



ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Centro Logístico de Aveiras – Azambuja Estudo Prévio

Resumo Não Técnico

CURSO DE ÁGUA^{LDA}

Aveiro, 23 de junho de 2025

O responsável técnico



João Carlos Maia Margalha

Membro profissional da Associação Portuguesa de Impactes Ambientais



DOCUMENTO PREPARADO POR PERITO COMPETENTE EM AIA:
CONSULTOR COORDENADOR NÍVEL 2

Índice

1.	<i>Introdução</i>	<i>9</i>
2.	<i>Localização do projeto.....</i>	<i>10</i>
3.	<i>Descrição geral do projeto</i>	<i>13</i>
4.	<i>Construção do projeto</i>	<i>17</i>
5.	<i>Funcionamento do projeto</i>	<i>19</i>
6.	<i>Prazos de realização do projeto.....</i>	<i>20</i>
7.	<i>Síntese de impactes ambientais</i>	<i>21</i>
8.	<i>Medidas de minimização e monitorização</i>	<i>23</i>

1. Introdução

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico (RNT) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto do Centro Logístico de Aveiras (CLA).

O projeto consiste na criação de um pólo de distribuição intermodal constituído por um lote com 3 armazéns, com as respetivas infraestruturas viárias, de drenagem de águas residuais e pluviais, de abastecimento de água, gás, eletricidade e telecomunicações. O projeto encontra-se na fase de Estudo Prévio.

O RNT tem como objetivo sintetizar os aspetos mais importantes do EIA e encontra-se escrito numa linguagem que se pretende acessível à generalidade dos principais interessados, de modo a que estes possam participar na Consulta Pública do EIA.

Para a obtenção de informações detalhadas poderá ser consultado o EIA completo (Relatório Síntese e respetivos Anexos) que estará disponível no Município da Azambuja, na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo e na plataforma eletrónica Participa.pt.

O EIA analisa os efeitos do projeto no meio natural e social e apresenta medidas para reduzir os efeitos mais prejudiciais. Corresponde ao instrumento técnico que suporta o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), que inclui a realização do EIA propriamente dito, a consulta pública e culmina com a emissão da Declaração de Impacte Ambiental (DIA), que será obrigatoriamente considerada no licenciamento do projeto.

O proponente do projeto é a empresa Glacier Crown. A Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental é a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo e a entidade licenciadora é a Câmara Municipal da Azambuja.

O Estudo de Impacte Ambiental foi elaborado durante os meses de março a junho de 2025.

2. Localização do projeto

O projeto está localizado na Quinta da Ameixoeira, freguesia de Alcoentre, concelho da Azambuja (Figura 1). A área do projeto dista cerca de 12 km da sede do concelho – Azambuja, localizada a sul.

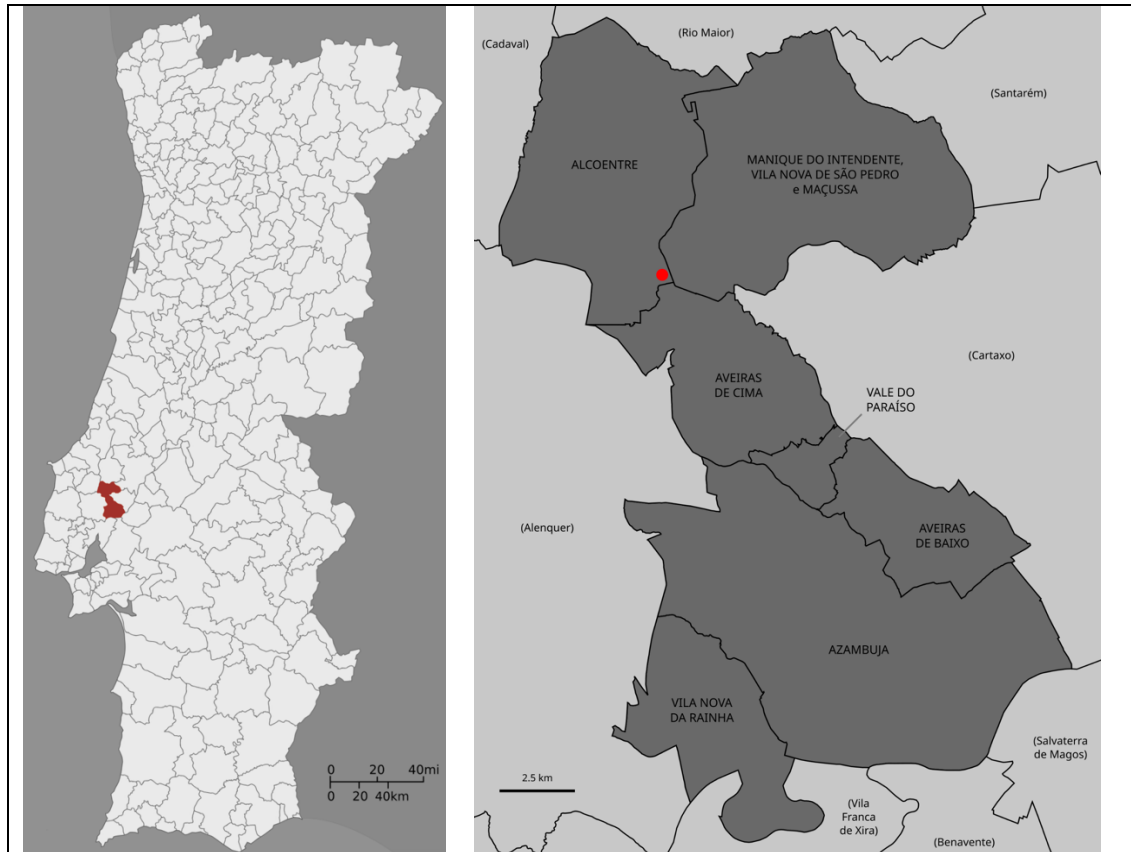


Figura 1 – Enquadramento territorial.

A área do projeto tem 286.510 m² e situa-se na contiguidade da EN366, que lhe proporciona o acesso direto, entre as localidades de Alcoentre, a norte, e Aveiras-de-Cima, a Sul (Figura 2).

Aquela via permite aceder à EN1 e à A1, a partir das quais se acede aos principais portos, bem como aos principais polos urbanos e industriais do país.

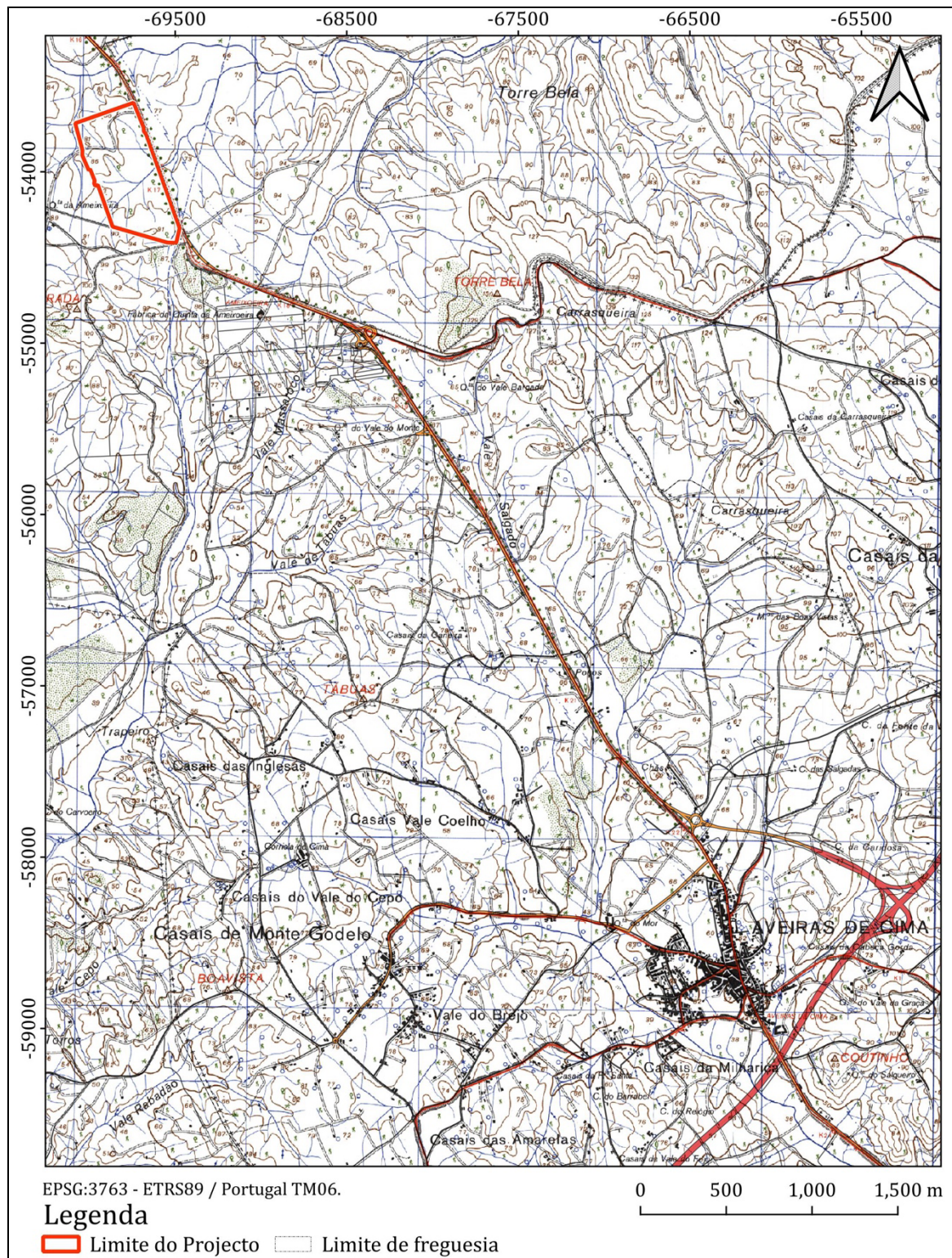


Figura 2 – Localização do Centro Logístico de Aveiras.

O projeto incide, essencialmente, numa extensa plataforma aplanada, em resultado de movimentos de terras anteriores, e parcialmente ocupada por matos (Figura 3). Na sua contiguidade, a sueste, encontram-se as instalações da Companhia Logística de Combustíveis

(CLC). Na envolvente existem ainda áreas agrícolas e extensas manchas de floresta de eucalipto e pinheiro.

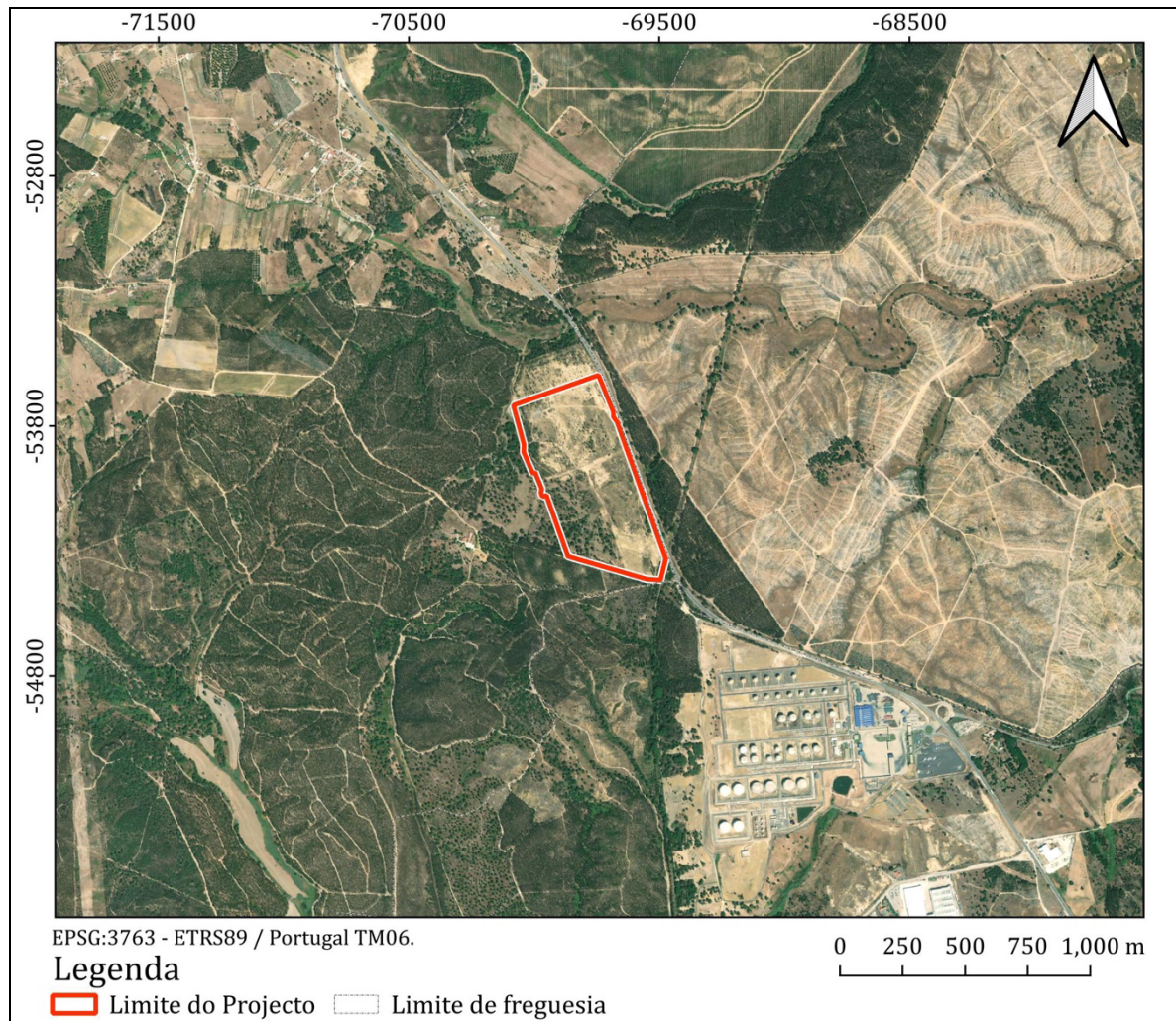


Figura 3 – Imagem de satélite da área do projeto e sua envolvente.

O aglomerado mais próximo da área do projeto é Casais da Caneira, a cerca de 1.000 m a noroeste. Existem diversas habitações dispersas na envolvente afastada (a mais de 350 m) mas na envolvente imediata (raio de 100 m) não existem habitações.

3. Descrição geral do projeto

O projeto consiste numa operação urbanística de edificação e obras de urbanização numa área com 286.510 m², para efeitos de criação de um polo de distribuição intermodal designado por “Centro Logístico de Aveiras”.

Está prevista a construção de 3 edifícios de armazenagem e das infraestruturas viárias e de estacionamento, mas também das redes de abastecimento de água, drenagem de águas residuais e pluviais, eletricidade e telecomunicações.

A proposta estabelece um desenho urbano simples e funcional, assente numa estrutura ortogonal desenvolvida a partir de dois eixos viários estruturantes que determinam a organização, quer dos restantes acessos, quer da implantação das construções, bem assim como as bolsas de estacionamento.

O CLA é composto por dois complexos autónomos. O Complexo A, com um único edifício, mais pequeno, e o Complexo B, que compreende dois edifícios paralelos (Figura 4).



Figura 4 – Planta síntese do projeto.

Os três edifícios, de áreas e volumes distintos, correspondem a construções paralelepípedicas com caracterização e altura iguais, sendo as três envolvidas pelos acessos e respetivas bolsas de estacionamento, quer para veículos ligeiros quer para pesados.

Os edifícios de armazenagem terão as seguintes características:

Quadro 1 – Características dos edifícios.

Complexos logísticos	Edifícios de armazenagem	Área de implantação (m²)	Área de construção (m²)	Cércea (m) / pisos (nº)	Frações (nº)	Cais (nº)
Complexo A	Edifício 1	20.391	22.526	15 /2	2	25
	Portaria	49	49	-	-	-
Complexo B	Edifício 2	35.165	39.021	15 /2	2	90
	Edifício 3	25.633	28.983	15 /2	3	41
	Portaria	49	49	-	-	-
Total		81.287	90.628	15 /2	7	156

Confinante com a nova via publica a criar, intermediando os dois complexos, mas fora do perímetro destes, desenvolvem-se duas bolsas de estacionamento publico (uma para veículos pesados, a norte, e outra para ligeiros, a sul), que visam satisfazer as necessidades geradas pela atividade do CLA.

O CLA será vedado na extensão do limite de propriedade.

No Quadro 2 apresenta-se um resumo das características do projeto.

Quadro 2 – Quantificação e parâmetros urbanísticos do CLA.

Áreas	m²	%
Área do projeto	286.510	100,00
Área de implantação	81.287	28,4
Área de construção	90.628	31,6
Área de arruamentos, passeios, parques/cais, estacionamentos de pesados	91.106	31,8
Área de estacionamentos de ligeiros (permeável)	14.165	4,9
Área verde (espaços verdes e áreas livres)	92.926	32,9
Área de impermeabilização	172.393	60,2
Índice de implantação	0,28	-
Índice de construção	0,32	-
Índice de Impermeabilização	0,60	-

Na Figura 6 apresenta-se a simulação da configuração do projeto e respetivos edifícios.



Figura 6 – Simulação da presença projeto.

Todas as infraestruturas necessárias serão objeto de projetos específicos garantindo-se a ligação às diferentes redes existentes, bem como o prolongamento destas na área da intervenção.

As áreas verdes compreendem pequenos corredores ao longo das vias de acesso e bolsas de estacionamento público e uma área inteiramente naturalizada, que preserva o coberto vegetal existente, correspondendo às áreas não construídas e às extremas de confronto com os restantes terrenos. Prevê-se ainda uma cortina arbórea que visa reduzir a visibilidade dos edifícios a partir da EN366.

4. Construção do projeto

A fase de construção irá iniciar-se com a marcação topográfica, seguida da limpeza do terreno, desmatção e demolições.

Nos locais a intervencionar será efetuada uma decapagem do terreno, procedendo-se depois ao seu armazenamento em local adequado. Os materiais sobrantes que sejam considerados adequados, serão utilizados na modelação do terreno. O manto vegetal será armazenado para posterior colocação e espalhamento nas zonas verdes.

Serão depois realizados os movimentos de terra (escavações e aterros) de forma a obter as cotas de trabalho para as plataformas dos armazéns, arruamentos, passeios e estacionamento. O solo resultante da escavação será transportado para o estaleiro e permanecerá empilhado, para posterior triagem e reutilização em zonas de aterro.

Não haverá necessidade de materiais de empréstimo. Os materiais sobrantes serão transportados a operador licenciado ou vazadouro.

Após a modelação do terreno, seguem-se os seguintes trabalhos:

- Fundações
- Laje de betão
- Estrutura de betão pré-fabricada
- Colocação de painéis de fachada
- Colocação de cobertura
- Instalações mecânicas
- Sistemas de águas
- Instalações elétricas
- Pavimentação de estradas e vias de acesso.

O estaleiro de apoio à obra será localizado junto à entrada do CLA, entre os dois complexos logísticos.

Os trabalhos de construção contemplam as seguintes ações:

- Limpeza, demolições e desarborização.
- Movimentos de terras.
- Funcionamento do estaleiro.
- Construção das infraestruturas e edifícios
- Transporte de pessoas e materiais.

Na fase de construção é esperada a produção de esgotos com origem nas instalações sanitárias do estaleiro. As águas residuais serão conduzidas até fossa estanque e depois encaminhadas para descarga numa Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) devidamente autorizada.

O consumo de água terá origem em depósito temporário abastecido por camião cisterna.

A utilização de maquinaria e outros equipamentos de apoio à construção vai originar um conjunto de resíduos associados a operações de manutenção e abastecimento. Serão ainda produzidos resíduos de construção e demolição, madeiras e resíduos de embalagens.

A circulação de veículos e a utilização de equipamentos deverá originar a emissão de poluentes atmosféricos e de ruído.

Para os trabalhos de construção, estima-se que a mão de obra a afetar seja de 200 trabalhadores, constituída por engenheiros, topógrafos, manobreadores, soldadores, pedreiros e serventes, ainda que o número máximo de trabalhadores em simultâneo na obra seja de 30 a 40 trabalhadores por dia.

O investimento previsto para a fase de construção do projeto será de 75 milhões de euros.

5. Funcionamento do projeto

Atendendo à natureza esperada das atividades a instalar, o funcionamento do CLA corresponderá à manipulação, gestão, armazenagem e transporte de diversos tipos de bens.

Durante a fase de funcionamento as principais ações são:

- Presença física das infraestruturas e edifícios.
- Funcionamento das atividades instaladas.
- Transporte de pessoas e bens.

Na fase de funcionamento, o consumo de água terá origem na rede pública, cuja água é fornecido pela empresa Águas da Azambuja S.A. a partir da adutora localizada junto ao limite sudeste da área do projeto, proveniente das Águas do Vale do Tejo, S. A.

Os esgotos produzidos na área do projeto terão origem nas utilização de balneários, instalações sanitárias e refeitórios/cantinas. As águas residuais serão encaminhadas até à ETAR de Alcoentre por uma conduta a contruir, que se constitui como um projeto complementar. Todo o efluente descarregado na rede terá que cumprir as condições de descarga do Regulamento do Serviço de Saneamento de Águas Residuais do Município da Azambuja.

As águas pluviais com origem na área do projeto serão conduzidas para a charca localizada no limite noroeste da área de intervenção.

Como resultado do funcionamento do projeto, serão produzidos resíduos urbanos ou equiparados, com origem nas atividades a instalar.

A emissão de poluentes atmosféricos resultará do tráfego rodoviário com origem/destino no CLA proporcionado pela atividade de logística que se irá instalar. Não é esperado que as atividades a instalar no CLA tenham emissões gasosas.

Na fase de funcionamento é esperada a emissão de ruído que terá origem no tráfego rodoviário gerado pelas atividades a instalar. O controlo do ruído é uma obrigação legal, pelo que os edifícios devem apresentar as características de atenuação que permita o cumprimento da legislação nacional, não sendo de esperar a emissão de ruído para o exterior.

O funcionamento pleno do projeto deverá criar cerca de 250 postos de trabalho.

6. Prazos de realização do projeto

A fase de construção terá uma duração total de 20 meses (Figura 7), com início previsto para novembro de 2025.

Descrição dos trabalhos	Meses																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Trabalhos preparatórios																				
Movimentos de terras																				
Construção do Armazém 1																				
Construção do Armazém 2																				
Construção do Armazém 3																				
Infraestruturas																				
Acessos e pavimentos																				
Legalização e testes																				

Figura 7 – Cronograma da fase de construção.

Estima-se que o projeto entre em funcionamento assim que terminar a construção das infraestruturas e armazéns, ou seja, 20 meses após o início da construção. A instalação e funcionamento das atividades deverá iniciar-se em julho de 2027 estimando-se que o pleno funcionamento seja atingido até ao final desse ano, quando todas as unidades de armazenagem estiverem ocupadas.

7. Síntese de impactes ambientais

Fator Ambiental	Impactes	Importância	
		Fase de construção	Fase de funcionamento
População e saúde humana	Alteração da estrutura populacional		
	Fomento da economia e emprego		
	Perturbação das condições de circulação		
	Afetação da qualidade de vida e saúde		
Ambiente sonoro	Alteração dos níveis sonoros		
Clima, alterações climáticas	Emissão de GEE		
Qualidade do ar	Alteração da qualidade do ar		
Geologia e geomorfologia	Alteração do substrato geológico e da geomorfologia		
Solo, uso do solo e território	Destruição das características dos solos e artificialização		
	Alteração da estrutura territorial		
Recursos hídricos superficiais	Modificação dos padrões de drenagem superficial		
	Degradação da qualidade da água		
	Afetação da quantitativa		
Recursos hídricos subterrâneos	Modificação dos padrões de infiltração e recarga de aquíferos		
	Contaminação das águas subterrâneas		
	Afetação da quantitativa		
Biodiversidade e sistemas ecológicos	Afetação de áreas protegidas		
	Destruição de habitats, flora e fauna		
Paisagem	Modificações da estrutura da paisagem		
	Efeito visual		
Património cultural	Destruição de valores culturais		

Legenda:

Nulo	Negligenciável
Positivo Indeterminado	Negativo Indeterminado
Positivo de Baixa Importância	Negativo de Baixa Importância
Positivo de Média Importância	Negativo de Média Importância
Positivo de Elevada Importância	Negativo de Elevada Importância

O projeto traduz-se num importante veículo de otimização da cadeia de abastecimento do país e promoção de uma maior eficiência nos transportes de mercadorias, enquadrado na crescente vocação do concelho da Azambuja para estas atividades, procurando simultaneamente o seu desenvolvimento.

Apresenta, por isso, impactes positivos de elevada importância na sócio economia local e regional, tanto na fase de construção como na fase de funcionamento, atendendo aos efeitos multiplicadores que lhe estão associados, que se traduzem numa melhoria das condições sociais e económicas na sua área de influência.

A grande maioria dos restantes impactes são negligenciáveis ou, sendo negativos, são de baixa importância. Excetuam-se os impactes negativos na paisagem, devido à amplitude das obras, mas apenas na fase de construção, sendo por isso temporários de curta duração.

A análise de risco efetuada mostra que o projeto não agrava os riscos identificados.

8. Medidas de minimização e monitorização

Com vista à minimização dos impactes identificados, são propostas diversas medidas de minimização que, atendendo à reduzida expressão dos impactes, não são mais que medidas de boas práticas ambientais na gestão das obras e no funcionamento do CLA.

Para a fase de construção, e de acordo com os impactes a ocorrer nesta fase, preconiza-se o Acompanhamento Ambiental da Obra, cujo objetivo consiste em verificar e controlar a implementação correta das medidas de minimização. Simultaneamente, a equipa de Acompanhamento Ambiental da Obra auxiliará o proponente e demais intervenientes na concretização das medidas e na prevenção e resolução de questões ambientais inesperadas que possam surgir no decorrer da construção.

Para a fase de funcionamento é proposta a elaboração um plano de monitorização para os Recursos hídricos superficiais, ainda que os impactes sejam negligenciáveis, no sentido de verificar a validade da avaliação efetuada e a necessidade de implementar medidas de controlo.