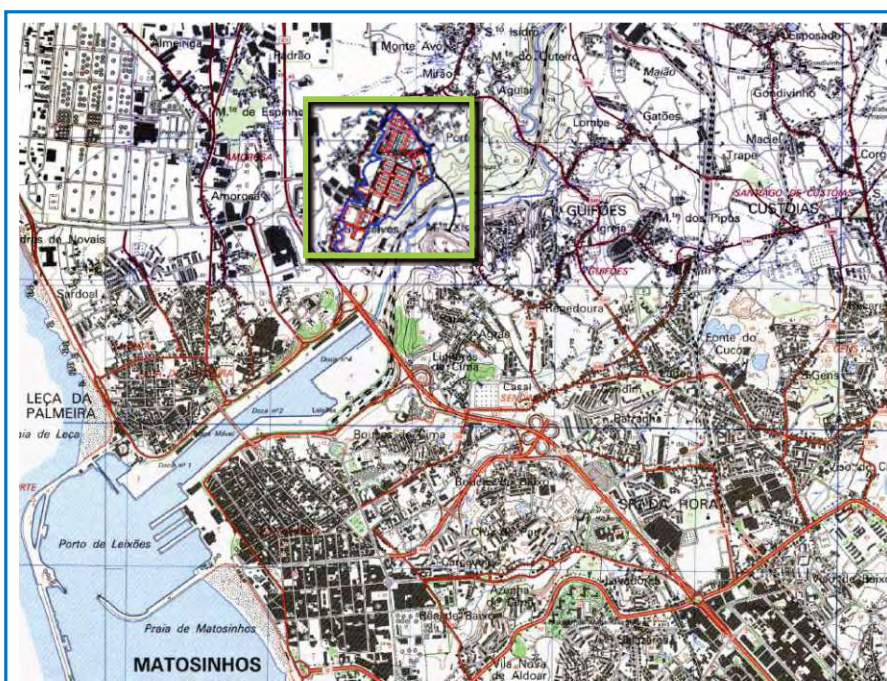




PORTO DE
LEIXÕES

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES, S.A.

PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LEIXÕES PÓLO 1 - GONÇALVES ESTUDO PRELIMINAR DE LOTEAMENTO



ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

TOMO 4 - RESUMO NÃO TÉCNICO

OUTUBRO 2008



COBA

CONSULTORES DE ENGENHARIA E AMBIENTE

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES,
S.A.**

**PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LEIXÕES
PÓLO 1 – GONÇALVES**

**ESTUDO PRELIMINAR DE LOTEAMENTO
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

RESUMO NÃO TÉCNICO

1 - INTRODUÇÃO, OBJECTIVOS E METODOLOGIA

O **Resumo Não Técnico** tem como objectivo apresentar, de forma tão clara, simples e concisa quanto possível, os principais aspectos ambientais considerados no **Estudo de Impacte Ambiental (EIA)**, do qual é parte integrante e de onde se destacam as informações, conclusões e recomendações de maior relevo.

O Estudo de Impacte Ambiental que se apresenta respeita ao **Estudo Preliminar de Loteamento do Pólo 1 - Gonçalves, da Plataforma Logística de Leixões**.

O **proponente**, a **Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. - APDL** (sendo esta igualmente a Entidade Licenciadora deste empreendimento), adjudicou à **COBA S.A, Consultores de Engenharia e Ambiente**, a realização do presente EIA, que decorreu entre Março e Julho de 2008.



Fonte: Site APDL

Fotografia 1.1 – Vista Aérea do Porto de Leixões e da Área de Implantação do Pólo 1 - Gonçalves, da Plataforma Logística de Leixões

Segundo o **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões (2004)**, cujo objectivo capital é o de aumentar a competitividade do porto, foi estabelecido um conjunto de acções, das quais se destaca a **Acção 6: Estruturação da Plataforma Logística**.

Definiram-se então como aspectos fundamentais para a implementação da Plataforma Logística de Leixões: a melhoria da capacidade operacional e logística do Porto de Leixões, favorecer a multimodalidade (marítimo-ferroviária, marítimo-rodoviária, ferro-rodoviária), melhorar o ordenamento urbanístico e os fluxos de transporte inerentes às actividades logísticas e de transporte e ainda reforçar a dinâmica da logística e dos transportes na região do Porto, implicando novos actores nestas actividades.

Tal como definido pela **Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. (APDL)** esta acção pressupõe uma configuração multipolar da plataforma logística do grande porto e uma implementação faseada através de vários projectos articulados, estruturados em várias componentes, uma das quais é a referente ao **Polo 1 – Gonçalves**, objecto do presente estudo.

Neste enquadramento, os **Estudos Ambientais**, visam essencialmente atender aos seguintes **objectivos gerais**:

cumprir as determinações legais vigentes no que respeita à obrigatoriedade de implementação do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), o qual compreende necessariamente a realização de um EIA;

analisar e avaliar ambientalmente as componentes do projecto, de forma a contribuir para a selecção das soluções de projecto mais favoráveis em termos técnicos, económicos e ambientais;

- ◇ caracterizar, segundo os vários aspectos ambientais, a região onde se irá implantar o empreendimento, estabelecendo um quadro diagnóstico que retrate a Situação Ambiental de Referência;

determinar e avaliar as condicionantes ambientais e os impactes potencialmente significativos associados à construção e exploração do **Pólo 1 - Gonçalves, da Plataforma Logística de Leixões**, em apreço;

- ◇ analisar eventuais alterações que sejam necessárias introduzir no projecto, bem como formular medidas de controlo de impactes que contribuam para um projecto melhor concebido, optimizando os seus benefícios;

Por forma a cumprir estes objectivos, os estudos ambientais que integram a presente análise têm um carácter activo, na análise da componente ambiental no processo de avaliação do projecto, como nas várias etapas da sua concepção, nas suas diversas vertentes, visando também contribuir para a maximização dos benefícios da exploração deste empreendimento, nomeadamente promovendo a sua integração no ambiente da região onde se irá implantar.

Esta avaliação compreendeu uma abordagem multidisciplinar, com o detalhe adequado às várias temáticas de expressão territorial e ambiental, nomeadamente **climatologia, geologia, solos, hidrologia, flora, fauna, qualidade da água e do ar, ruído, paisagismo, componente social, planeamento e gestão do território, património, gestão de resíduos** com recurso a uma vasta equipa de técnicos das diversas especialidades. O estudo dos vários aspectos referidos baseou-se na análise de informações existentes e disponíveis sobre a região, assim como em levantamentos de campo e consultas a entidades locais, regionais e nacionais, a partir das quais se procedeu à avaliação ambiental, segundo variadas metodologias específicas.

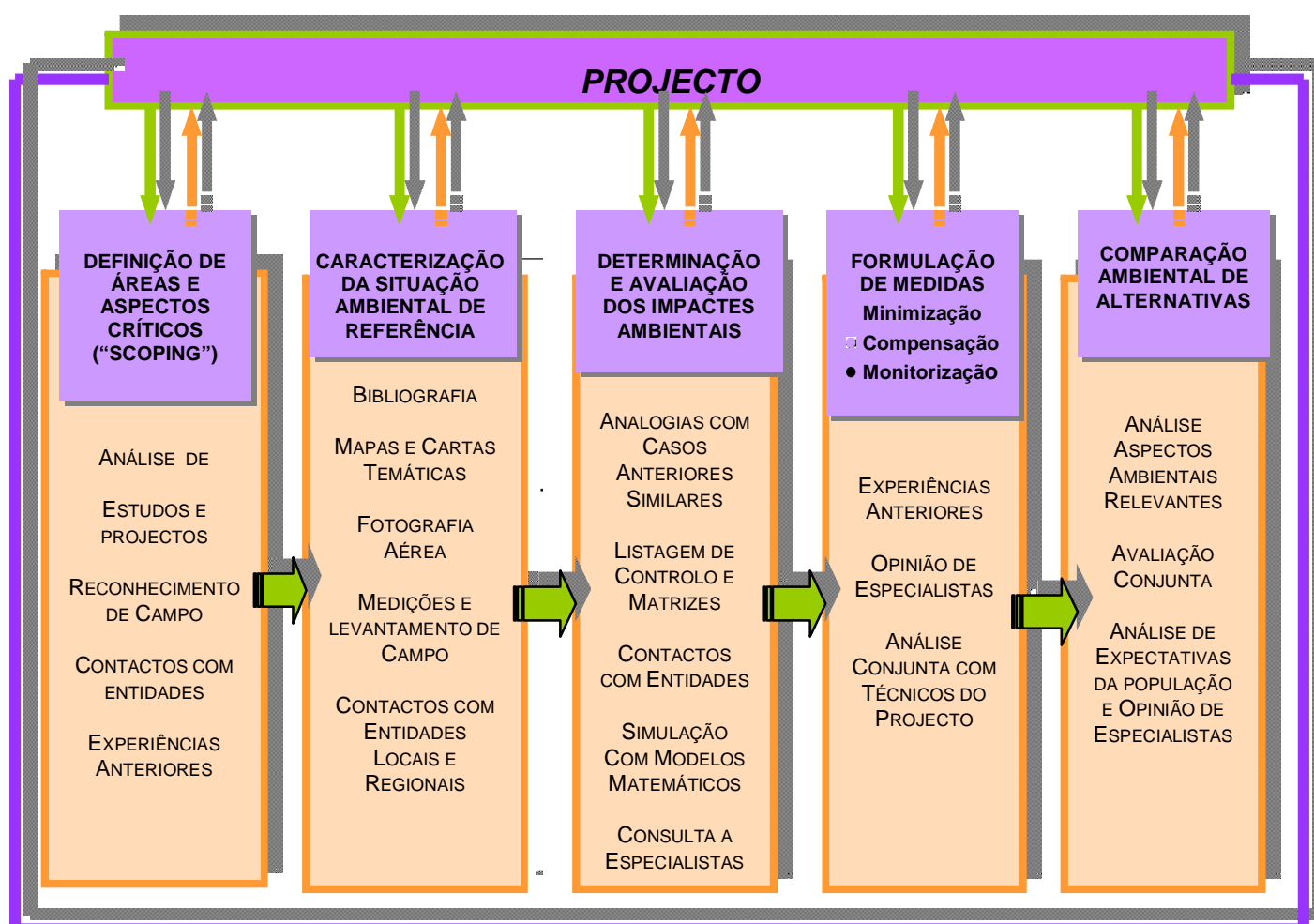


Figura 1.1 - Metodologia Geral Adoptada - Principais Etapas do EIA

O EIA foi desenvolvido de acordo com o regime jurídico de **Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)**, nomeadamente seguindo as orientações contidas no **Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio**, com as alterações do **Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro**, que transpõem para a legislação portuguesa a Directiva Comunitária 85/337/CEE, de 27 de Junho, com as alterações introduzidas pela Directiva n.º 97/11/CE, do Conselho de 3 de Março, adequando-se igualmente às normas técnicas estabelecidas na **Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril**.

No volume designado por **Relatório Síntese** do EIA, apresentam-se informações mais detalhadas sobre as várias matérias que constam deste estudo, algumas das quais ilustradas por **Peças Desenhadas** e complementadas com os **Anexos Técnicos**, documentos estes que conjuntamente com o presente **Resumo Não Técnico**, constituem as peças que compõem o **Estudo de Impacte Ambiental**.

2 - JUSTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Segundo o Despacho conjunto dos Senhores Ministros das Obras Públicas, Transportes e Habitação, e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente (n.º 826/2002, de 21 de Outubro), foi constituída uma Comissão de Avaliação dos estudos realizados por diferentes entidades relativos á localização da plataforma logística e das zonas de armazenagem de segunda linha do Grande Porto.

De acordo com o referido despacho a Comissão deveria proceder á:

- ◆ Sistematização da avaliação de todos os estudos produzidos no âmbito da definição e implantação da plataforma logística e das zonas de armazenagem de segunda linha, Indicação de prioridades conducentes à concretização da referida plataforma logística, nas suas diversas componentes;
- ◇ Recomendação de soluções ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, com vista á concretização da plataforma logística multimodal do Grande Porto.

A proposta desta Comissão, no seu ponto 6. 1 - Plataforma Multimodal e Logística, refere que a “solução a adoptar deverá sempre privilegiar as ligações á Rede Rodoviária Nacional através da Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) e Via Regional Interior (VRI), favorecendo também as ligações ferroviárias, de modo a contribuir para o descongestionamento do corredor litoral evitando a sua ligação directa ao Itinerário Complementar n.º1 - IC1. Tendo presentes as anteriores considerações, a Comissão propõe a construção de uma plataforma multimodal e logística no eixo Freixieiro/Gonçalves — Gatões/Guifões que integre o Terminal Portuário 2, a Linha, um Centro Ferroviário de Transporte de Mercadorias e os correspondentes serviços de apoio e zonas de actividades logísticas”.

Em Junho de 2004, na esteira desta proposta, o **Plano Estratégico e de Desenvolvimento do Porto de Leixões (PEDPL)**, preconizou a criação de uma Plataforma Logística que permitisse, junto à área portuária, estabelecer as condições para a realização de operações de valor acrescentado sobre as mercadorias que utilizam o porto. Preconizava-se uma Plataforma Logística com quatro pólos: Freixieiro, Portela, Gonçalves e Gatões/Guifões. Entretanto, os dois primeiros foram abandonados: o Freixieiro porque o Estado vendeu o terminal existente ao grupo TERTIR, hoje integrado no grupo MOTA/ENGIL, e a Portela porque a Câmara Municipal de Matosinhos autorizou a construção de um centro comercial do grupo sueco IKEA.

Em Maio de 2006, o Governo Português, no projecto "Portugal Logístico", incluiu os pólos de Gonçalves e Gatões/Guifões como pólos da Plataforma Logística Portuária de Leixões, os quais, por sua vez, integram a Rede Nacional de Plataformas Logísticas. Posteriormente, o Governo Português incumbiu o IDAD — Instituto de Ambiente e Desenvolvimento, de efectuar a Avaliação Ambiental Estratégica dessa proposta para a Rede Nacional de Plataformas Logísticas, segundo a Directiva 2001/41/CE, de 27 de Junho.

O **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões** (aprovado em Junho de 2004) incorpora um Plano de Acções que têm como **objectivo capital aumentar a competitividade do porto**.

Sendo a missão do porto "**Fazer do Porto de Leixões uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica**", foram prosseguidos quatro objectivos de desenvolvimento:

1. Consolidar e promover a marca «Porto de Leixões» de forma integrada e consequente;
2. Organizar uma oferta de serviços de qualidade e ajustada às necessidades do mercado;
3. Dotar o Porto de Leixões das condições materiais e imateriais de apoio à sua actividade;
4. Reforçar as condições de integração urbana e de acessibilidade externa.

Assim, foram definidas 21 acções que pretendem direccionar a gestão do porto nos próximos 10 anos, de 2004 a 2015, e que têm como objectivo maximizar a sua 'performance' através da tradução da estratégia em termos operacionais, entre as quais se encontra a **Acção 6 - Estruturação da Plataforma Logística**, cujos objectivos propostos visam:

- melhorar a capacidade operacional e logística do Porto de Leixões;
 - ◇ favorecer a multimodalidade (Marítimo - ferroviária, marítimo - rodoviária, ferro - rodoviária);
 - ◆ melhorar o ordenamento urbanístico e os fluxos de transporte inerentes às actividades logísticas e de transporte;
- reforçar a dinâmica da logística e dos transportes na região do Porto, implicando novos actores nestas actividades.

Esta acção pressupõe uma configuração multipolar da plataforma logística do Grande Porto e uma implementação faseada através de vários projectos articulados. Assim, esta acção está estruturada em várias componentes, nas quais se integra a implementação do **Pólo 1 - Gonçalves**.

3 - BREVE DESCRIÇÃO DO PROJECTO

A Plataforma Logística de Leixões engloba dois pólos na envolvente do Porto de Leixões, designados por “**Pólo 1 - Gonçalves**”, com uma área aproximada de **30,9 ha** e “**Pólo 2 - Gatões/Guifões**”, com uma área aproximada de 29,9 ha, sendo que o presente estudo tem como objecto de avaliação o referido Pólo 1.

Localização do Empreendimento

Em termos administrativos a área de implantação do Pólo 1 pertence ao concelho de Matosinhos, freguesias de Leça da Palmeira e Santa Cruz do Bispo. Inserido na Área Metropolitana do Porto, o concelho de Matosinhos (com uma área de 61,9 km²) é confrontado a Sul com o concelho do Porto, a Norte com o de Vila do Conde e a Nascente com o da Maia (ver **Desenho 1415-EA-61-0004-001**).

NUT II	NUT III	Concelho	Freguesias
Região Norte	Sub-Região Grande Porto	Matosinhos	Leça da Palmeira
			Santa Cruz do Bispo

Geograficamente, a área de intervenção (também designada de área de estudo) situa-se na margem direita do rio Leça, que corresponde à principal linha de água existente na área, já muito próximo da sua foz, onde se encontra instalado o Porto de Leixões.

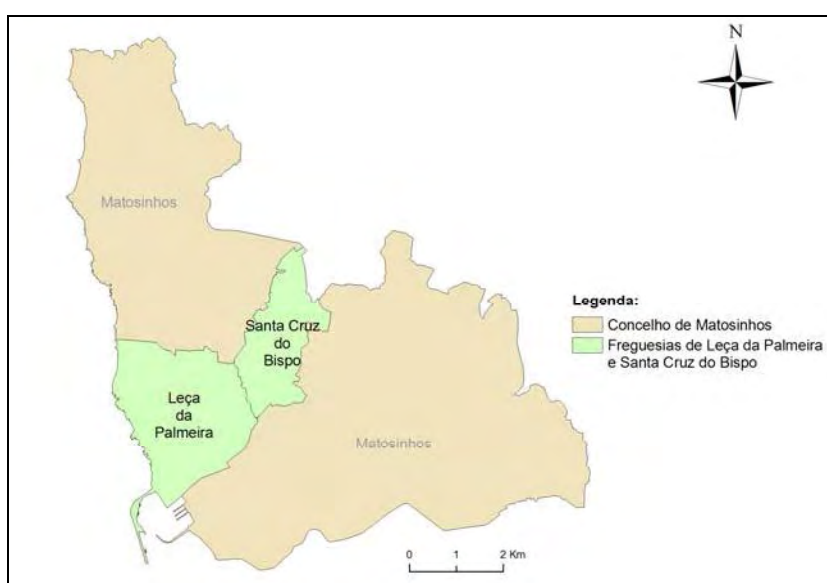


Figura 3.1 – Enquadramento Territorial das Freguesias

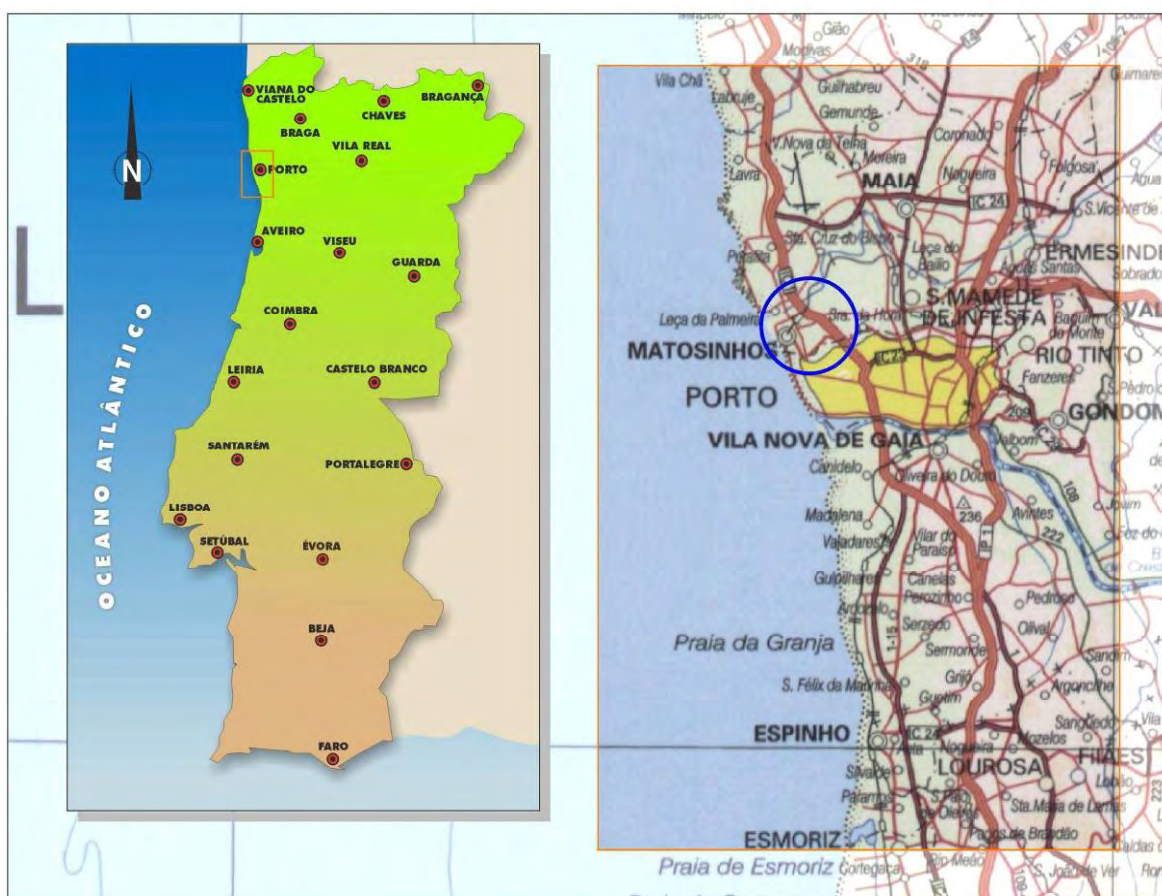


Figura 3.2 - Localização do Empreendimento

Descrição da Proposta de Ocupação para o Pólo 1 - Gonçalves

As características intrínsecas do Pólo 1 associadas ao papel que lhe é atribuído no quadro da estratégia de desenvolvimento da Plataforma Logística de Leixões, faz com que este núcleo se assuma como motor de afirmação desta Plataforma. Trata-se de um espaço que se pretende venha a ter uma função de retaguarda da actividade portuária, absorvendo a primeira linha de procura, porventura mais associada às necessidades directas do Porto de Leixões e dos seus clientes.

Genericamente, implanta-se no topo da encosta norte do vale do Leça, facto que lhe atribui grande exposição visual e, simultaneamente, lhe confere um sistema de vistas panorâmicas assinaláveis. Estas características, aliadas a alguns valores ecológicos, impõem uma particular atenção no seu tratamento.

Por outro lado, integra-se numa zona na qual se tem vindo a registar uma importante dinâmica de instalação de actividades de armazenagem e comércio grossista e/ou de grande escala e

que, pela proximidade ao Porto de Leixões e pelo nível de resposta da rede de acessibilidade (em processo de consolidação recente), coloca esta área numa posição privilegiada para se assumir como zona fronteira de armazenamento associado ao Porto.

Haverá, contudo, que atender aos impactes que o preenchimento desta área poderá induzir sobre os receptores instalados na sua envolvente imediata, uma vez que o perímetro do Pólo de Gonçalves, com excepção da sua frente sul, se encontra ocupado de forma quase contínua por usos mistos que integram áreas habitacionais e equipamentos escolares.

É neste contexto que se define o programa de usos e o modelo de ocupação específico para este Pólo 1 no âmbito do qual se evidenciam as seguintes especificidades:

- a) *O imperativo de promover a libertação de superfícies importantes destinadas a áreas verdes de enquadramento e protecção;*
- b) *A necessidade de assegurar a possibilidade de se disponibilizarem, numa fase de arranque, áreas de armazenagem e/ou contentorização a céu aberto que possam evoluir, com a consolidação do mercado, para instalações logísticas edificadas, se necessário;*
- c) *A opção por se instalar neste Pólo os equipamentos de apoio a veículos e motoristas ao serviço da actividade da Plataforma e/ou do Porto;*
- d) *O objectivo de afectar, na zona de interface com o tecido urbano envolvente, um lote para instalação de um equipamento escolar para a primeira infância que possa complementar a oferta pré-escolar existente bem como uma frente de remate urbano destinada a um conjunto de moradias unifamiliares.*

Considerando a importância atribuída à minimização do efeito de barreira de uma zona fechada como a que aqui se prefigura e, nessa medida, o propósito de intensificar as suas relações com a envolvente em que insere, a abordagem preliminar de ordenamento do Pólo 1 assume a importância do eixo viário de ligação entre a Av. Fernando Távora e a VILPL na organização da sua área de intervenção. Suporte do acesso principal (na rotunda), onde se situará a Portaria, equipamento que demarca as suas zonas externa e interna, esse eixo viário constituir-se-á como interface entre a zona aberta do Pólo e o tecido urbano da envolvente ou seja, como zona de implantação de grande parte dos usos que permitem uma articulação com a malha urbana adjacente.

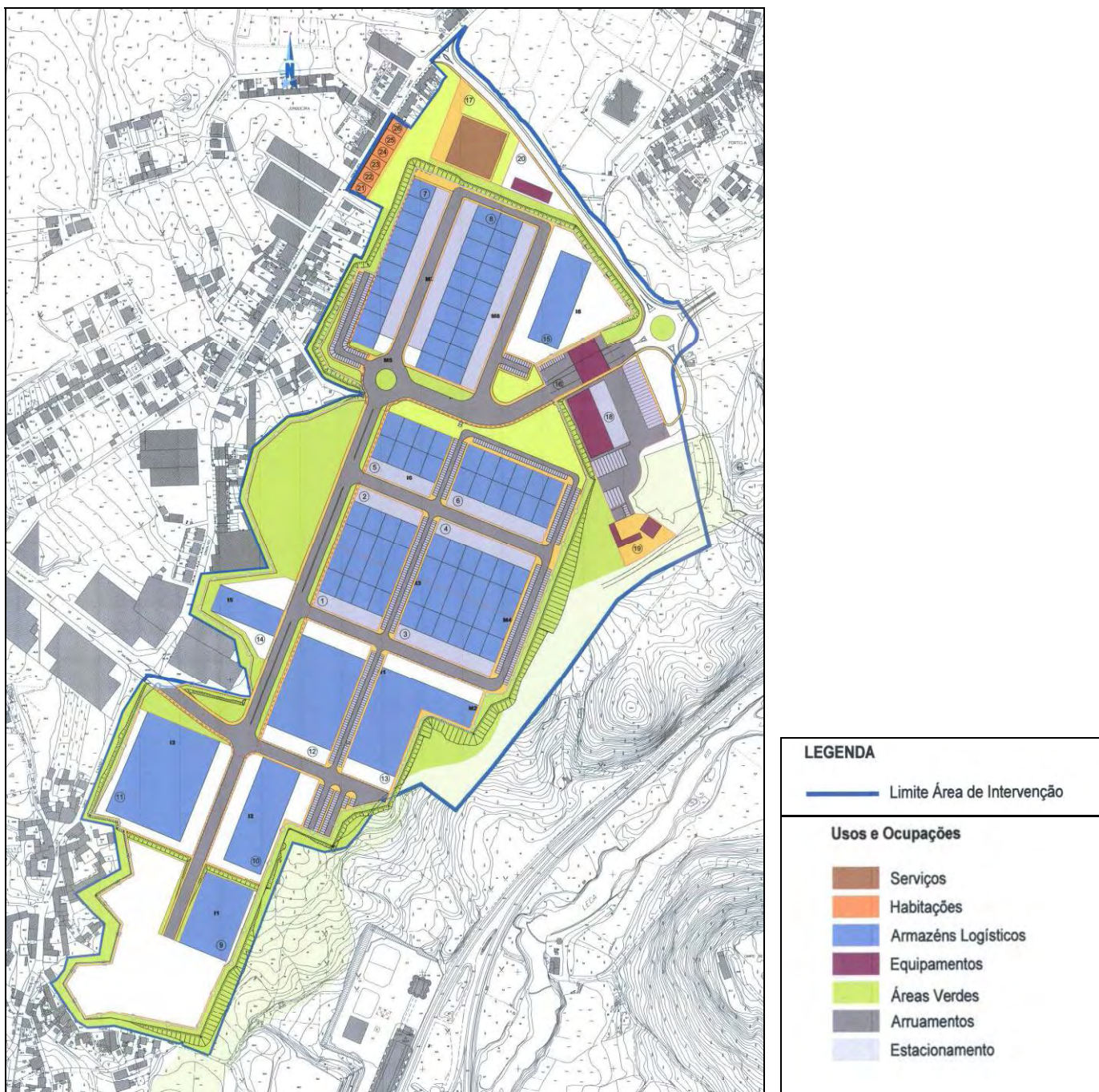


Figura 3.3 – Planta Síntese – Usos e Ocupação

Assim, numa faixa periférica com cerca de 50 metros de largura (a norte da rotunda), implantam-se o **Centro Serviços** e o **Infantário**. O Centro de Serviços está funcionalmente estruturado com base nas necessidades do Pólo mas, tal como o **Infantário admite** externalidades que poderão contribuir de forma importante para a qualificação funcional (comércio, serviços e equipamentos) da malha em que se inscrevem. Efectivamente, não só o

equipamento para a primeira infância pode absorver necessidades porventura actualmente existentes, como o **Centro de Serviços**, dotado de diversos espaços destinados a restauração, serviços bancários e espaços para escritórios, constitui um factor de valorização do tecido urbano consolidado.

Por outro lado, entendeu-se que a **zona de Apoio a Veículos**, que integra oficinas e áreas de serviço especificamente concebidas para apoiar o tráfego de pesados da Plataforma, incluindo um tipo de utilizações particularmente intrusivas do ponto de vista da degradação do ambiente e imagem urbanos, deveria ser afastada da zona afectada a perfis de utilização mais qualificados e localizar-se no limite externo do Pólo, a sul, com acesso directo ao nó de ligação à VILPL.

Complementarmente, propõe-se que a **zona de Apoio a Motoristas**, constituída por serviços de repouso, restauração e higiene, proporcione uma vivência aprazível e qualificada de um espaço na proximidade do Pólo. É nesse sentido que a sua implantação foi direccionada para o limite sul/nascente da área de Gonçalves, a qual desfruta de localização privilegiada associada à sua situação topográfica, à envolvente verde de que dispõe e ao importante sistema de vistas panorâmicas sobre o vale do Leça.

Ainda no que concerne à relação do Pólo 1 com a sua envolvente, saliente-se o objectivo de garantir uma saída complementar à Portaria. Propõe-se assim que esta última, marcando o ponto de entrada/saída da zona interna do Pólo ou seja, dos espaços exclusivamente reservados à actividade logística sujeitos a requisitos muito específicos de organização, funcionalidade e segurança, seja complementada por uma saída secundária de viaturas que permitirá o reforço do escoamento do Pólo em caso de sinistro e poderá ainda aliviar a pressão da Portaria em momentos de maior intensidade de tráfego.

Admite-se também que, mediante a utilização de equipamentos específicos para o efeito, esta ligação ao exterior contribua igualmente para reforçar a acessibilidade pedonal ao Pólo para os seus utentes diários que poderão socorrer-se da rede de transporte público em funcionamento na proximidade, favorecendo a sua integração no tecido existente.

Quanto à zona interna do Pólo 1, a formalização do espaço é fortemente determinada pela definição da rede viária e sua hierarquia, elemento central na sua estruturação, apoiada em dois grandes eixos:

A via de acesso que parte da Portaria que dá acesso à rotunda central; trata-se da primeira aproximação ao Pólo, por parte dos seus utentes, pelo que deve corresponder a um eixo nobre do ponto de vista da sua legibilidade e imagem;

Um segundo eixo que percorre longitudinalmente toda a zona interna do Pólo 1, contribuindo para a sua unidade espacial e funcional; assegura a distribuição do tráfego pela rede secundária, articula todos os acessos ao exterior (viários e pedonais) bem como a ligação ao Centro de Serviços, sendo o suporte de grande parte das deslocações internas incluindo viaturas ligeiras, velocípedes/bicicletas e percursos pedonais.

Um outro **conjunto de arruamentos** constitui a rede secundária do Pólo 1 e complementa esta estrutura base, impondo-se como sistema que garante a permeabilidade do conjunto e articula todas as áreas mais periféricas. Desta, distingue-se a malha viária que serve a zona central do Pólo, constituída por uma via paralela ao eixo distribuidor central, exclusivamente para tráfego de ligeiros e modos suaves, e o anel formado pelas vias de pesados de acesso aos cais aí implantados.

Esta malha secundária é o elemento que permite resolver funcionalmente, na área central do Pólo1, a transposição das várias plataformas topográficas de que este é constituído. Efectivamente, o desnível natural que se verifica entre a rotunda central e o extremo oposto da zona interna bem como a opção por reduzir a área de aterro e a expressão dos taludes limítrofes condicionou a possibilidade de se dispor de uma zona central plana e otimizada do ponto de vista da sua utilização logística. Favoreceu-se, então, uma malha de eixos viários para veículos pesados implantados a cotas distintas e articulados por arruamentos com características direccionadas para o tráfego de ligeiros e modos suaves. Nestas condições, os diferentes quarteirões de armazenagem nesta área têm apenas acesso por uma das suas frentes.

Quanto aos espaços livres do Pólo 1, refira-se o peso que detêm as **áreas verdes**, ocupando uma superfície de cerca de 6,7 ha e cumprindo funções de valorização paisagística, protecção ambiental e qualificação da imagem do espaço.

Finalmente, considera-se como critério de zonamento a possibilidade de faseamento da implementação do Pólo 1. O sistema viário descrito constitui o esqueleto da composição espacial da zona interna, permitindo genericamente a sua repartição por três grandes unidades (poente, centro e nascente). Para esta repartição contribuiu igualmente o jogo a levar a cabo entre as previsões relativas à dinâmica do mercado e evolução do preenchimento da zona logística do Pólo com os requisitos associados às diferentes tipologias de armazenagem preconizadas.

Assim, admitiu-se à partida que a ocupação iniciar-se-á pelas zonas nascente e central, áreas que deveriam então acomodar os quarteirões dos **Armazéns Modulares** bem como uma quota-parte dos **Armazéns Integrais**. Esta lógica decorre também da proximidade destas duas zonas, por um lado, à Portaria, e por outro lado, ao Centro de Serviços. A zona poente, mais afastada, deveria ser dedicada exclusivamente a Armazéns Integrais, dependentes da iniciativa privada, podendo, numa primeira fase, ser utilizada como área de armazenamento ao ar livre.

Quanto à zona externa do Pólo 1, para além do já referido, saliente-se a preocupação que existiu com a organização da área de apoio a veículos e motoristas e a instalação prevista de um estacionamento de apoio ao Parque Urbano do Leça, infra-estrutura que remata os limites da área de projecto do Pólo 1. Note-se, aliás, que o mencionado estacionamento encontra-se articulado com um percurso pedonal e ciclovia, que percorrem todo o perímetro sul do Pólo de Gonçalves, decorrendo de um projecto em curso paralelamente e com o qual deverá ser garantida a plena articulação. Nesta fase foi já delineada a forma de acesso ao parque de estacionamento.

A lógica adoptada para a implantação das instalações de apoio a veículos e motoristas foi a de resguardar a zona “suja” dos veículos pesados (oficinas, áreas de manobra e estacionamento), localizando-a na retaguarda do parque de estacionamento de ligeiros que, por sua vez, se situa numa elevação topográfica, reservando a frente de contacto visual com o vale para implantar a zona de Apoio a Motoristas, orientando a zona de cafetarias e esplanadas para sul ou seja, com possibilidade de usufruto das vistas panorâmicas sobre o rio Leça, encostas fronteiras e Porto de Leixões.

4 - CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DA ZONA EM ESTUDO

A plataforma logística em estudo localizar-se-á em Leixões, no litoral Norte de Portugal, acima do rio Douro. Nesta região climática, o Verão é fresco e o Inverno suave, caracterizando-se por possuir forte influência atlântica. A precipitação é geralmente superior a 1160 mm, com dois meses secos (Julho e Agosto) e humidade elevada durante todo o ano. Os nevoeiros e as trovoadas são frequentes.

Sob o **ponto de vista geomorfológico** a zona em análise inscreve-se num contexto mais vasto da região do Porto, caracterizada pela existência de uma plataforma de baixa altitude designada por “plataforma litoral”, dada a sua proximidade ao mar. Esta plataforma traduz-se pela existência de uma topografia em escadaria que desce suavemente em direcção a ocidente, atingindo o seu ponto mais alto a nascente.

A regularidade do relevo desta plataforma é interrompida pelos rios Douro, Leça e Ave, de contornos mais ou menos sinuosos, marcadamente estruturais, que juntamente com os seus afluentes constituem a rede de drenagem.

A área de implantação do Pólo 1 da Plataforma Logística de Leixões situa-se na margem direita do rio Leça, entre as vias A28, EM540-1 (rua de Gonçalves Zarco) e VILPL. Os terrenos apresentam uma topografia pouco acidentada, resultante da erosão das formações graníticas que originaram uma morfologia caracterizada por elevações suaves e relativamente arredondadas, separadas por linhas de água pouco encaixadas.

Na proximidade do rio Leça o terreno apresenta as maiores diferenças de cota devido ao encaixe do rio. Actualmente, entre o rio Leça e o futuro Pólo 1 da Plataforma Logística de Leixões insere-se a VILPL, a qual apresenta taludes de grande inclinação e altura.

Sob o **ponto de vista litológico**, a área interessada desenvolve-se essencialmente sobre formações graníticas que constituem o substrato rochoso sobre o qual assentam depósitos modernos de cobertura que resultam do desmantelamento dos maciços cristalinos.

Em termos do **actual uso do solo**, distinguem-se várias tipologias:

Espaço Urbano - As áreas existentes de uso urbano estão fora da área de execução directa do projecto, salvo excepção, do edifício localizado no final da Rua da Junqueira.

Os espaços urbanos envolventes constituem os lugares de Gonçalves (Sul/Sudoeste), Avessada (Oeste) e Portela (Norte). A malha urbana encontra-se implantada de forma linear e é composta por edifícios do tipo moradia familiar.



Fotografia 4.1 – Lugar de Gonçalves



Fotografia 4.2 – Rua da Junqueira/Transversal

Espaço Industrial - Na área de incidência do projecto, encontram-se espaços industriais, nomeadamente de armazenagem a descoberto que se localizam sobretudo a Oeste, contíguos à Rua Gonçalves Zarco. Em redor, verifica-se igualmente a existência de unidades industriais, que ocupam uma área considerável, destacando-se a zona de separação entre Gonçalves e Avessada e a Sudeste, os Silos de Leixões.



Fotografia 4.3 – Pavilhões Industriais – Rua Veloso Salgado



Fotografia 4.4 – Pavilhões Industriais

Espaço Comercial - O Plano Pormenor de Leça da Palmeira e Santa Cruz do Bispo programou, entre outros, a criação de uma área comercial a Noroeste da área de implantação do Pólo. Neste sentido, encontra-se em funcionamento recente, uma unidade comercial de

grande envergadura – IKEA, estando previsto neste mesmo espaço a abertura de áreas de comércio idênticas.

Espaço de Equipamento - Os espaços de equipamento existentes estão localizados na área envolvente e são os seguintes:

- ◆ - Equipamento escolar: EB1/JI da Portela – situado a Norte;
- ◆ - Equipamento desportivo: Campo de jogos do Leça Futebol Clube (Oeste) e Centro Hípico do Porto e Matosinhos (Sul).



Fotografia 4.5 – Superfície Comercial – IKEA - Matosinhos



Fotografia 4.6 – Escola Básica 1/JI da Portela

Espaço Agrícola - Parte da área proposta para o Pólo 1 constitui espaço de aproveitamento agrícola, utilizado sobretudo por proprietários das habitações mais próximas. As plantações são caracterizadas por pequenas culturas, destinadas ao consumo próprio ou abastecimento a mercados locais. Destaca-se ainda a existência de pequenos anexos agrícolas distribuídos pelos vários terrenos.



Fotografia 4.7 – Terrenos Agrícolas



Fotografia 4.8 – Hortas

Espaço Florestal - Constata-se a existência de seis manchas significativas de coberto arbóreo na área de incidência de implantação deste Pólo.



Fotografia 4.9 – Pequenos Bosquetes



Fotografia 4.10 – Eucalipto/Pinheiro

Espaço Canal - Destacam-se como principais espaços canal, o IC1/A28 a Sul de Gonçalves, a Rua Gonçalves Zarco a Oeste, que circunda praticamente um dos lados da área de incidência directa de implantação do Pólo e a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) a Este. Mantendo uma orientação paralela a esta via interna, evidencia-se ainda como espaço canal, o ramal ferroviário de Leixões. É importante referir que os canais referenciados se encontram fora do espaço demarcado para implantação do Pólo Logístico de Gonçalves. Internamente, destacam-se apenas pequenos caminhos rurais de acesso aos campos.



Fotografia 4.11 – Rede Viária Local



Fotografia 4.12 – Rede Viária Recente

Plano de Água – o Rio Leça localiza-se na envolvente da área de estudo, nomeadamente a Sudeste, estando o Porto de Leixões assente na sua foz.

Assim, no interior da área delimitada para a implantação do Pólo Logístico de Gonçalves, destacam-se como usos do solo os espaços de âmbito agrícola, florestal, industrial (armazenagem a céu aberto), urbano (edifício localizado no final da Rua da Junqueira) e espaços canal, compostos por pequenos caminhos rurais.

A **paisagem** da zona em estudo enquadra-se na Sub-Unidade do Litoral a Norte do Porto e caracteriza-se pela sua morfologia relativamente aplanada, dominada pelo litoral baixo e arenoso e ainda por áreas agrícola e florestais, a par de franjas da área metropolitana do Porto. Contudo, também aqui se regista uma diferenciação para Sul em aproximação à cidade, onde as características urbanas se densificam em detrimento do espaços mais naturais. Da análise efectuada foi possível concluir que a zona de implantação do projecto traduz valores de sensibilidade paisagística considerados médios, sobretudo em função da sua baixa fragilidade e média qualidade que a estrutura aparentemente desorganizada da paisagem lhe confere.

Em termos **hidrológicos** a zona em estudo insere-se na bacia hidrográfica do rio Leça, situando-se na zona adjacente à sua margem direita, próximo da foz. Quanto à qualidade da água o rio Leça, os troços terminal e médio, encontram-se bastante degradados, resultado das múltiplas descargas de águas residuais (domésticas e industriais), revelando-se inadequados para a maioria dos potenciais usos da água.

Relativamente aos **aspectos ecológicos**, cabe salientar que não foram detectadas espécies com estatuto de ameaça em Portugal, nem é provável que ocorram na área de estudo, não existindo habitats classificados no âmbito do anexo I da Directiva Habitats.

A área de estudo apresenta um coberto vegetal muito alterado por acção humana. Esta situação traduz-se nas diferenças profundas entre as formações vegetais do local e as formações clímax.

Neste contexto, pode considerar-se que a localização em análise apresenta pouco relevo no contexto nacional, ou regional, para a conservação da flora e da vegetação, o que aliás, é consistente com a sua localização num enquadramento densamente povoado.

No que respeita à avaliação faunística, a zona em estudo apresenta níveis de perturbação muito elevados, em resultado da presença de numerosos aglomerados urbanos, de edificações dispersas e duma rede viária densa, assim como um elevado grau de fragmentação das zonas de habitat favorável, devido à profusão de rodovias, de povoações e ao facto e muitos agregados urbanos se terem desenvolvido ao longo das estradas, facto que agrava o efeito de

barreira. As áreas florestais apresentam uma elevada percentagem de espécies exóticas, designadamente eucaliptos e acácia.

Não existem biótopos raros no contexto nacional, que suportem populações de espécies raras ou ameaçadas. Atribui-se assim um valor baixo aos aspectos ecológicos, no seu todo, em presença.

A **qualidade do ar** evidencia alguma degradação motivada pelas emissões de poluentes associadas ao tráfego rodoviário e à indústria, embora apenas em relação à partículas em suspensão e ao Ozono se tenha verificado a violação dos valores limite em número superior ao permitido legalmente, nas estações de medição em funcionamento na região.

Verifica-se também, relativamente ao **ambiente sonoro** que a imediata envolvente da Rua de Gonçalves Zarco possui níveis sonoros actuais que já ultrapassam – devido ao tráfego e tipo de pavimento – os limites legais de Zona Mista. Mais se verifica existir um ruído de fundo constante na zona, associado à laboração de indústrias que trabalham de noite e de dia.

O Pólo de Gonçalves da Plataforma Logística de Leixões, insere-se na sub-região do Grande Porto que é considerada um território estratégico, por toda a atractividade que representa, garantindo o acesso a qualquer tipo de bens e serviços às populações distribuídas pela região Norte que, motivadas pelas substanciais melhorias nas acessibilidades rodoviárias, estabelecem fortes ligações **sócio-económicas** com a sub-região. O Pólo 1 ocupa uma área com 30,9 ha, e engloba duas freguesias pertencentes ao concelho de Matosinhos: Leça da Palmeira e Santa Cruz do Bispo, classificadas como “Áreas Predominantemente Urbanas”.

Ambas as freguesias, apresentam uma densidade populacional elevada, função da proximidade ao centro do Porto, das boas vias rodoviárias e dos preços do solo relativamente mais baixos comparativamente aos do município do Porto, proporcionam não só a fixação de população, como possibilitam a instalação de empresas, que por sua vez dinamizam o emprego do município e geram novas fontes de receita, sendo que Santa Cruz do Bispo é comparativamente “... *menos desenvolvida em termos de emprego, transportes públicos e vias de comunicação ...*”.

No que respeita ao **ordenamento do território** a área em estudo encontra-se ao abrigo de vários instrumentos de ordenamento e planeamento, a nível nacional e estratégico e a nível regional, dos quais se destaca o Plano Director Municipal de Matosinhos, que reconhece este projecto como relevante e de interesse nacional. Encontram-se legalmente definidas diversas

condicionantes ao uso do solo, das quais se destaca na zona em estudo a Reserva Ecológica Nacional, embora com pequena representatividade.

Quanto ao **património**, a área em estudo localiza-se numa zona percorrida e habitada pelo Homem desde os tempos mais remotos, como o atestam os vestígios arqueológicos que existem no concelho de Matosinhos, tendo sido identificados e registados na sequência dos trabalhos de campo, 5 elementos patrimoniais: 4 deles de natureza arqueológica e 1 de natureza etnológica.

Na zona de enquadramento mais lata, assinala-se ainda a presença da Quinta da Conceição (em vias de classificação), a Quinta de Santiago, a Casa de Chá da Boa Nova e, próximos de Sta. Cruz do Bispo o Portal Nazoni da Quinta de Sta. Cruz do Bispo (classificado pelo Decreto-lei n.º 129/77, de 29 de Setembro) e a Ponte do Carro (classificado pelo Decreto n.º 516/71, de 22 de Novembro). Todos estes elementos se distanciam mais da zona em estudo.

Por último, relativamente a **gestão de resíduos**, o Pólo 1 insere-se num concelho servido, no que respeita a Resíduos Sólidos Urbanos (RSU), pelo sistema multimunicipal da LIPOR.

Áreas Sensíveis

De acordo com o Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, o conceito de áreas sensíveis, engloba as **Áreas Protegidas**, os **Sítios da Rede Natura**, e ainda as **Áreas de Protecção dos Monumentos Nacionais e dos Imóveis de Interesse Público**.

A área de estudo não interfere com nenhuma Área Classificada e/ou Protegida do ponto de vista de conservação da natureza, sendo que a área classificada mais próxima é o Sítio de Interesse Comunitário de Valongo, situado a Este da cidade do Porto, a mais de 15 km da área de implantação do Pólo 1 – Gonçalves, da Plataforma Logística de Leixões.

Quanto ao Património Cultural, não existem na área de implantação do projecto, quaisquer Elementos Classificados ou em Vias de Classificação.

5 - IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS PRINCIPAIS IMPACTES

Atendendo à avaliação efectuada, visa-se neste capítulo sintetizar os impactes considerados significativos decorrentes da construção e exploração da via em apreço, de acordo com a natureza do projecto e características da sua área de implantação, sendo que a maioria dos impactes negativos imputáveis ao empreendimento ocorre, na **Fase de Construção**.

Estão associados à implantação da plataforma e áreas adjacentes de taludes, designadamente à **ocupação do solo** e à **execução de terraplenagens e movimento de terras associados** à materialização desta infra-estrutura, originando para além disso, impactes indirectos em termos de qualidade ambiental, sobretudo no que respeita à degradação **qualitativa do ar e dos recursos hídricos**, em função da produção de poeiras, degradação **acústica**, pela operação de maquinaria e volumes de tráfego impostos pela obra, bem como a degradação e perturbação **paisagística e urbana** dos espaços intervencionados.

De facto, para a **Fase de Construção** da plataforma, edificações e infraestruturas associadas identificaram-se, na generalidade, impactes negativos, de magnitude e significância variável, ainda que limitados e localizados no tempo e no espaço, ou seja, com uma área de influência restrita, grande parte dos quais deixam de ocorrer com o final da obra ou vão atenuando os seus efeitos com o tempo, durante a exploração.

Na **Fase de Exploração**, dos vários aspectos ambientais considerados, destacam-se os impactes nas componentes **socio-económica** e **ordenamento do território**, na generalidade **positivos e significativos**, em virtude dos **benefícios próprios associados à natureza e objectivos do empreendimento**, apesar de assumir também nesta fase algumas dinâmicas negativas, relacionadas com as afectações locais, aspectos de integração urbanística e ambiental.

Neste resumo, apresenta-se uma análise dos impactes considerados como mais significativos, uma vez que o estudo aprofundado e sistematizado dos vários aspectos ambientais se encontra desenvolvido no volume do **Relatório Síntese** do presente EIA.

1. O Pólo 1 - Gonçalves, enquanto parte integrante da Plataforma Logística de Leixões, irá representar um importante contributo na reestruturação e modernização deste porto marítimo e na sua articulação com os modos rodoviários e ferroviários, de acordo com as linhas de acção definidas no **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões**, aprovado em 2004.

De facto, **em termos económicos**, o projecto ora em desenvolvimento é uma mais valia pela sua localização estratégica, como pólo de 2.^a linha, inserido numa área que para além da conectividade marítima tem também excelentes acessibilidades rodoviárias, ferroviárias e aéreas, o que favorece um escoamento rápido e eficaz das mercadorias.

O aumento da capacidade do Porto de Leixões em absorver uma maior tonelagem de mercadoria armazenada, irá provocar nas empresas utilizadoras do serviço de contentores, a possibilidade de escoarem mais rapidamente o seu nível de stocks, o que proporcionará a diminuição do mesmo e originará prováveis aumentos de produção. De facto, o processo de produção e distribuição deste tipo de mercadoria será beneficiada, contribuindo para o aumento dos níveis de competitividade das indústrias e empresas envolvidas.

Assim, a melhoria das capacidades de exploração do Porto de Leixões (numa situação que revela actualmente carências ao nível da saturação parcial de zonas logísticas), terá tradução e implicações no desenvolvimento desta região, reflectindo-se claramente na importância deste porto marítimo em termos nacionais. Estes aspectos constituem **impactes positivos de elevado significado que justificam o empreendimento**.

2. Se no que respeita aos impactes decorrentes da exploração do empreendimento, ou seja, da sua operação enquanto unidade integrante do sistema logístico associado ao Porto de Leixões, os impactes são inegavelmente de natureza positiva, em termos da sua implementação local, sobretudo durante a construção, identificaram-se algumas situações geradoras de impactes negativos, as quais mereceram particular atenção. Destas, destaca-se a **afecção directa de um edifício habitacional de 2 pisos**, na povoação da Avesada (rua da Junqueira), edifício este localizado na zona limite da área afectada à plataforma. Para esta situação foram equacionadas várias medidas, no sentido de procurar ir ao encontro das melhores soluções para minimizar este impacte.



Fotografias 5.1 e 5.2 - Edifício Afectado pelo Empreendimento

3. Dos vários descritores ambientais analisados, mereceram atenção os **aspectos geomorfológicos**, designadamente os impactes decorrentes da necessidade de se efectuarem terraplenagens (tanto aterros como escavações), embora no caso em apreço estas não sejam muito expressivas face à modelação do terreno que facilita a inserção da plataforma. No entanto, para que não sejam agravados os impactes causados pelos taludes, além dos aspectos geotécnicos que terão que ser cuidadosamente analisados (tanto no consequente Projecto de Execução como em obra), também a potencial afectação **em termos paisagísticos** terá que ser convenientemente minimizada (devendo também nesta área ser tomadas medidas de minimização sobretudo associadas ao Projecto de Integração Paisagística que enquadre adequadamente a plataforma no meio envolvente).
4. Relativamente aos **recursos hídricos de superfície**, tendo em atenção as características locais, as interferências causadas com o sistema natural de drenagem dos terrenos não evidencia situações críticas, apesar da área que será impermeabilizada, estando considerada a drenagem da plataforma através de uma rede separativa, por forma a evitar a descarga de efluentes poluídos directamente no meio, designadamente na bacia do rio Leça, recomendando-se igualmente a monitorização destes sistemas.
5. Em termos de **ocupação actual do solo** os impactes directos de maior significado prendem-se sobretudo com a afectação de terrenos agrícolas e de alguns bosquetes, pouco expressivos, existentes na zona de implantação da plataforma. No que respeita às parcelas agrícolas afectadas, dever-se-á ter em conta na sua expropriação o rendimento que estas geram para os que as exploram.



Fotografia 5.3 – Ocupação Actual do Solo na Área do Pólo 1

Aqui cabe também referencia ao facto de a área afecta à plataforma do Pólo 1 não interferir directamente com áreas sociais, com excepção da afectação directa da referida habitação, prevendo-se apenas, para além desta a afectação directa de algumas construções em ruínas e de apoio agrícola, assim como pavilhões de armazenagem.

6. Em termos **ecológicos**, a área de intervenção directa do empreendimento em estudo apresenta um valor florístico e faunístico considerado baixo, não evidenciando valores distintivos, tendo sido considerados os impactes ecológicos de reduzida significância.
7. Os principais **aspectos de qualidade ambiental**, designadamente de **qualidade da água, do ar e de ruído**, não revelaram impactes particularmente significativos, estando sobretudo associados ao tráfego circulante, de entrada e saída de veículos ligeiros e pesados. Importa porém atender à presença de receptores sensíveis nas proximidades, designadamente nos aglomerados de Gonçalves, Avesada e Portela, pelo que a adopção das medidas preconizadas reveste-se de particular importância na redução dos potenciais factores de incomodidade relativamente aos residentes locais.
8. A este propósito, importa atender à presença da Escola Básica e Jardim de Infância da Portela, nas proximidades desta plataforma logística, tendo sido propostas medidas que visam condicionar e reduzir os níveis de incomodidade e a afectação indirecta a esta unidade de ensino.

9. No que respeita ao **património**, apenas foi identificada a ocorrência de um elemento dentro da área de afectação directa do Pólo 1, embora não seja classificado, tratando-se de um poço e respectivo engenho, para o qual se propõe a integração no espaço verde em que se insere (de acordo com o zonamento previsto), procedendo à sua recuperação e reabilitação como elemento ornamental.



Fotografias 5.4 e 5.5 – Poço com Engenho – Portela 1

10. Importa pois compatibilizar todos estes aspectos, de algum modo indutores de impactes negativos, com os objectivos do empreendimento, intervindo de forma a contribuir para a sua optimização, e melhor integração no meio.

A efectiva implementação das medidas e acções recomendadas no sentido de otimizar o empreendimento, é pois fundamental por possibilitar, por um lado, a colmatação ou a atenuação dos impactes negativos identificados, e por outro, a valorização dos seus benefícios.

6 - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO E DE POTENCIALIZAÇÃO DE IMPACTES

Tendo sido identificados e avaliados os impactes positivos e negativos considerados como de significado, associados à construção e exploração do empreendimento definiram-se um conjunto de acções que visam assumir um carácter interventivo, no sentido de reduzir, colmatar ou compensar os efeitos adversos decorrentes da sua implantação e por outro, potenciar os aspectos positivos e benefícios associados ao mesmo.

De facto, apesar de genericamente se fazer referência a **medidas minimizadoras**, que compreendem as acções ou mecanismos destinados a **evitar, reduzir ou compensar as eventuais incidências negativas**, são indicadas também **medidas potencializadoras** que permitirão **valorizar, reforçar ou potenciar os aspectos positivos** do empreendimento, maximizando os seus benefícios e contribuindo desta forma para a optimização do empreendimento.

As medidas propostas respeitam às diferentes fases de construção e exploração, e podem assumir expressão em projecto ou em cuidados a adoptar no decurso de ambas as fases, com destaque para a fase de obra, nomeadamente:

medidas a adoptar **antes da fase de construção** e que estão relacionadas **com o projecto**, com as quais se visam minimizar os impactes que poderiam vir a ocorrer na fase de exploração. Estas medidas poderão contribuir para a optimização do Projecto de Execução, no sentido não só de adoptar soluções mais equilibradas do ponto de vista ambiental, como ainda de prever e projectar sistemas de protecção e valorização ambiental.

Destacam-se entre as medidas mais importantes nesta fase o realojamento ou a indemnizações a negociar com os residentes na habitação a afectar e com os proprietários e rendeiros dos terrenos, sobretudo os que se encontram agricultados, a articulação com a Câmara Municipal de Matosinhos no sentido de enquadrar o projecto na sua gestão e planeamento territorial, assim como a integração no Projecto de Execução, efectuado a uma escala de maior pormenor, de medidas específicas de protecção do elemento patrimonial identificado (valorizando-o e integrando-o no espaço verde previsto para o seu enquadramento).

Recomenda-se ainda a realização de um adequado Projecto de Integração Paisagística para a zona de intervenção do Pólo 1, no sentido de aproveitar a sua potencialidade e promover a sua adequada e harmoniosa integração com o espaço circundante, o que poderá representar uma medida positiva para esta zona;

- ♦ medidas de carácter quer genérico quer mais específicas, a adoptar na **fase de construção** que compreendem aspectos relacionados quer com cuidados a adoptar em **obra**, quer com a gestão de estaleiros, de áreas de depósito e empréstimo de materiais ou de acessos de obra.

Estas medidas abrangem vários descritores ambientais e correspondem sobretudo a boas práticas de obra que procurem evitar afectações no meio hídrico, nos solos, na qualidade do ar e ruído, reduzindo o quanto possível os incómodos durante a construção para a população local, principalmente a que reside nas proximidades, assim como gerindo a nível local a movimentação e circulação de veículos pesados de obra na rede viária local (devendo algumas destas medidas ser articuladas com as entidades locais com responsabilidade nestas actividades).

São também recomendadas medidas a atender relativamente à gestão de resíduos produzidos em obra, definindo o seu manuseamento, armazenamento, transporte e destino final adequado, de acordo com a legislação vigente;

medidas a adoptar na **fase de exploração**, as quais estarão relacionadas com os aspectos funcionais e de manutenção da plataforma logística, com a maximização dos benefícios do empreendimento, frequentemente relacionadas, neste caso, com a sua aplicação por outras entidades, dado que respeitam sobretudo ao ordenamento do território e ainda, quando aplicável, pela adopção de medidas de monitorização que visam acompanhar a evolução do empreendimento, permitindo o reajustamento das medidas propostas.

Será igualmente nesta fase que todo o enquadramento paisagístico projectado e executado, a par das várias funcionalidades do Pólo 1 se evidenciarão, podendo-se traduzir não só nos benefícios associados à operação da plataforma enquanto apoio logístico ao Porto de Leixões, mas igualmente com reflexos positivos associados às outras várias actividades previstas (habitação, restauração, infantário, etc.), actividades estas que deverão ser promovidas, sobretudo em articulação com a população local.

Foi ainda equacionada a proposta de **Plano de Monitorização** recomendada para o presente empreendimento, apontando as principais directrizes a desenvolver nas posteriores fases de estudo.

Assim, no presente Estudo de Impacte Ambiental, recomendam-se uma série de medidas a ter em atenção e/ou a desenvolver em todas as seguintes fases do empreendimento, de modo a mitigar e/ou atenuar efeitos negativos gerados pelo projecto, assim como a valoriza-lo na sua componente social e económica, vectores imprescindíveis à sua inserção no território que o enquadra.

7 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que o presente Resumo Não Técnico não dispense a consulta das restantes peças escritas e desenhadas que integram o Estudo de Impacte Ambiental, para melhor análise das várias questões abordadas, destacaram-se neste documento as principais conclusões que se poderão extrair do trabalho realizado.

Destas salientam-se os aspectos positivos decorrentes da possibilidade de aumento da capacidade logística do Porto de Leixões e conseqüentemente do seu desenvolvimento, factores inerentes à operacionalidade de funcionamento do empreendimento, que justificam a sua necessidade.

Também cabe referir aspectos positivos decorrentes de outras funcionalidades do empreendimento, de que são exemplos a incorporação de um centro de serviços (com vertentes de restauração), um infantário e algumas habitações, articuladas com o tecido urbano circundante, envolvidas por uma zona verde que estabelecerá uma barreira equilibrada na integração da plataforma com o meio em que se insere, actualmente com sintomas de degradação visual e ambiental.

No entanto, foram igualmente avaliados impactes negativos, essencialmente decorrentes da alteração das tipologias de ocupação actual do solo, afectando directamente uma habitação que aloja famílias e campos agrícolas em exploração, e criando indirectamente alguns factores de incomodidade para as zonas adjacentes (sobretudo durante a construção), devido ao aumento da circulação rodoviária, com particular incidência de veículos pesados, na rede viária local.

Sublinha-se ainda que os impactes decorrentes do tráfego de pesados que circulará na entrada/saída do pólo quando da sua exploração serão substancialmente reduzidos pela utilização de vias criadas para este efeito de que são exemplos a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões - VILPL (via construída para uso exclusivo de acesso ao Porto de Leixões) e os acessos directos ao Pólo 1, evitando assim a circulação na rede viária local, no interior de zonas urbanizadas.

Embora durante a elaboração do EIA tenha sido desenvolvido um considerável esforço para avaliar, com o maior rigor possível, os principais impactes e medidas de controlo

correspondentes, considera-se que a avaliação das condições e dos potenciais impactes ambientais constitui um processo dinâmico que não se esgota neste documento.

Na consequente fase de projecto, as medidas aqui recomendadas deverão ser pormenorizadas, de modo a serem devidamente implementadas, quer integradas nas restantes componentes do projecto, quer durante a obra. Para tal, e de acordo com o actual quadro legal vigente, deverá ser elaborado o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), relatório este igualmente enquadrado no presente processo de Avaliação de Impacte Ambiental.

Também durante a fase de construção é fundamental o acompanhamento ambiental dos trabalhos, de forma a fiscalizar a implementação das soluções e medidas preconizadas, assim como na formulação de soluções mais eficazes para problemas imprevistos, que eventualmente possam ocorrer durante a construção, com benefícios óbvios para a conclusão dos trabalhos.

Importa por último referir que a área para a qual está prevista a implantação deste pólo logístico já se encontra prevista para este uso há vários anos, o que inclusivamente está traduzido no Plano Director Municipal de Matosinhos em vigor e em vários outros instrumentos de gestão territorial, tratando-se pois de uma zona expectante, embora com usos actuais (agrícolas, de armazenagem, etc.).

Assim, da análise efectuada e que se apresenta no relatório em apreço, poder-se-á concluir que o empreendimento estudado não deverá colidir com condicionantes imperativas de ordem ambiental, que sejam consideradas impeditivas da sua implementação, pelo que se julga que, adoptadas as necessárias medidas de controlo, o empreendimento será **ambientalmente viável**.

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES,
S.A.**

**PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LEIXÕES
PÓLO 1 – GONÇALVES**

**ESTUDO PRELIMINAR DE LOTEAMENTO
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

RESUMO NÃO TÉCNICO

Tom 1 – Relatório Síntese

Tom 2 – Peças Desenhadas

Tom 3 – Anexos Técnicos

Tom 4 – Resumo Não Técnico

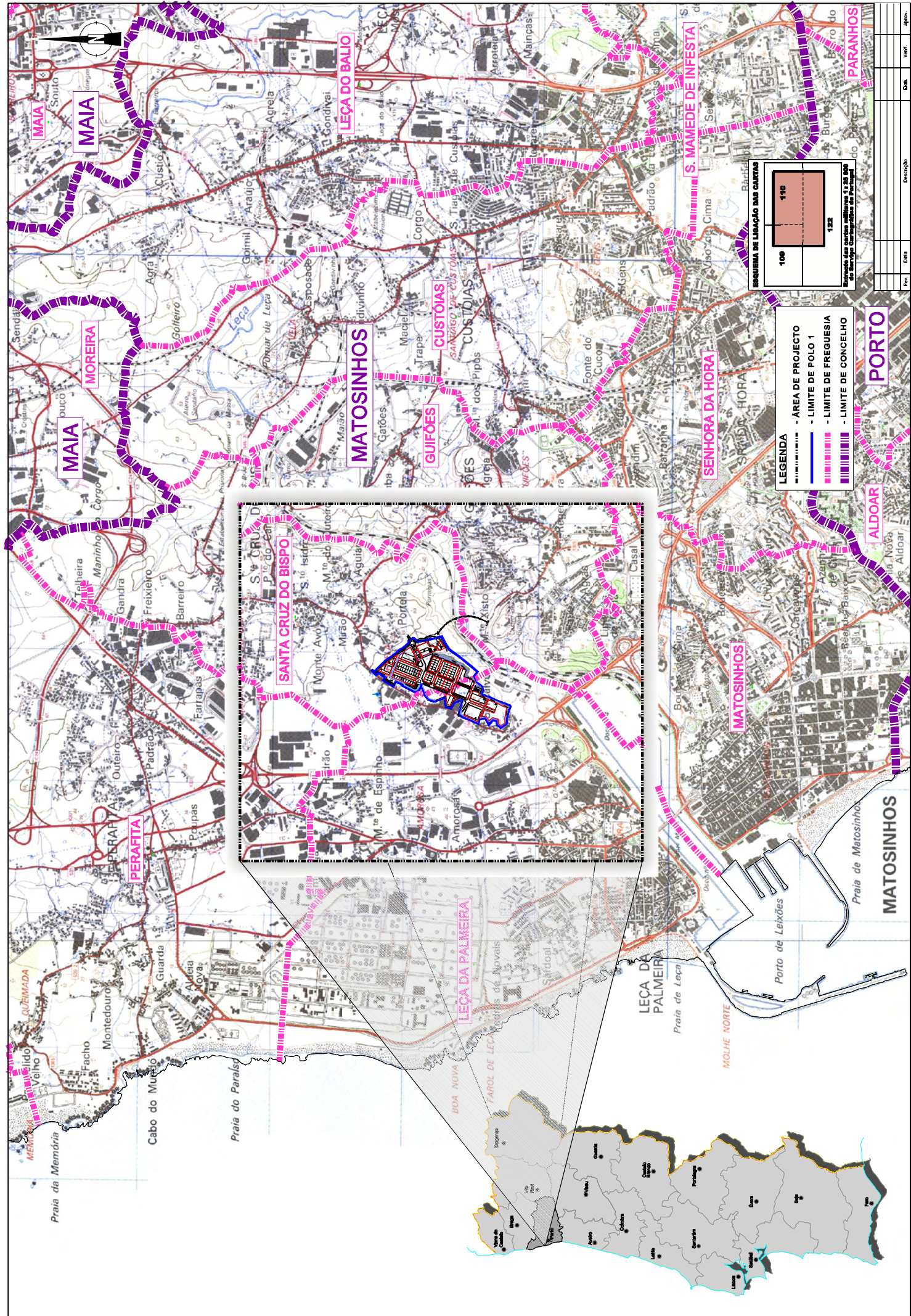
	Pág.
1 - INTRODUÇÃO, OBJECTIVOS E METODOLOGIA	1
2 - JUSTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	5
3 - BREVE DESCRIÇÃO DO PROJECTO	7
4 - CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DA ZONA EM ESTUDO	14
5 - IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS PRINCIPAIS IMPACTES	21
6 - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO E DE POTENCIALIZAÇÃO DE IMPACTES	26
7 - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	28

ANEXOS

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO E DIVISÃO ADMINISTRATIVA

CARTA SÍNTESE DE IMPACTES

ANEXOS
PLANTA DE LOCALIZAÇÃO E DIVISÃO ADMINISTRATIVA
CARTA SÍNTESE DE IMPACTES



		PORTO DE LEIXÕES CONSULTORES DE ENGENHARIA E AMBIENTE		Escalas: 1:20000 Data: 14/10/2009		Nº de Desenho: 1416-EA-01-0004-001 Nº de Folha: 11	
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE LEIXÕES Polo 1 - Conçatões		ESTUDO PRELIMINAR DE LOTAMENTO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL PLANTA DE LOCALIZAÇÃO LIMITE DE CONCELHOS E FREGUESIAS		Direcção:		Data:	

