próprias instalações, nomeadamente na área de recepção de resíduos do exterior, para posterior envio a empresa autorizada.

- *Armazenagem temporária de resíduos especiais - pilhas, acumuladores, pneus, lâmpadas fluorescentes, etc. (envio para valorização/eliminação)*

A armazenagem temporária de resíduos especiais consiste na armazenagem de resíduos (para os quais não há solução dentro das instalações da AUTOVILA, S.A.) em condições adequadas – armazenagem em células individualizadas por tipo de resíduo, num armazém coberto, com pavimento impermeabilizado e com bacia de controlo de derrames acidentais. Os resíduos são sujeitos a um processo de triagem e identificação para lhes ser dado destino adequado em empresas devidamente autorizadas.

- *Após a ampliação das instalações, a AUTOVILA, S.A. ficará dotada de 9 áreas de armazenagem de resíduos (para resíduos a tratar ou resíduos em trânsito) que, à excepção das áreas de reservatórios, se constituem em áreas cobertas e/ou fechadas, com capacidade para armazenar os resíduos a tratar/valorizar e eliminar.*
- *Existem ainda áreas de armazenagem de produtos combustíveis, águas tratadas e lamas estabilizadas, esta última localizada em armazém fechado.*
- *A unidade fabril da AUTOVILA, S.A. disporá ainda de uma série de utilidades, designadamente, duas caldeiras, uma rede de ar comprimido, um posto de transformação e uma oficina para pequenas reparações.*

A área de implantação da AUTOVILA, S.A. passará dos actuais cerca de 16.270 m² para cerca de 25.308 m².

Com a ampliação e modernização das suas instalações, a unidade da AUTOVILA, S.A. ficará em condições de responder às solicitações das numerosas indústrias e empresas de serviços, relativamente ao destino final dos seus resíduos, contribuindo para a resolução de um problema de âmbito nacional no que respeita à gestão de resíduos, tendo em conta a minimização dos potenciais impactes associados à sua produção e destino final.

O projecto de ampliação da unidade irá originar acréscimos, embora pouco expressivos, no consumo de águas industriais, captadas num furo existente nas instalações para o efeito, e no consumo de energia eléctrica e de fuelóleo.



QUAL A SITUAÇÃO ACTUAL DO AMBIENTE?

A zona em estudo apresenta uma ocupação predominantemente florestal, essencialmente de pinheiro bravo, conjugada com uma ocupação agrícola. No entanto, verifica-se a existência de algumas unidades industriais (indústria cerâmica) bem como de aglomerados urbanos, nomeadamente Barracão, e o atravessamento por rodovias de hierarquia superior, nomeadamente a EN 1 e o IP 1/A 1.

Não se verifica a presença de áreas de Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou Reserva Ecológica Nacional (REN) na área de ampliação da AUTOVILA, S.A.. Apenas uma pequena mancha de solos adjacente à linha de água que se desenvolve a Nordeste das instalações pertence à RAN.

Sob o ponto de vista hidrogeológico a área em estudo apresenta um interesse relativamente reduzido, uma vez que as formações apresentam intercalações argilosas que lhes conferem uma baixa aptidão aquífera, e como tal, a sua vulnerabilidade à poluição é reduzida.

A AUTOVILA, S.A. localiza-se no limite das bacias hidrográficas do rio Lis e do rio Pranto (afluente do rio Mondego), embora a totalidade da sua área de drenagem se encontre na área de influência da bacia hidrográfica do rio Pranto.

No que se refere ao ambiente sonoro na área de implantação das instalações da AUTOVILA, S.A., as principais fontes sonoras traduzem-se no tráfego registado na EN 1, IP 1/A 1 e EN 309, sendo os níveis de ruído registados na vizinhança da EN 1, passíveis de causar incómodo junto às habitações mais próximas desta.

O contributo da AUTOVILA, S.A. para os níveis de ruído que se registam junto das habitações da área envolvente é desprezável.

Do ponto de vista da qualidade do ar, a área em estudo apresenta níveis de degradação resultantes da laboração das indústrias existentes e do tráfego que circula nas principais rodovias. No entanto, os níveis de concentração de poluentes no ar ambiente, característicos deste tipo de fontes, encontram-se abaixo dos limites legais definidos.

Do ponto de vista da fauna e da flora não foram identificados na área de estudo valores importantes, ou de interesse conservacionista.

No que respeita a valores de património histórico-cultural, não foram identificados nas imediações da área de ampliação da AUTOVILA, S.A. valores patrimoniais relevantes ou qualquer vestígio arqueológico.

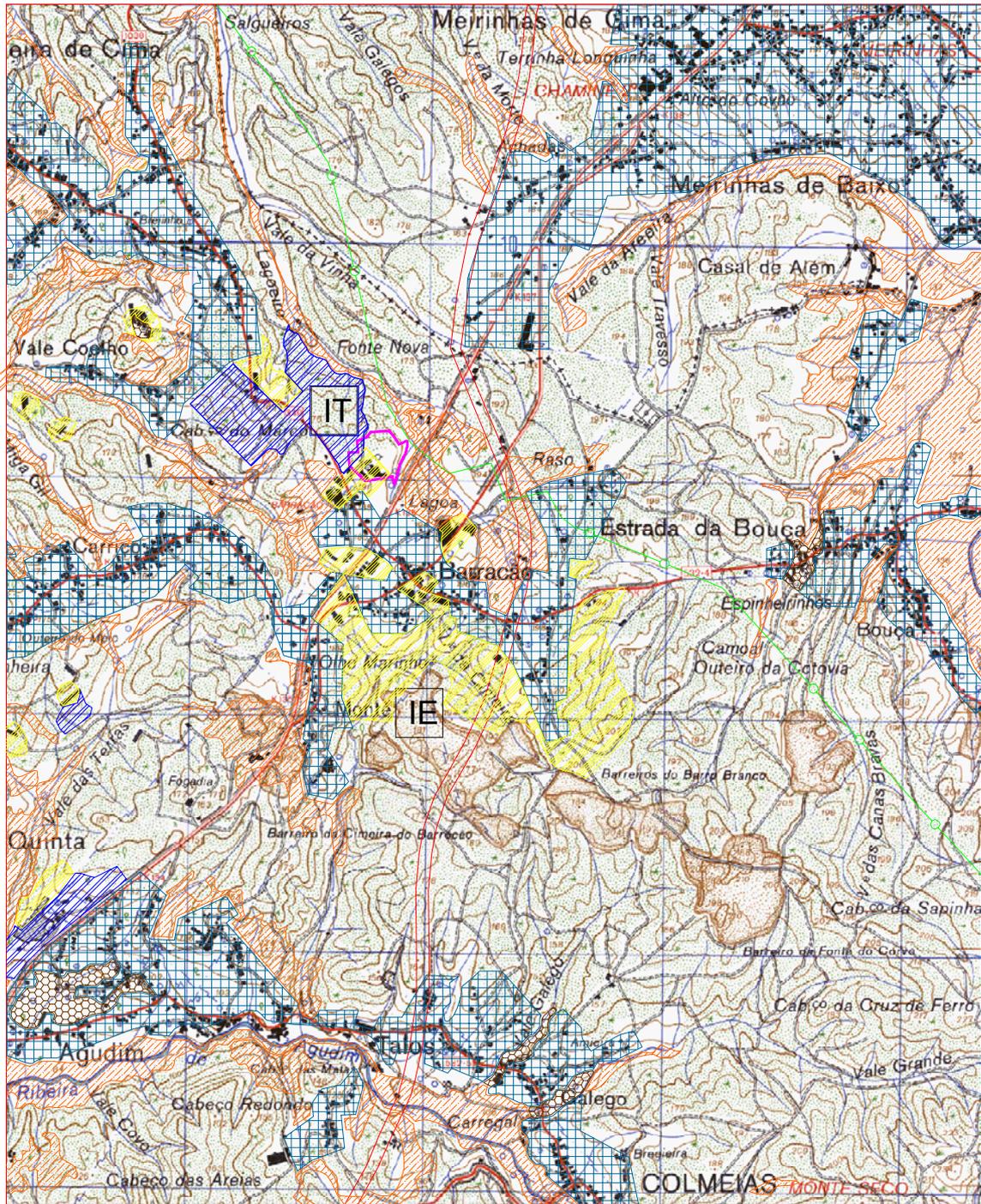
Relativamente à paisagem não se verifica também, na área em estudo, a existência de elementos de elevado valor paisagístico.

A actual unidade industrial da AUTOVILA, S.A., representa já uma intrusão visual na paisagem, sendo esta, no entanto, pouco significativa, já que a ocupação florestal na sua envolvente proporciona alguma protecção visual.

Em termos de instrumentos de planeamento e ordenamento do território, o Concelho de Leiria dispõe de Plano Director Municipal (PDM) aprovado. A AUTOVILA, S.A. encontra-se, segundo a Planta de Ordenamento do PDM, parcialmente numa área classificada como industrial, estando a restante área englobada em “Espaços Florestais” (Figura 3). Na área em estudo os principais usos do solo definidos para o horizonte do plano são áreas de expansão de espaços urbanos, áreas industriais, áreas agrícolas e áreas florestais.

Do ponto de vista socio-económico verifica-se, na área em estudo, uma expressão significativa dos sectores secundário e primário.

Ao nível do sector secundário verifica-se uma elevada importância de subsectores baseados em matérias-primas locais, como é o caso das cerâmicas localizadas na área em estudo. O sector primário apresenta uma maior importância como actividade complementar.



- Norte**
-  Espaços Urbanos
 -  Espaços Agrícolas
 -  Espaços Florestais
 -  Espaços de Equipamento
 -  Espaços Industriais Existentes / Propostos
 -  Auto-Estrada A1/IP1
 -  IT
Espaços Industriais
 -  IE
Espaços Industriais Extractivas
 -  Gasoduto



 PROJECTOS E NOVAS TECNOLOGIAS	Estudo de Impacte Ambiental da Ampliação das Instalações da Autovila em Leiria	
Extracto das Plantas de Ordenamento do Território dos Concelhos de Leiria e Pombal		
Fonte Cartográfica: Carta Militar n.º 285-2	Escala: 1 / 25000	Figura: 3



QUAIS OS POTENCIAIS IMPACTES NEGATIVOS E POSITIVOS ?

Os Estudos de Impacte Ambiental não têm por objectivo fundamental, nem devem, pronunciar-se sobre se os projectos em análise poderão ou não ser implementados, mas sim, esclarecer o Público, as Entidades Oficiais e os Decisores sobre quais os impactes negativos e positivos decorrentes dos empreendimentos.

Com a audição de todas as partes, como decorre do espírito e da letra das Directivas Europeias e da Legislação Nacional, a decisão final deverá procurar compatibilizar o Desenvolvimento Socio-Económico desejado com a Preservação do Ambiente, isto é, assegurar o Desenvolvimento Sustentável da Região.

Procura-se, neste ponto, com base na análise efectuada em detalhe no Capítulo V do Estudo de Impacte Ambiental, evidenciar os principais impactes positivos e negativos expectáveis com a implementação do empreendimento.

Do ponto de vista de potenciais impactes nos solos, o projecto de ampliação da AUTOVILA, S.A. irá ocupar uma área adicional de cerca de 0,9 ha de solos, fora do actual perímetro da instalação. A ocupação referida ocorrerá em solos não protegidos por qualquer instrumento legal específico (em termos de RAN e REN), constituindo-se num impacte negativo não significativo.

Estes impactes manter-se-ão na fase de exploração, na qual não foram identificados outros impactes significativos (negativos ou positivos) nesta vertente ambiental.

No que respeita a terras sobrantes ou de empréstimo, no sentido da minimização dos seus volumes e na escolha criteriosa de eventuais locais de empréstimo ou deposição de terras, foram recomendadas medidas de minimização que, se implementadas, permitem perspectivar que os impactes residuais não serão significativos.

A eliminação do coberto vegetal da área afecta ao Projecto, é susceptível de criar condições à ocorrência de fenómenos de erosão eólica que devem ser acautelados através da adopção de medidas de minimização preventivas que, uma vez implementadas não perspectivam a ocorrência de impactes negativos significativos.

Na fase de exploração e no respeitante à armazenagem e manuseamento de resíduos, se adoptadas as devidas medidas de minimização recomendadas não se perspectiva a ocorrência de impactes negativos significativos.

A ampliação da área industrial da AUTOVILA, S.A não interferirá com linhas de água. O projecto será indutor de acréscimos nos caudais pluviais por via do aumento das áreas impermeabilizadas, embora estes não venham a ser susceptíveis de causar impactes significativos na drenagem natural, dado que o acréscimo é desprezável, constituindo uma percentagem de solos impermeabilizados extremamente reduzida no contexto local e regional.

Por outro lado, a fase de construção será indutora de potenciais impactes negativos na qualidade das águas superficiais e, eventualmente, também das águas subterrâneas, devido às operações típicas de construção civil e de movimentação de terras. Tais impactes, para além de temporários, são minimizáveis, pelo que se recomendou um conjunto de medidas que, se implementadas, deixam perspectivar que os impactes residuais não serão significativos.

Durante a fase de exploração do empreendimento foi identificada a produção de efluentes líquidos, resultantes, quer do arrastamento pelas chuvas de poluentes que se vão acumulando no terreno, quer de águas residuais produzidas nas instalações, geradas nas linhas de tratamento de águas oleosas/emulsões oleosas, e de águas químicas.

Verificou-se, no entanto, que a prevista condução dos efluentes industriais aos sistemas de tratamento previstos (oxigenação melhorada na bacia de estabilização, tratamento biológico por lamas activadas, e ozonização final previamente ao encaminhamento dos efluentes para a ETAR de Olhalvas) e a introdução de medidas e equipamentos de boa prática ambiental, em particular no que respeita à contenção de derrames e separação/triagem de resíduos, perspectiva a ocorrência de impactes positivos potencialmente significativos na qualidade das águas superficiais e subterrâneas face à situação existente.

No que se refere à descarga de águas pluviais potencialmente contaminadas, verificou-se que o sistema separador de hidrocarbonetos seguido de acumulação na bacia de enxurrada para controlo das características dos efluentes pluviais previamente à sua descarga no meio natural, perspectiva igualmente a ocorrência

de impactes positivos potencialmente significativos na qualidade das águas superficiais e subterrâneas face à situação existente.

Nestas condições não são previsíveis impactes negativos na qualidade das águas podendo esperar-se mesmo impactes positivos face às actuais condições.

No referente à gestão de resíduos verificar-se-á durante a fase de construção a movimentação de terras e a produção de resíduos (entulhos vários) provenientes das construções a serem efectuadas.

Será necessário assegurar a escolha adequada dos locais de depósito das terras sobrantes devendo ser dada especial atenção à gestão dos resíduos nas áreas dos estaleiros de obra, destacando-se as actividades de armazenagem e o destino final, no sentido de assegurar que não se verificam impactes negativos nos solos e recursos hídricos.

Durante esta fase do empreendimento, serão igualmente gerados resíduos associados ao desmantelamento do depósito de gasóleo subterrâneo que, na ausência de medidas de controlo para a sua adequada deposição, poderão induzir impactes negativos potencialmente significativos nos solos, pelo que deverão ser adoptadas as medidas necessárias para a sua adequada gestão.

Neste sentido, e se implementadas as medidas de minimização recomendadas atrás, perspectiva-se que os impactes residuais não serão significativos.

Na fase de exploração, e no que respeita à produção de resíduos nas instalações e à recolha e recepção de resíduos provenientes do exterior, não são expectáveis impactes negativos significativos resultantes das práticas adoptadas e a adoptar.

No que se refere à sua armazenagem, não são também expectáveis impactes negativos no ambiente resultantes da forma e das práticas de armazenagem de resíduos nas instalações

Dado que todos os transportadores e instalações de destino final para onde são encaminhados os resíduos gerados na AUTOVILA, S.A. são entidades licenciadas para o efeito, também não se perspectiva a ocorrência de impactes negativos significativos associados aos procedimentos adoptados relativamente ao transporte e destino final dos resíduos produzidos nas instalações.

Devem enfatizar-se os impactes positivos significativos do projecto de ampliação das instalações da AUTOVILA S.A. uma vez que permitirá a recepção, tratamento e encaminhamento de uma quantidade importante de resíduos em condições adequadas contribuindo para a resolução de um grave problema nacional actual relativamente ao destino a dar aos resíduos industriais, e em particular aos resíduos industriais perigosos produzidos em Portugal.

No que se refere à qualidade do ar, a análise efectuada permitiu verificar que a fase de construção do Projecto de Ampliação das instalações da AUTOVILA, S.A. (a decorrer em simultâneo com o seu funcionamento) será responsável pela verificação de impactes negativos temporários de muito reduzida magnitude tendo em conta as medidas de minimização sugeridas, sem expressão no contexto geral da qualidade do ar local ou regional, pelo que não são considerados significativos.

Relativamente à fase de exploração, verificou-se que, com base nos pressupostos definidos, a implementação do Projecto permite perspectivar o decréscimo das emissões de compostos orgânicos voláteis (COV) na instalação industrial em estudo, para valores inferiores ao valor limite de emissão estabelecido pela legislação nacional aplicável, o que representa um impacte positivo significativo, reflectindo-se na redução significativa das suas concentrações no ar ambiente.

No respeitante aos restantes poluentes emitidos (SO₂, NO_x, CO, partículas em suspensão, fluoretos, cloretos e metais pesados) não se perspectivam alterações relevantes nas suas taxas de emissão e concentrações no ar ambiente.

Assim, e no global, o Projecto apresenta-se como indutor de impactes positivos na qualidade do ar, ao nível local.

A implementação do projecto de ampliação das instalações da AUTOVILA, S.A. não induzirá um aumento sensível dos níveis de ruído actualmente existentes, uma vez o ruído ambiente na área de implantação da AUTOVILA, S.A. está fortemente condicionado pelo ruído de tráfego que circula na EN1 e na A1 e também na EN 349.

O relativo afastamento da zona onde serão instaladas as novas unidades, conjugado com os previsíveis níveis de ruído gerados na fase de construção e com o seu carácter temporário, não perspectiva a ocorrência de impactes negativos significativos durante esta fase.

Neste sentido não são previsíveis impactes negativos significativos no ruído ambiente.

A análise efectuada permitiu verificar que durante a fase de construção e de exploração não são expectáveis impactes negativos significativos na fauna, flora e habitats, uma vez que a área a ocupar é pobre do ponto de vista das comunidades naturais.

Na análise bibliográfica e prospecção de campo sumária efectuadas não foi identificada, na área de desenvolvimento do Projecto e directamente afectada por este, a presença de qualquer vestígio ou elemento de património histórico-cultural.

Assim sendo, e considerando a medida cautelar recomendada, no sentido de dar conhecimento às autoridades competentes no caso de surgir algum achado na fase de obra, não se perspectivam impactes negativos significativos no património histórico-cultural, não se preconizando quaisquer medidas de minimização.

No que se refere à paisagem, da análise efectuada verificou-se pela potencial ocorrência de impactes negativos durante a fase de construção, fundamentalmente associados à desorganização do espaço e ao aspecto “inacabado” das zonas em construção em consequência da implantação e funcionamento dos estaleiros e das acções inerentes à fase de construção. Tais impactes assumem no entanto um carácter temporário não sendo considerados significativos.

A eliminação de parte da mancha florestal existente para concretização da ampliação em estudo alterará igualmente a percepção visual do espaço naquela zona essencialmente na sua envolvente Norte e Nordeste.

Não obstante, foi recomendado um conjunto de medidas tendo em vista a minimização da potencial magnitude e importância relativa dos potenciais impactes negativos identificados.

Durante a fase de exploração os potenciais impactes a registar prendem-se essencialmente com os novos edifícios e estruturas a construir, nomeadamente chaminés.

Também durante a fase de exploração podem prever-se alguns impactes negativos associados aos acréscimos de veículos e iluminação. Tais aspectos não configuram contudo a ocorrência de impactes negativos significativos.

Na vertente ordenamento do território e sócio-economia, a análise realizada permitiu identificar a potencial indução de impactes negativos durante a fase de construção devido a potenciais interferências na circulação rodoviária, e incómodos às populações residentes nas vizinhanças.

Tais impactes serão de reduzida magnitude e temporários, não sendo considerados significativos.

O projecto induzirá, por outro lado, impactes socio-económicos positivos associados à manutenção/criação de empregos, tanto na fase de construção como na fase de exploração, e ao investimento de 4,5 milhões de euros.

Deverá ser equacionada a modificação do Plano Director Municipal de Leiria – focada em ofícios da Comissão de Coordenação Regional do Centro e Câmara Municipal de Leiria – a qual, a realizar-se, permitirá que não se verifiquem potenciais impactes negativos significativos no Ordenamento do Território.

Na vertente risco ambiental, na fase de construção, tendo em conta a tipologia das obras em análise, essencialmente de construção civil, os cenários de risco identificados, e as medidas de gestão ambiental em obra recomendadas, não perspectivam situações de impactes negativos significativos em termos de risco para o ambiente.

No que se refere aos riscos identificados associados à fase de exploração do empreendimento, e tendo em conta as medidas de prevenção e de minimização de ocorrência de acidentes já integradas nos projectos de execução, e as medidas de minimização e de gestão ambiental recomendadas nas diferentes vertentes analisadas, nomeadamente aquelas referidas na análise de impactes ambientais nas vertentes Solos, Gestão de Resíduos e Recursos Hídricos, considera-se baixo o risco de um acidente causar impactes negativos significativos para o ambiente.

Em Síntese:

Tendo em conta as características do empreendimento e a recente publicação da Directiva Comunitária e da Lei Portuguesa sobre Prevenção e Controlo Integrados da Poluição, em que a AUTOVILA S.A. foi obrigada à adopção das Melhores Técnicas Disponíveis (MTD) logo desde a fase inicial de desenvolvimento do projecto.

Tendo por base a análise realizada em detalhe no Capítulo V, é possível afirmar que – tomadas todas as medidas adicionais de minimização de impactes negativos aí descritas – não são previsíveis impactes negativos significativos cuja avaliação é exigida em termos da legislação Portuguesa ou da União Europeia - Decreto-Lei nº 69/2000, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 85/337/CEE, com as alterações introduzidas pela Directiva 97/11/CE - nos descritores ambientais solos, recursos hídricos, ar, ruído, flora, património e paisagem.

A posição da Comissão de Coordenação Regional do Centro é de que a actividade da AUTOVILA S.A. “... constitui uma valia ambiental não negligenciável...” admitindo quer a CCR Centro nesse ofício, quer a Câmara Municipal de Leiria a modificação do PDM, caso não se verifiquem impactes negativos significativos no Ambiente, aspecto analisado e verificado nos capítulos anteriores.

A verificar-se a modificação do PDM não serão também expectáveis impactes negativos significativos no Ordenamento do Território.

Finalmente devem enfatizar-se os impactes positivos significativos do projecto de ampliação das instalações da AUTOVILA S.A. uma vez que permitirá a recepção, tratamento e encaminhamento em condições adequadas de uma quantidade importante de resíduos nacionais, contribuindo assim para a resolução de um problema não resolvido a nível nacional relativamente ao destino a dar aos resíduos industriais, e em particular aos resíduos industriais perigosos.



QUE PLANOS DE MONITORIZAÇÃO/ACOMPANHAMENTO DO EMPREENDIMENTO E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO SE RECOMENDAM?

O programa de monitorização/acompanhamento do empreendimento proposto no Capítulo VI do Relatório do Estudo de Impacte Ambiental, inclui monitorizações a realizar quer durante fase de construção do empreendimento quer durante a fase de exploração:

a) Durante a fase de construção: resíduos de obras.

b) Durante a fase de exploração: emissões atmosféricas de fontes fixas, qualidade do ar no ambiente de trabalho, volumes de água captados, águas residuais industriais, águas da rede pluvial, águas subterrâneas.

O Relatório do Estudo de Impacte Ambiental apresenta ainda medidas de minimização de impactes negativos, as quais estão descritas ao longo do Capítulo V.

Estas medidas envolvem a minimização de impactes quer na fase de construção do empreendimento quer na fase de exploração.

Salientam-se neste resumo apenas algumas das principais medidas recomendadas:

- Implementação rigorosa dos Programas de Monitorização Ambiental.
- Evitar na fase de construção processos que induzam erosão do solo;
- Evitar a ocorrência de derrames acidentais de óleos ou combustíveis, associados ao funcionamento da maquinaria a utilizar na fase de construção, devendo todas as operações de abastecimento e manutenção dessa maquinaria ser efectuadas em local apropriado para o efeito, dentro da área a ocupar pelos estaleiros, devidamente impermeabilizada, devendo os resíduos resultantes dessas operações ser armazenados em recipientes estanques;
- Não permitir a descarga de quaisquer produtos poluentes (ex: betumes, óleos, lubrificantes, combustíveis, produtos químicos e outros materiais residuais da obra) e evitar o seu derrame acidental nos solos, procedendo ao

seu acondicionamento adequado em contentores estanques/áreas impermeabilizadas, antes de serem encaminhados para destino final adequado;

- Todos os equipamentos que venham a ser desmantelados e todos os resíduos que venham a ser gerados durante a fase de construção devem ser devidamente identificados e inventariados e dado destino final adequado tendo em conta a legislação aplicável;
- O depósito de gásóleo subterrâneo deve ser esvaziado e inertizado antes da sua remoção e deposição final;
- Proceder à realização de análises à eventual presença de bifenilos policlorados (PCB) nas amostras dos lotes de resíduos recepcionados nas instalações, efectuando um registo histórico global dos resultados, e por cliente;
- Recomenda-se que sejam avaliadas/verificadas previamente, caso a caso, as disponibilidades das áreas de armazenagem de resíduos existentes, antes de se aceitarem, nomeadamente os Resíduos em Trânsito, nas instalações, de forma assegurar que existe sempre capacidade de armazenagem suficiente;
- Recomenda-se a instalação de caudalímetros para monitorização diferenciada dos consumos de água para rega e para o processo industrial e dentro desta a monitorização diferenciada por linha de tratamento;
- Monitorização das concentrações de Cianeto (CN) e de Crómio (Cr) à saída da linha de tratamento de águas químicas;
- necessidade de monitorização do efluente encaminhado para a Estação de Tratamento de Águas Residuais de Olhalvas, após o processo de tratamento biológico efectuado nas instalações da AUTOVILA, S.A.;
- Adequado programa de monitorização da qualidade das águas pluviais acumuladas na bacia de enxurrada, previamente à sua descarga no meio natural;
- Manutenção sistemática, com uma periodicidade semestral, do separador de hidrocarbonetos instalado;

- *Recomenda-se a instalação de dois poços de monitorização da qualidade da água dos aquíferos superficiais;*
- *Substituição progressiva de troços de condutas e caleiras de drenagem de águas industriais por condutas em plástico assentes em trincheiras de betão e com grelhas por cima para facilitar a inspecção;*
- *Criar bacias de contenção de derrames nas áreas de estacionamento de veículos cisterna através da construção de um pequeno murete circunscrevendo essa área e colocação de rampas para acesso dos veículos nos seguintes locais: descarga de cisternas junto à unidade de tratamento de lamas e inertização; área de descarga de Slop's e carga de cisternas com fuel da área F;*
- *Considerar a instalação de um equipamento para detecção de óleos composto por duas sondas no separador final para onde são conduzidas as águas pluviais das coberturas dos edifícios e das bacias de segurança antes da sua descarga no meio natural;*
- *Recomenda-se que seja implementado um controlo das condições de limpeza dos locais de obras e estaleiros no sentido de evitar acumulação de poeiras susceptíveis de serem ressuspensas, quer por acção do vento, quer por acção da movimentação de veículos;*
- *Recomenda-se um controlo rigoroso no que se refere à proibição legal de efectuar queimas a céu aberto de qualquer tipo de materiais ou resíduos nas obras ou estaleiros;*
- *Em todas as frentes de trabalho dever-se-á proceder à vedação provisória do local da obra de forma a restringir a intrusão visual;*
- *Recomenda-se o restabelecimento de vegetação nas zonas exteriores logo que o andamento das obras o permita, em particular de material arbóreo e arbustivo;*
- *Formação/sensibilização dos recursos humanos afectos ao transporte de resíduos (sejam estes funcionários da AUTOVILA, S.A. ou subcontratados), no sentido da prevenção de acidentes rodoviários, e de incidentes envolvendo a potencial contaminação de solos, aquíferos e linhas de água;*

- *Impermeabilização dos pavimentos das áreas de processo, áreas de armazenagem, e arruamentos;*
- *Sistema de drenagem de águas pluviais dos arruamentos potencialmente contaminadas ligado a um sistema de duas bacias de segurança, de 200 m³ cada, equipado com um separador de óleos antes da sua condução ao separador final de águas pluviais;*
- *Detectores de nível nos reservatórios de recepção/armazenagem;*
- *Inspecção visual regular das bacias de contenção ou instalação de detectores de nível nas bacias de contenção;*
- *Rotulagem/identificação adequada dos lotes de resíduos admitidos para tratamento nas instalações;*
- *Análise das águas químicas previamente à sua admissão ao reactor.*