

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.

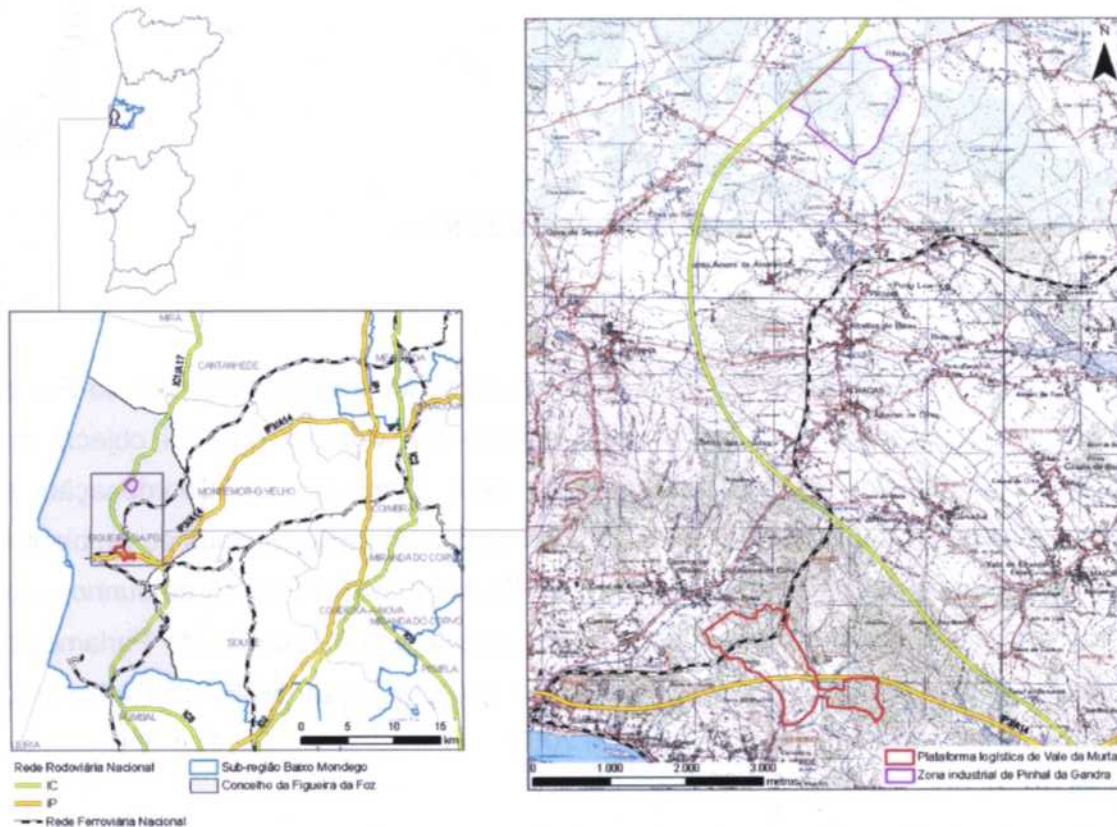


Figura 1 – Localização das áreas propostas para a PL de Vale da Murta e ZI de Pinhal da Gândara

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.

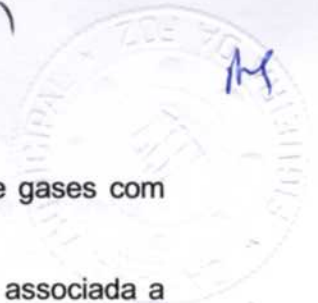
Quadro 2 – Estratégias, políticas, planos e programas

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

