

367



## DECLARAÇÃO AMBIENTAL

Concluído o processo de alteração do Plano Director Municipal da Figueira da Foz e respectiva publicação, com conseqüente entrada em vigor, o qual foi objecto de Avaliação Ambiental Estratégica, aprovada pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, foi elaborada a presente Declaração Ambiental (DA) nos termos da alínea b) do art.º 10º do DL n.º 232/2007, de 15 de Junho, que transpõe para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2001, e 2003/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Maio de 2003.

A alteração do Plano Director Municipal da Figueira da Foz para a zona de Vale da Murta e Pinhal da Gândara foi aprovada pela Assembleia Municipal da Figueira da Foz, a 29 de Abril último, nos termos do artigo 79.º do DL n.º 380/99 de 22 de Setembro, republicado pelo DL n.º 310/2003, de 10 de Dezembro e pelo DL n.º 316/2007 de 19 de Setembro, alterado pela Declaração de Rectificação n.º 104/2007 de 6 de Novembro, e publicado em Diário da República em 5 de Junho de 2009 pela Deliberação n.º 1597/2009.

### 1. INTRODUÇÃO

A proposta de alteração do PDM consistiu na reclassificação do solo nas áreas de implantação das futuras Plataforma Logística de Vale de Murta e da Zona Industrial de Pinhal da Gândara, localizada na freguesia de Vila Verde e Quiaios, respectivamente.

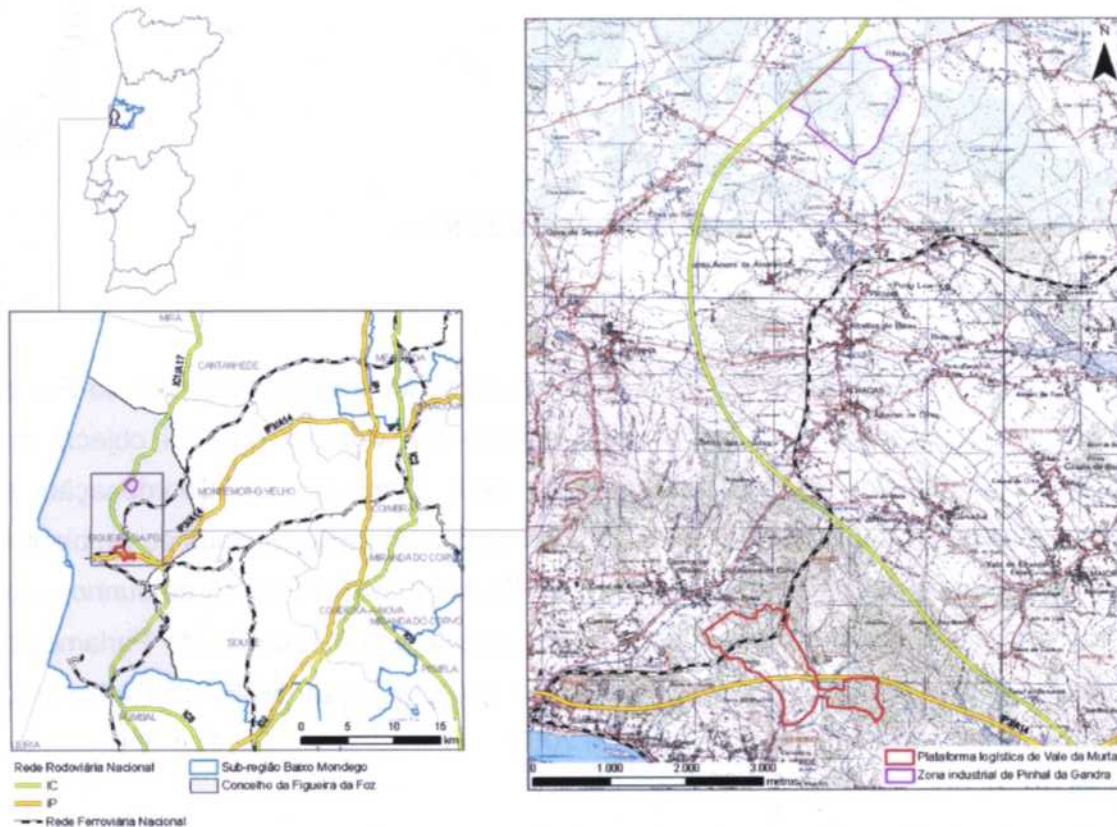


Figura 1 – Localização das áreas propostas para a PL de Vale da Murta e ZI de Pinhal da Gândara

## 2. FORMA COMO AS CONSIDERAÇÕES AMBIENTAIS E O RELATÓRIO AMBIENTAL FORAM INTEGRADOS NO PLANO (subal. i) da al. b) do nº 1 do artº 10º)

A avaliação ambiental teve como objectivo conferir a sustentabilidade da alteração do PDM da Figueira da Foz proposta pela Câmara Municipal, com base num conjunto de factores críticos para a decisão e critérios associados a cada um desses factores, assim como objectivos de sustentabilidade que visaram orientar a avaliação da alteração do PDM da Figueira da Foz e o desempenho ambiental futuro das actividades expectáveis a funcionar nas respectivas áreas.

Quadro 1 – Factores críticos para a decisão, critérios e objectivos de sustentabilidade.

Factores críticos para a decisão	Critérios	Objectivos de sustentabilidade	Indicadores
Desenvolvimento económico local e regional	Desenvolvimento do porto da Figueira da Foz	Aumentar o volume de Mercadorias movimentadas	Movimento de mercadorias (ton)
		Promover a internacionalização da economia regional	Comércio internacional de Mercadorias (Euros)

360

Factores críticos para a decisão	Critérios	Objectivos de sustentabilidade	Indicadores
Desenvolvimento económico local e regional	Actividade económica	Promover a fixação de novas áreas de negócio	Sociedades por município da sede (N.º);
		Promover a fixação de actividades de valor acrescentado	Volume de negócios por ramo de actividade e sub-seções da indústria transformadora (Euros)
	Emprego/Inovação	Criar novos postos de trabalho	Postos de trabalho (N.º);
		Promover a inovação tecnológica	Taxa de desemprego (%); Trabalhadores qualificados (N.º)
Recursos naturais	Tipo de solo	Proteger os recursos naturais (solo, recursos hídricos superficiais e subterrâneos)	Área de solo de classe A, B (ha); Área de ocupação; Agrícola/florestal (ha)
	Recurso hídrico		Superfície a impermeabilizar (%); Acções de defesa contra o risco de cheias e de poluição (N.º); Acções de manutenção das características hidrológicas (N.º)
Disponibilidade de redes	Redes de abastecimento de água, saneamento e electricidade	Assegurar a proximidade às redes de abastecimento de água, saneamento e electricidade	Proximidade a redes de abastecimento de água, saneamento e electricidade existentes
	Vias de comunicação	Valorizar as vias de comunicação existentes/previstas	Vias de comunicação existentes/previstas Tráfego Médio Diário Anual (TMDA)
Gestão e ordenamento territorial	Intermodalidade	Aumentar o uso do transporte ferroviário e marítimo	Carga transportada por modo de transporte (ton)
	Coesão territorial	Promover um maior equilíbrio territorial e contribuir para uma estrutura policêntrica	Eixo Figueira da Foz/Montemor-o-Velho/Soure/Coimbra
	(Re)ordenamento das actividades industriais e logísticas	Assegurar o ordenamento das áreas logísticas e industriais	Proximidade a núcleos urbanos; Pedidos de realocização de estabelecimentos industriais
	Servidões e restrições de utilidade pública	Evitar a afectação de servidões e restrições de utilidade pública	Servidões administrativas e restrições de utilidade pública afectadas

A selecção dos factores críticos para a decisão e respectivos critérios baseou-se, por um lado, nas características das áreas a ocupar e nos principais efeitos expectáveis com o funcionamento das Plataforma Logística e Zona Industrial, e por outro lado, nas orientações e objectivos da política nacional e regional ao nível do ambiente e ordenamento territorial e da economia e logística.

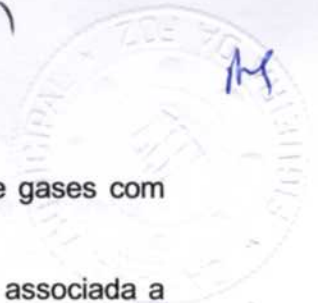
Quadro 2 – Estratégias, políticas, planos e programas

Escala	Instrumentos
Nacional	Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN) 2007-2015
	Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável (ENDS)
	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)
	Programa Portugal Logístico
Regional	Programa Operacional (PO) Regional do Centro
	Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro (PROT-C)
	Plano Regional de Ordenamento Florestal do Centro Litoral (PROF-CL)
	Plano da Bacia Hidrográfica (PBH) do rio Mondego
	Plano estratégico de desenvolvimento do eixo Figueira da Foz/Montemor-o-Velho/Soure/Coimbra

Da avaliação efectuada concluiu-se pela ocorrência de efeitos positivos, destacando-se a oportunidade de atrair novas actividades e novos investidores. Neste sentido, concluiu-se que as áreas propostas irão resultar no aumento da competitividade local e regional, com os seguintes **efeitos positivos**:

- desenvolvimento do porto da Figueira da Foz: a Plataforma Logística de Vale da Murta, com ligação ferroviária ao porto da Figueira da Foz (única infra-estrutura marítimo-portuária com acesso interno à rede ferroviária nacional) irá colmatar as lacunas existentes em termos de suporte logístico ao porto. Prevê-se uma dinamização da actividade portuária, resultante da expansão do *hinterland* do porto, potencialmente à escala ibérica, tendo como consequência um aumento das mercadorias movimentadas e uma maior internacionalização da economia regional;
- dinamização da actividade económica: o estabelecimento de condições infra-estruturais de referência, inseridas nos grandes eixos rodoviários e com condições de intermodalidade, irão aumentar a atractividade do concelho e região a potenciais investidores, resultando na fixação de novas actividades e áreas de negócio e que gerem valor acrescentado;
- criação de emprego e maior inovação: a fixação de novas empresas, e tendo em conta o grande potencial da actividade logística, irá gerar novos postos de trabalho contribuindo para diminuir a taxa de desemprego e criar condições para atrair e fixar população no concelho. A existência de recursos humanos qualificados levará ao desenvolvimento da inovação tecnológica.
- promoção da intermodalidade: aumento do uso de modos de transporte ambientalmente mais sustentáveis (marítimo e ferroviário), resultando num maior equilíbrio entre os diferentes modos de transporte de mercadorias, diminuindo o peso

359



do tráfego rodoviário e, conseqüentemente, na redução de emissões de gases com efeito de estufa;

- promoção da coesão territorial: a criação de nova centralidade urbana associada a uma nova concentração de actividades e a uma nova dinâmica territorial induzida pela presença da plataforma logística, integrada na Rede Nacional de Plataformas Logísticas, com potencialidades para reduzir assimetrias regionais e contribuir para um sistema mais policêntrico. O desenvolvimento das áreas propostas contribuirá para concretizar as funções identificadas para o eixo Figueira da Foz/Montemor-o-Velho/Soure/Coimbra;

- (re)ordenamento das áreas logísticas e industriais: a Plataforma Logística de Vale da Murta integrada na Rede Nacional de Plataformas Logísticas e a Zona Industrial de Pinhal da Gândara têm a capacidade de atrair, quer novas actividades, quer actividades já instaladas em áreas menos infra-estruturadas, podendo libertar solos ocupados por actividades industriais e logísticas dispersos, para usos mais adequados, contribuindo assim para uma maior racionalização do espaço territorial. Conseqüentemente, previu-se uma diminuição do congestionamento dentro do espaço urbano, evitando situações de incomodidade (poluentes atmosféricos e níveis elevados de ruído), com efeitos positivos sobre a qualidade de vida.

Por outro lado, tendo em consideração o terreno a ocupar pelas áreas, foi prevista a ocorrência de alguns efeitos negativos, e que se prendem essencialmente com a artificialização, ocupação e alteração do uso do solo, actualmente agro-florestal.

Estes efeitos são de facto significativos, contudo, considera-se que os mesmos serão avaliados com maior detalhe em sede de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) dos projectos que vierem a ser desenvolvidos e que a isso estejam obrigados. Deste modo, foram previstos **efeitos negativos** nos seguintes aspectos:

- alterações na tipologia de solos: ocupação de solos com aptidão agrícola (RAN) (principalmente na área da Plataforma Logística), contudo estes, são solos naturalmente defendidos e ocupados maioritariamente por floresta;

- alterações nos recursos hídricos: a impermeabilização dos solos nas duas áreas terá implicações nas escorrências superficiais e nos sistemas aquíferos, dado que os terrenos são porosos e a sua recarga é feita sobretudo a partir da precipitação. Serão ainda afectadas linhas de água de carácter sazonal.

- aumento do transporte rodoviário e de pesados, sobretudo com origem/destino à Plataforma Logística. No entanto, a integração da Plataforma Logística nas redes de transporte existentes (rodo-ferroviários e marítimos), a nível local e regional e a elevada capacidade de reserva para dar resposta irá permitir que os níveis de circulação se mantenham estáveis.

- Ao nível das restrições de utilidade pública que visam a conservação do património natural e uso específico do solo, verificou-se a existência de Reserva Agrícola Nacional (RAN) nas áreas da Plataforma Logística e Zona Industrial e Reserva Ecológica Nacional (REN) na área da Plataforma Logística, as quais serão afectadas tendo sido previstos, por isso, efeitos negativos. Contudo, a área de REN (linha de água) na área da Plataforma Logística, poderá ser integrada no projecto e consequentemente salvaguardada.

Do exposto conclui-se que de um modo geral, os **efeitos** serão **positivos**.

### **3. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS DURANTE A CONSULTA REALIZADA NOS TERMOS DO ARTº 7º E OS RESULTADOS DA RESPECTIVA PONDERAÇÃO (subal. ii) da al. b) do nº 1 do artº 10º)**

De acordo com o n.º1 do art. 7º foi consultada a CCDR-Centro, Autoridade Florestal Nacional, Autoridade Nacional de Protecção Civil, Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Centro, Direcção Regional de Economia do Centro, EDP – Energias de Portugal, EP – Estradas de Portugal, Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P., REFER – Rede Ferroviária Nacional, cujo resultado da conferência de serviços se traduz nas seguintes observações:

O representante da Autoridade Nacional de Protecção Civil informou que o parecer desta entidade é favorável, ponderado o necessário custo/benefício no aumento de riscos e vulnerabilidades inerentes à actividade industrial e logística no concelho da Figueira da Foz, porque traduzem matéria necessária ao desenvolvimento económico da Região, salvaguardados todos os requisitos de segurança e prevenção de riscos industriais graves (DL n.º 254/2007, de 12 de Julho) quanto às actividades industriais do Tipo I previstas implantar na zona industrial e Tipos II, III e IV a instalar na plataforma logística, conjugado com o Princípio da Prevenção determinado na Lei de Bases da Protecção Civil (Lei n.º 27/2006, de 3 de Julho), respeitada que seja a criação e manutenção de uma faixa de gestão de combustível com largura mínima de 100 metros no espaço florestal confinante com estas infra-estruturas segundo o previsto no DL n.º 124/2006, de 28 de Junho, determinantes na protecção das

358

populações mais próximas, nomeadamente Quiaios, Brenha, Alhadas e Vila Verde, seus bens e o ambiente, bem como as próprias unidades empresariais aí a instalar.

A representante da Direcção Regional de Economia do Centro informou que deverão constar da Planta de Condicionantes os traçados das linhas eléctricas de média, alta e muito alta tensão existentes e a instalar na área abrangida. Sobre este aspecto, a CCDR esclareceu que esta é matéria da EDP, que está representada na reunião.

Alertou também para a recente publicação do novo regime jurídico do exercício da actividade industrial, aprovado pelo DL 209/2008, de 29 de Outubro, e para as implicações que o mesmo poderá ter sobre a presente proposta, em particular sobre as alterações propostas ao regulamento do PDM.

O representante da EDP – Energias de Portugal informou que de acordo com o DL n.º 148/2007, de 21 de Julho, é o Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias IP a entidade com poderes de representação do Estado perante os concessionários de infra-estruturas, pelo que deve ser essa entidade a pronunciar-se sobre a presente proposta de alteração do PDM, tendo em consideração que a plataforma logística em Vale de Murta interfere com a A14 e a nova zona industrial da Gândara localiza-se em terrenos adjacentes à A17.

O representante da REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE informou que, uma vez que foram introduzidas no Regulamento as correcções solicitadas no parecer anteriormente emitido, nomeadamente com a alteração ao artigo 12º, nada tem a opor a esta proposta.

Por seu lado, o representante da Autoridade Florestal Nacional referiu que se mantém as questões já anteriormente levantadas, nomeadamente a necessidade de salvaguardar, quer na área da plataforma logística quer da nova zona industrial, uma faixa envolvente de gestão de combustível com uma largura mínima de 100 metros, de acordo com o disposto no n.º 11 do artigo 15º conjugado com o n.º 3 do artigo 16º do DL n.º 124/2006, de 28 de Junho.

Por outro lado, e ainda no caso da área proposta para a localização da plataforma logística, alertou para a aplicação do DL n.º 55/2007, de 12 de Março, que estabelece medidas de protecção aos povoamentos florestais percorridos por incêndios, uma vez que se trata de uma zona ardida em 2006. Já no que respeita à zona industrial proposta, estando a respectiva área identificada no PDM como um espaço florestal sensível, deve ser demonstrada a imprescindibilidade da mesma, bem como a inexistência de alternativas, nomeadamente áreas livres nas zonas industriais existentes.

O representante da Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Centro informou que, conforme referido no parecer já anteriormente emitido, uma vez que não se prevê alteração das condicionantes existentes, nada tem a opor à proposta.

O representante da CCDR-Centro concluiu que relativamente à plataforma logística nada se tem a opor, uma vez que esta se insere na Rede Nacional de Plataformas Logísticas. Relativamente à criação da nova zona industrial, esta proposta não parece estar devidamente justificada, quando existe ainda muita área livre no conjunto de zonas industriais existentes no concelho. Esta proposta conduz, aliás, para a necessidade de promover uma reflexão mais profunda sobre a estratégia a seguir no que se refere à localização das zonas industriais no concelho e como tal deveria ser enquadrada no processo de revisão do PDM em curso. Contudo caso haja forte pressão para a localização de indústrias nesta área, poderá ser equacionada neste âmbito, no pressuposto que a sua justificação vai ser integrada na revisão do PDM.

Assim, tendo em conta os pareceres mencionados, foi **emitido parecer favorável** à proposta de alteração do PDM.

A proposta de alteração ao PDM foi também objecto de discussão pública que decorreu entre 2009/01/02 e 2009/02/20, período durante o qual foi registada apenas uma reclamação, cujo teor seria o esclarecimento sobre a localização do projecto e a recusa de uma eventual expropriação que se entendeu ser extemporânea nesta fase por se tratar de um procedimento autónomo que poderá nem sequer ocorrer, uma vez que há outros mecanismos de negociação, pelo que a proposta de alteração não foi objecto de qualquer rectificação.

#### **4. RESULTADOS DAS CONSULTAS REALIZADAS NOS TERMOS DO ARTº 8º (subal. iii) da al. b) do nº 1 do artº 10º)**

O n.º1 do art.º 8º prevê que *“sempre que o plano ou programa em elaboração seja susceptível de produzir efeitos significativos no ambiente de outro Estado membro da União Europeia”* a entidade deverá enviar o projecto e do respectivo relatório ambiental às autoridades desse Estado.

O projecto em causa não é susceptível de causar repercussões ambientais noutro país, pelo que não se considerou necessário proceder ao envio dos referidos documentos.

#### **5. RAZÕES QUE FUNDARAM A APROVAÇÃO DA ALTERAÇÃO DO PLANO À LUZ DE OUTRAS ALTERNATIVAS RAZOÁVEIS ABORDADAS DURANTE A SUA ELABORAÇÃO (subal. iv) da al. b) do nº 1 do artº 10º)**

Apenas duas alternativas foram consideradas no âmbito do procedimento de avaliação ambiental: a aplicação das normas da proposta de alteração do PDM e a continuidade da aplicação das normas estabelecidas no PDM em vigor desde 18 de Junho de 1994.



Tendo em linha de conta que a tendência futura será o aumento dos fluxos de mercadorias e o acréscimo das actividades logísticas em Portugal face à sua posição geo-estratégica, prevê-se o seguinte cenário no concelho da Figueira da Foz, caso não se altere o PDM para as áreas propostas:

- a inexistência de condições de suporte logístico irá:

1) condicionar o alargamento do *hinterland* do porto da Figueira da Foz, reflectindo-se no seu fraco desenvolvimento e perda de competitividade face a outros portos com plataformas logísticas associadas, e integradas na Rede Nacional de Plataformas Logísticas;

2) não irá promover a fixação de novas actividades, em detrimento de localizações mais atractivas;

3) a não fixação de novas empresas impede a criação de novos postos de trabalho;

- eventual aparecimento de outras plataformas logísticas no concelho e na região, em locais menos apropriados e sem as devidas infra-estruturas, levando a uma maior dispersão territorial e fraca consolidação dos espaços urbanos;

- inexistência de factores de referência no suporte competitivo às empresas que visem a transformação de Figueira da Foz num pólo especializado sustentado, assegurando uma estrutura policêntrica e o reforço do eixo Figueira da Foz/Montemor-o-Velho/Soure/Coimbra;

- não aproveitamento das condições de intermodalidade associadas à área da Plataforma Logística de Vale da Murta, com consequências positivas na distribuição modal;

- dificuldades em responder em tempo útil à solicitação de pedidos de realocação de espaços industriais.

- por outro lado, poderá ocorrer uma pressão para ocupação industrial e logística em locais incluídos na área da Plataforma Logística ou na sua envolvência, face à localização e condições de acessibilidade (proximidade ao porto, à linha-férrea e A14).

Como resultado da avaliação ambiental efectuada, concluiu-se que a alteração proposta seria a que mais-valias traria para o concelho, facto que justificou a sua aprovação.

**6. AS MEDIDAS DE CONTROLO PREVISTAS EM CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NO ARTO 11º (subal. v) da al. b) do nº 1 do artº 10º)**

Da análise territorial e ambiental efectuada apresenta-se um conjunto de recomendações, divididas por medidas de prevenção e medidas de controlo. Estas medidas deverão ser integradas no futuro planeamento das áreas propostas, permitindo estabelecer regras e uma gestão ambientalmente sustentável.

As medidas de prevenção identificadas referem-se aos seguintes níveis de actuação:

- Divulgação - a actividade logística constitui um suporte essencial ao desenvolvimento empresarial e competitividade local e regional. De modo a contribuir para o sucesso e alargamento da área de influência da Plataforma Logística de Vale da Murta, assim como a atractividade da Zona Industrial de Pinhal da Gândara é fundamental adoptar medidas de divulgação e promoção.
- Formação e inovação - a formação é uma componente essencial para melhorar os serviços da logística e assegurar a inovação na indústria;
- paralelamente, é importante assegurar a sustentabilidade das actividades económicas, através do incentivo à implementação de sistemas de gestão ambiental e de eco-eficiência.
- Gestão territorial - um dos objectivos para alterar o PDM consiste em dotar o concelho de uma Plataforma Logística e uma Zona Industrial assegurando o ordenamento territorial. Para isso, são definidas medidas para assegurar a: protecção dos recursos hídricos, superficiais e subterrâneos; correcta gestão das áreas logísticas e industrias; e correcta ocupação do solo actual e futura com as dinâmicas e fluxos previsto.

As medidas de controlo (Quadro 3), fazendo parte da monitorização, visam avaliar e controlar os efeitos significativos decorrentes da alteração proposta ao PDM a fim de identificar atempadamente e corrigir os efeitos negativos imprevistos.

356

Quadro 3 – Medidas de controlo

Medidas	Indicadores	Unidade de medida
Promover a Plataforma Logística de Vale da Murta e a Zona Industrial de Pinhal da Gândara	Acções de divulgação	N.º
Assegurar níveis de formação adequados e especializados	Formandos em acções de formação e inovação	N.º
Dinamizar a actividade portuária e aumentar o hinterland	Mercadorias movimentadas	ton
	Comercio internacional de mercadorias	Euros
Promover a criação de emprego	Postos de trabalho	N.º
Promover a qualificação da mão-de-obra	População empregada qualificada	N.º
Promover soluções integradas e inovadoras de fixação de novas áreas de negócio	Acções de apoio à fixação de novas actividades	N.º
	Novas actividades	N.º
Promover a sustentabilidade das actividades económicas	Indústrias com sistemas de gestão ambiental e de ecoeficiência	N.º
Assegurar a protecção dos recursos hídricos	Acções de defesa contra o risco de cheia	N.º
	Acções que asseguram a qualidade da água	N.º
	Acções de manutenção da drenagem natural e recarga do aquífero	N.º
	Linhas de água beneficiadas	m
	Acções que contribuem para o uso eficiente da água	N.º
Assegurar a localização das actividades industriais e logísticas nas zonas industriais e Plataforma Logística	Pedidos de realocização de estabelecimento industriais	N.º
Promover o uso dos transportes ferroviário e marítimo	Acções de incentivo ao uso dos transportes ferroviário e marítimo	N.º
	Carga transportada por modo de transporte	ton
Assegurar condições de circulação estáveis nas vias de acesso às áreas da Plataforma Logística e Zona Industrial	Tráfego Médio Diário Anual	N.º
Assegurar a qualidade de vida dos núcleos urbanos próximos e/ou atravessados por veículos pesados	Situações de incomodidade nos núcleos urbanos nas proximidades e/ou atravessados por veículos pesados (qualidade do ar, ruído)	Qualidade do ar Níveis de ruído
Estudar formas de criar áreas de compensação (RAN e espaços florestais)	Áreas de compensação	ha

Figueira da Foz, 27 de Julho de 2009

O Presidente da Câmara Municipal



Eng.º António Duarte Silva