



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação		
Designação do Projecto:	Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª Fase) e Ligação Rodoviária à A12	
Tipologia de Projectos:	Anexo I, n.º 7 alínea b) Anexo II, ponto 10, alínea b)	Fase em que se encontra o Projecto: Estudo Prévio – Ligação Rodoviária à A12 Projecto de Execução – Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª fase)
Localização:	Concelho de Palmela	
Proponente:	Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª Fase) - LOGZ – Atlantic Hub, SA. Ligação Rodoviária à A12 – BRISA, SA	
Entidade licenciadora:	Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª Fase) – Câmara Municipal de Palmela Ligação Rodoviária à A12 – INIR, IP	
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 1 de Outubro de 2009

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada
----------------	---

Condicionantes:	<p>Globais</p> <p>G1 – A entrada em funcionamento da plataforma apenas deverá ocorrer aquando da entrada em funcionamento da Ligação rodoviária à A12.</p> <p>G2 – Assegurar a continuidade do processo de concertação com a REFER e com a RAVE, de modo a garantir a necessária articulação, em matéria de acessibilidade ferroviária à Plataforma.</p> <p>G3 – De forma a assegurar a intermodalidade do projecto, apresentar à Autoridade de AIA o projecto do Centro Intermodal de Mercadorias no prazo de um ano, após a viabilização do projecto de execução da Linha Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa/Madrid, bem como a definição das soluções de ligação ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL).</p> <p>G4 – O licenciamento só poderá ocorrer após publicação em Diário da República da carta contendo a alteração à Reserva Ecológica Nacional (REN).</p> <p>I) Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (PLMP) (1ª Fase)</p> <ol style="list-style-type: none">1. Apresentação de um estudo que demonstre que as captações privadas licenciadas existentes na envolvente da Plataforma não serão afectadas.2. Dimensionamento dos separadores/retentores de hidrocarbonetos para tratar 100% das águas de drenagem resultante da ocorrência da 1ª chuvada após um período seco.3. Não ocupação do leito de cheia da Ribeira do Vale das Eras, calculado considerando o redimensionamento da passagem hidráulica sob o caminho-de-ferro para um período de retorno de 100 anos.4. Apresentação de um Projecto de Requalificação da rede fluvial na área afecta à PLMP e sua envolvente, nomeadamente da Ribeira do Vale das Eras, enquadrando-a no Parque (Área Verde de Utilização Colectiva) a criar, e da vala a criar para desviar a linha de água tributária da Ribeira do Chaparro do Homem.5. Apresentação do destino final das lamas da ETAR, devendo ser equacionada a sua utilização nas zonas verdes da PMLP.6. Reformulação das medidas de minimização do Ruído, tendo em consideração as
------------------------	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>rodovias do interior da PLMP.</p> <ol style="list-style-type: none">7. Alteração dos perfis relativos ao estacionamento, de acordo com o Quadro 4 (Perfis transversais dos arruamentos propostos pelo Loteamento) apresentado no Aditamento ao EIA.8. Deverá ser previsto o adensamento da cortina arbórea proposta no Projecto de Arranjos Exteriores para os limites Este da área a construir, que contemplam apenas a criação de um ou de dois alinhamentos de árvores.9. De acordo com o Parecer da REFER, o “Regulamento do Projecto de Loteamento” deverá reflectir os normativos que regulamentam as distâncias sobre “Servidões de prédios confinantes com o Domínio Público Ferroviário”, a serem constituídos no exterior do limite do espaço canal ferroviário e nos termos do DL nº 276/2003, de 4 de Novembro.10. De acordo com o Parecer da RAVE, a interferência do projecto com as infra-estruturas ferroviárias existentes e previstas deverá ser coordenada em maior detalhe posteriormente, em fase de Projecto de Execução da linha de Alta Velocidade do eixo Lisboa/Madrid e da ligação ferroviária ao NAL, que darão cumprimento às recomendações e orientações constantes das respectivas DIA. Neste contexto, com vista à compatibilização deste projecto com os corredores em estudo para a implantação das ligações ferroviárias existentes e previstas, será ainda necessário, em fase subsequente de desenvolvimento do empreendimento, considerar as eventuais afinações decorrentes dos traçados definitivos que vierem a ser definidos e respectivas zonas de servidão <i>non aedificandi</i> da Linha Ferroviária de Alta Velocidade, estabelecidas no Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 Novembro, bem como implementar todas as medidas necessárias à compatibilização dos vários projectos.11. Cumprimento das medidas de minimização e dos programas de monitorização referidos na presente DIA.12. Inclusão no Caderno de Encargos da Obra todas as medidas dirigidas para a fase de obra. <p>II) Ligação Rodoviária à A12:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Desenvolvimento de uma solução de projecto dentro do corredor estudado (quer para a plena via, quer para as Ligações), tomando em consideração o teor do Parecer Final da CA, dos Pareceres Externos e os resultados da Consulta Pública e que cumpra as seguintes condicionantes:<ol style="list-style-type: none">a) Não contemple ligações à rede local;b) O atravessamento da Rua do Ouro seja feito de nível (à mesma cota);c) Para o atravessamento da Ribeira de Vale de Marmelos, seja equacionada uma solução de Projecto que permita garantir uma faixa <i>non aedificandi</i> de 20 m a partir de cada margem, assim como uma proposta para a sua requalificação, no sentido de minimizar os impactes identificados, preservando os valores naturais associados à referida ribeira, e garantir a função desta linha de água como corredor estruturante secundário da Rede Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental (REM), estabelecida no âmbito PROT-AML.
<p>Estudos/Projectos a entregar em fase de RECAPE (Ligação rodoviária à A12)</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Apresentação de uma avaliação mais detalhada, recorrendo a modelos desenvolvidos para o efeito, dos impactes na qualidade da água decorrentes do tráfego rodoviário, apresentando as respectivas medidas de minimização. Entre estas medidas deverá ser atendido ao exposto pela DGADR, não devendo o sistema de drenagem descarregar para as linhas de água que tenham por finalidade a rega, nem para áreas agrícolas.2. Apresentação de um estudo relativo ao Ambiente Sonoro que avalie detalhadamente os impactes e as respectivas medidas de minimização a implementar nos receptores afectados, de onde se salienta a necessidade de



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>preconização de medidas de minimização para todos os receptores onde ocorram acréscimos superiores a 12 dB(A), face à situação actual, para além das medidas necessárias ao cumprimento dos valores limite aplicáveis. Nesse estudo, deverá proceder-se também à revisão dos impactes cumulativos. As medidas de minimização a preconizar para a fase de exploração deverão ter em conta os seguintes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none">a) os valores limite aplicáveis, tendo em conta a classificação de zonas mistas e sensíveis que os municípios entretanto venham a adoptar ou a ausência de classificação;b) as medidas de minimização devem privilegiar a actuação na fonte de ruído e, só depois, actuar no caminho de propagação do ruído;c) depois de esgotadas todas as medidas na fonte, caso sejam necessárias medidas no caminho de propagação do ruído, devem ser privilegiadas as barreiras acústicas naturais (modelação de taludes), sempre que exista espaço disponível, de modo a constituírem um elemento menos intrusivo do ponto de vista paisagístico e a terem melhor aceitação por parte das populações;d) nos casos em que não seja possível implantar barreiras naturais, devem ser preconizadas barreiras artificiais que, quando tiverem de ser do tipo absorvente, devem apresentar coloração que minimize o impacte visual negativo, facilitando a sua integração paisagística. Ainda neste contexto, as barreiras absorventes poderão integrar secções transparentes (por exemplo, em painéis de policarbonato), intercaladas, de modo a minimizar a obstrução visual provocada. No entanto, a área total dos elementos transparentes (necessariamente reflectores sonoros) não deverá exceder 20% da área total de cada barreira, de forma a não prejudicar a característica absorvente sonora global destas;e) a eficácia das medidas de minimização deverá ser avaliada para todos os pisos de interesse dos edifícios, tendo em conta os níveis sonoros resultantes. <ol style="list-style-type: none">3. Apresentação de um estudo da Qualidade do Ar, efectuando novas simulações para a fase de exploração, que avalie detalhadamente os impactes e apresente as respectivas medidas de minimização a implementar.4. Apresentação de um estudo onde sejam aprofundados os impactes na socioeconómica, nomeadamente os decorrentes do corte e afectação de propriedades agrícolas, afectação de habitações e apoios agrícolas, corte de acessibilidades, efeito de barreira, afectação das vias existentes, etc, para a fase de construção e para a fase de exploração, e propostas as respectivas medidas de minimização/compensação. Este Estudo deverá também ter em consideração os aspectos mencionados no âmbito da consulta pública. O Projecto de Execução deve corresponder à solução que minimize os impactes identificados no estudo acima referido e deverá incorporar as medidas de minimização/compensação nele identificadas.5. Apresentação de um estudo que proceda à redefinição dos restabelecimentos e definição da rede de caminhos paralelos, os quais deverão ser definidos de acordo com as Juntas de Freguesia e os proprietários e residentes afectados.6. Demonstração da compatibilização do projecto com o gasoduto da Transgás segundo as normas técnicas e de segurança estabelecidas para este tipo de acções.7. Apresentação de um Plano de Integração Paisagística (PIP) da obra, que deverá atender às seguintes questões:<ol style="list-style-type: none">a) Deverão ser usadas, tanto quanto possível, espécies de árvores, arbustos e herbáceas autóctones na área de intervenção, para um maior sucesso das sementeiras e plantações a executar.b) Deverão ser usadas espécies alóctones para as quais tenha sido observado
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>comportamento invasor em território nacional.</p> <p>c) As sementeiras deverão ser feitas recorrendo a hidrossementeira, separadamente para espécies herbáceas e arbustivas.</p> <p>d) Deverá recorrer-se a plantações, em módulo ou não, de espécies arbustivas e arbóreas.</p> <p>e) A envolvente às barreiras acústicas pelo lado exterior à rodovia deverá ser alvo de plantações com espécies arbustivas, arbóreas e trepadeiras com dimensão considerável à data de plantação (árvores com PAP nunca inferior a 12/14 cm; arbustos com altura não inferior a 0,5 m), para que a redução do impacte visual das mesmas ocorra tão cedo quanto possível.</p> <p>f) Pela mesma razão, a base dos taludes de aterro com altura superior a 1 m localizados nas proximidades de edifícios de habitação (a menos de 80 m dos mesmos) deverá igualmente ser alvo de plantações com espécies arbustivas e arbóreas com dimensão considerável à data de plantação (árvores com PAP nunca inferior a 12/14 cm; arbustos com altura não inferior a 0,5 m). As plantações de arbustos ou trepadeiras deverão prolongar-se pelo talude acima.</p> <p>g) Nas áreas na proximidade de edifícios de habitação, o enquadramento paisagístico da obra não se deve limitar à criação de cortinas verdes lineares e monótonas, mas deverá ser realizado um projecto de integração adequado a cada situação e tendo em conta as características específicas de cada uma delas. Este deverá contemplar a criação de cenários diversos, compostos por várias espécies arbóreas e arbustivas, distribuídos livremente ou constituindo alinhamentos múltiplos e diversificados.</p> <p>h) Realização do revestimento vegetal dos taludes tão rapidamente quanto possível, para evitar a erosão hídrica e acelerar a mitigação dos impactes visuais.</p> <p>i) Localização dos estaleiros preferencialmente dentro da área da PMLP.</p> <p>8. Concretização no RECAPE das medidas de minimização mencionadas no EIA (Gerais e Específicas) e no Parecer da CA, as quais se referem na presente DIA, sem prejuízo de outras que se venham a revelar-se necessárias, para a fase de construção e para a fase de exploração, e que decorram dos estudos atrás mencionados.</p> <p>9. Apresentação da análise de todos os aspectos mencionados no âmbito da consulta pública efectuada, em termos de medidas de minimização e compensação apresentadas, demonstrando a sua integração no projecto.</p> <p>10. Indicação no RECAPE das medidas incluídas no documento “Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção”, da APA, que deverão ser implementadas, as quais deverão ser devidamente adaptadas ao Projecto de Execução.</p> <p>11. Inclusão no caderno de encargos das medidas de minimização específicas para a fase de obra.</p> <p>12. Concretização no RECAPE dos programas de monitorização, em consonância com o referido na presente DIA.</p>
--	--

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de Minimização para o Projecto de Execução:

Da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª fase)

Fase de preparação prévia à execução das obras

MP1- Elaborar um Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGAO) constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos das obras e identificação e pormenorização das medidas de minimização a implementar aquando da sua realização. Do PGAO deverão fazer parte um Plano de Gestão de Resíduos em Obra e um Plano de Gestão do



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Estaleiro. As cláusulas técnicas ambientais constantes do PGOA comprometem o empreiteiro e o dono da obra a executar todas as medidas de minimização identificadas, de acordo com o planeamento previsto. As medidas apresentadas para a fase de construção e para a fase posterior à construção da obra devem ser incluídas no PGOA.

MP2- Divulgar o programa de execução das obras às populações residentes na área envolvente (freguesias de Poceirão, Pinhal Novo e Palmela). A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações das acessibilidades.

MP3- Implementar e manter um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas, informação sobre o projecto, atendimento de eventuais sugestões e reclamações, de forma a aferir o grau de eficácia das medidas mitigadoras e equacionar a necessidade de implementação de novas medidas. Esta acção deverá ser implementada no momento em que se divulga o programa de execução das obras à população e deverá funcionar no decurso da construção do loteamento (2009-2011), ou seja, no período em que decorrem as actividades mais intensas (movimentação de terras e infra-estruturação).

MP4- Na subcontratação directa de empresas, serviços, aquisição de produtos e recrutamento de mão-de-obra, deverá ser dada prioridade à mão-de-obra e às empresas de base local e regional, medida a desenvolver preferencialmente em articulação com entidades locais (autarquias, centros de emprego, associações empresariais). Esta acção deverá manter-se ao longo de todo o período construtivo.

MP5- Todos os acessos à obra devem ser claramente identificados e balizados, devendo proceder-se à sinalização logo no início da obra.

MP6- Efectuar a prospecção arqueológica sistemática da totalidade da área localizada a Norte da Plataforma que se encontrava vedada.

Fase de Construção

Medidas de carácter geral

MP7 - Efectuar a prospecção arqueológica sistemática após desmatção, de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes caso se situem fora das áreas já prospectadas.

MP8 - Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatções, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias como a instalação de estaleiros, abertura de acessos, etc. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.

MP9 - Os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Antes da adopção de qualquer medida de mitigação deverá procurar compatibilizar-se o projecto, com os vestígios patrimoniais que possam ser detectados, de modo a garantir a sua preservação. Se, na fase de construção, ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR.I.P as ocorrências. Se a destruição de um sítio (total ou parcial) depois de devidamente justificada, for considerada como inevitável, deverá ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo da totalidade dos vestígios e contextos a afectar, através da sua escavação integral.

MP10 - As estruturas arqueológicas que, eventualmente, forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível e em função do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação.

MP11 - Sinalização e vedação permanente das ocorrências patrimoniais que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto aos trabalhos.

MP12 - Vedação da ocorrência Sítio arqueológico de Valdera, garantindo, assim, um perímetro de segurança durante a execução da obra.

MP13 - Instalação de um separador de hidrocarbonetos antes da descarga no receptor das águas pluviais provenientes da Bacia C.

MP14 - Todas as áreas onde se desenvolvam trabalhos, incluindo as zonas de estaleiros e estacionamento de máquinas, devem ser vedadas com tapumes, de acordo com a legislação aplicável.

MP15 - Executar as operações de construção, sobretudo as mais ruidosas, e transporte de materiais entre as 08h00 e as 20h00 (conforme estabelecido no artigo 14º do Regulamento Geral do Ruído), evitando-se desta forma a perturbação das populações vizinhas;

MP16 - Assegurar que são seleccionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

possível;

MP17 - Assegurar a escolha criteriosa da localização dos estaleiros, em zonas suficientemente afastadas de locais com utilização sensível ao ruído. Caso os estaleiros fiquem situados próximo de áreas com ocupação sensível ao ruído, devem ser instaladas barreiras acústicas e/ou envolventes atenuadoras em equipamentos mais ruidosos, visando reduzir a propagação do ruído e permitindo também a ocultação dos equipamentos;

MP18- Caso, no decurso das obras, ocorram danos em edificações e infra-estruturas, devido às actividades associadas à obra, estes deverão ser imediatamente reparados. A correcção de eventuais prejuízos implica o registo fotográfico (ou outro desde que visual) prévio ao início das obras, que traduzirá as condições existentes.

MP19 - Qualquer intervenção nas imediações do gasoduto, susceptível de o afectar, deverá ser sempre precedida de medidas de precaução consideradas suficientes.

MP20 - A interferência com infra-estruturas (rede viária, rede ferroviária, linhas eléctricas e outros serviços afectados) deverá ser objecto de compatibilização a nível de projecto e efectuada em respeito pelas normas legalmente estabelecidas.

MP21 - O eventual corte de acessos, desvios de tráfego e outras alterações à circulação de tráfego, e definidos em articulação com a autarquia após autorizados pelas entidades competentes, deverão ser comunicados atempadamente às populações e ser objecto de alternativas adequadas.

MP22- A abertura de acessos à frente de obra deverá ser efectuada de modo a minimizar ao máximo a afectação de áreas exteriores à área de intervenção, em especial áreas agrícolas.

MP23 - As frentes de obra na proximidade de habitações deverão ser objecto das necessárias medidas de segurança e de redução dos incómodos ambientais. Os acessos às habitações deverão ser assegurados e a funcionalidade dos espaços deverá ser mantida.

MP24 - Embora não tenham sido identificadas ocorrências arqueológicas na área directamente afectada pelo projecto, a proximidade (78 m) do sítio "Valdera" com o limite do projecto implica a definição de medidas de salvaguarda. Assim a área de dispersão dos materiais arqueológicos deve ser delimitada, com o objectivo de proteger o sítio arqueológico de qualquer afectação. Preconiza-se igualmente a realização de trabalhos de acompanhamento mais cuidado após a desmatação inicial das áreas próximas desta ocorrência.

MP25 - A drenagem das águas pluviais das vias que integram a área de intervenção da PLM não deverá efectuar-se para linhas de água que tenham por finalidade a rega, nem para áreas agrícolas, tendo em vista evitar a contaminação da água de rega e dos solos agrícolas.

MP26 – Ao nível das áreas de REN, cujo ecossistema é Áreas de Máxima Infiltração, deverá ser assegurado que as águas pluviais provenientes da via são encaminhadas para destino adequado, a fim de serem evitadas contaminações de linhas de água ou aquíferos.

MP27 – As descargas de óleos, combustíveis e a lavagem de máquinas deverão ser efectuadas em locais pré-definidos, fora das áreas classificadas como REN, evitando assim uma eventual contaminação desses espaços.

Desmatação, limpeza e decapagem dos solos

MP28- A desmatação e limpeza do terreno devem ser efectuadas exclusivamente na área de intervenção do projecto (área de implantação, área de empréstimo e estaleiros), não devendo ocorrer desmatação fora desta área.

MP29 - A biomassa vegetal, sobretudo videiras, resultantes da desmatação deve ser removida e devidamente encaminhada para destino final adequado (central de biomassa ou para lenha de uso doméstico).

MP30 - A terra vegetal necessária à utilização nos arranjos paisagísticos após a decapagem deverá ser temporariamente armazenada em pargas com altura não superior a 1,0 m e de largura não superior a 4,0 m. O topo da parga deve ser ligeiramente côncavo para permitir uma boa infiltração da água.

MP31 - De acordo com o Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho, solicitar as devidas autorizações legais para proceder ao arranque dos sobreiros existentes na área de implantação do projecto. Os Sobreiros jovens presentes na área de implantação quer do projecto de loteamento quer da área de empréstimo deverão ser removidos em condições de serem transplantados directamente para os espaços verdes a criar na PLMP nomeadamente para a área envolvente à ribeira do Vale das Eras.

Movimentação de terras (escavações, aterros e terraplenagens)

MP32 - Os trabalhos de escavações e aterros devem-se iniciar imediatamente após a desmatação/limpeza do terreno (evitando assim repetição de acções sobre as mesmas áreas).

MP33 - Todas as etapas de construção da PLMP que impliquem a desmatação e a intervenção e mobilização de sedimentos superficiais deverão ter acompanhamento arqueológico. Estes trabalhos devem ser desenvolvidos, de



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

acordo com o número de frentes, por um arqueólogo ou uma equipa devidamente credenciada para o efeito pelo Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico.

MP34 - A água dos aquíferos superficiais suspensos cortados pelas escavações deve ser prioritariamente canalizada para estruturas artificiais (valas e/ou bacias de infiltração) de modo a promover a infiltração em desfavor da evaporação e/ou da escorrência superficial. Deste modo possibilitar-se-á o retorno ao meio subterrâneo de parte da água descarregada dos aquíferos suspensos. Na impossibilidade de execução da recomendação anterior, a água das exsurgências deve ser canalizada para as linhas de água adjacentes.

MP35 - Nos casos em que ocorra movimentação de terras (escavações e aterro) durante o período de estio ou em períodos de fraca pluviosidade e de maior intensidade do vento, deve proceder-se com alguma frequência ao humedecimento dessas áreas. Este cuidado deve ser redobrado quando as obras se desenrolam na proximidade de habitações e de culturas agrícolas nomeadamente ao longo de toda a faixa Poente Sul da área de implantação da PLMP. Pretende-se assim evitar o levantamento de poeiras que afectam quer as comunidades vegetais/produções agrícolas quer as populações presentes na área adjacente.

MP36 – Os locais de depósito de terras sobrantes e de materiais escavados a reutilizar na construção de aterros, bem como as áreas de empréstimo, deverão ser devidamente seleccionados, de forma a excluir as áreas de REN.

Beneficiação das vias

MP37 – Nos caminhos de acesso ao estaleiro de apoio à Plataforma (a localizar no interior da própria Plataforma), a beneficiação deverá ser efectuada pelo melhoramento do piso em detrimento do alargamento, evitando assim a eventual afectação de solos/culturas adjacentes e propriedade privada;

MP38- No acesso ao estaleiro de apoio à Plataforma serão utilizados dois caminhos. De forma a evitar o cruzamento de veículos pesados no mesmo caminho deve proceder-se à sinalização destas vias indicando que o trânsito pesado associado à obra da PLMP é de sentido único.

MP39- No caminho de acesso ao estaleiro de apoio ao colector, a Norte da linha de caminho de ferro há que ter em consideração dois aspectos sobre os quais a beneficiação poderá ter alguns impactes que é necessário acautelar: presença de sobreiros de pequena altura (2 a 3 m) e presença de vegetação exótica infestante (acácias):

MP40 - No caso das Acácias, tratando-se de espécies infestantes, caso ocorra o seu corte ou arranque, as mesmas devem ser removidas do local e transportadas juntamente com a biomassa vegetal removida da área de implantação da PLMP para central de biomassa. De forma a evitar a proliferação desta espécie na área adjacente a remoção deverá ocorrer antes da frutificação.

MP41 - No que respeita aos sobreiros, caso a beneficiação venha a exigir o alargamento pontual do caminho com afectação de alguns dos exemplares, após solicitação das devidas autorizações, deve-se proceder à sua remoção em condições de serem transplantados directamente para os espaços verdes a criar na PLMP nomeadamente para a área envolvente à ribeira do Vale das Eras.

MP42 – A rede de caminhos de acesso à obra deverá ser devidamente programada, evitando ao máximo que apareçam novos trilhos, se alarguem os existentes e se verifique a compactação do solo e reduzindo ao mínimo as áreas de movimentação de máquinas e transporte de materiais, muito em particular as áreas de REN.

Construção do colector

MP43- Delimitar uma faixa de intervenção em torno do eixo de implantação do colector, com início no local onde o colector se afasta do aceiro, de forma a balizar a circulação de maquinaria pesada, evitando a sua circulação em áreas afastadas da obra.

MP44- A maquinaria associada à construção do colector não deverá sair da faixa sinalizada.

MP45- A implantação do colector no terreno deverá ser feita de forma a não se efectuar o abate de nenhum sobreiro nem o corte significativo de raízes.

MP46- Considerando que o colector atravessará a linha do Alentejo sendo para o efeito necessário proceder a escavações sob a linha, interferindo com a servidão administrativa desta, deve o promotor solicitar junto do IMTT de autorização para realizar esta intervenção.

MP47 – A localização dos estaleiros deverá ocorrer sempre fora de áreas integradas na REN.

Circulação de veículos pesados/funcionamento de máquinas

MP48 - A velocidade de circulação dos veículos, especialmente nos acessos não pavimentados e junto de zonas habitadas deverá ser baixa (< 30 km/h);

MP49 - Assegurar o correcto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

consideração a segurança e a minimização das perturbações na actividade das populações.

MP50 - Assegurar que os caminhos ou acessos não fiquem obstruídos ou em más condições de circulação, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.

MP51 - Assegurar a escolha criteriosa de itinerários para os veículos afectos à obra, de modo a evitar a sua circulação junto ou através de locais com utilização sensível ao ruído. Caso seja inevitável o atravessamento de localidades, o trajecto deverá ser o mais curto possível e ser efectuado a velocidade reduzida;

MP52 - Sempre que se preveja efectuar desvios de tráfego, submeter previamente os respectivos planos de alteração à entidade competente para autorização.

MP53 - Efectuar a aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos nos acessos não pavimentados utilizados pelos diversos veículos, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras que afectam quer as culturas quer as populações.

MP54- O transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado, deverá ser efectuado em camiões fechados, ou no caso de serem transportados em camiões de caixa aberta, deverão estar cobertos por uma lona.

MP55 - Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.

MP56- Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afectos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas.

MP57 - Garantir que as operações mais ruidosas que se efectuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.

MP58- A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afectação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos.

Instalação/funcionamento/desactivação do estaleiro

MP59 - Os estaleiros devem ser vedados de forma a evitar os impactes do seu normal funcionamento.

MP60 - Numa primeira fase, devem-se colocar instalações sanitárias amovíveis em número adequado ao número de pessoas presentes na obra procedendo à recolha das águas residuais domésticas em tanques ou fossas estanques e posterior encaminhamento para tratamento. Quando as infra-estruturas de drenagem chegarem às proximidades do lote onde o estaleiro se localiza, dever-se-á proceder à ligação das instalações sanitárias à rede de drenagem da Plataforma.

MP61 - Todos os locais de depósito de combustíveis, lubrificantes ou outras substâncias deverão ser impermeabilizados e dispor de drenagem para tanques de retenção adequadamente dimensionados para poderem reter o volume máximo de contaminante susceptível de ser derramado acidentalmente.

MP62 - Todas as áreas de estacionamento de veículos pesados no estaleiro deverão ser impermeabilizadas, e deverão possuir um sistema de drenagem para caixas de separação de óleos ou em alternativa condução das escorrências para um sistema de tratamento das águas residuais do estaleiro.

MP63 - Deve-se proceder à recolha, armazenamento e encaminhamento para destino final adequado e devidamente autorizado para o efeito dos óleos usados dos veículos e máquinas afectos à obra.

MP64 - O estaleiro deve contemplar um espaço devidamente coberto e impermeabilizado para instalação de um Eco-ponto para recolha e armazenagem selectiva dos diversos tipos de resíduos produzidos na obra.

MP65 - No caso das águas residuais da lavagem das autobetoneiras, promover a sua descarga em bacias de decantação dedicadas.

MP66 - Após o término das obras, os estaleiros devem ser totalmente desmontados, garantindo a total remoção dos escombros, escórias e ou lixos que deverão ser imediatamente transportados para destino adequado. Deverão os locais ser recuperados paisagisticamente. No caso do estaleiro de apoio à construção do colector, após o seu desmantelamento e limpeza da área, esta deverá ser escarificada de forma a permitir/facilitar o crescimento da vegetação natural.

Resíduos

MP67- Definir e implementar um Plano de Gestão de Resíduos em Obra, tendo em conta a legislação em vigor sobre esta matéria, considerando todos os resíduos susceptíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes fluxos de resíduos.

MP68- Proceder à quantificação e assegurar o correcto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, de acordo com a sua tipologia e em conformidade com a legislação em vigor. Deve ser prevista a contenção/retenção de eventuais escorrências/derrames. Não é admissível a deposição de resíduos, ainda que provisória, nas margens, leitos de linhas de água.

MP69- Os resíduos sólidos produzidos nas áreas sociais e equiparáveis a resíduos urbanos devem ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito, devendo ser promovida a separação na origem das fracções recicláveis e posterior envio para reciclagem.

MP70- Os óleos, lubrificantes, tintas, colas e resinas usados devem ser armazenados em recipientes adequados e estanques, para posterior envio a destino final apropriado, preferencialmente a reciclagem.

MP71- As operações de manutenção de veículos, nomeadamente as operações de mudança de óleo, devem ser efectuadas em oficinas próprias devidamente licenciadas para o efeito.

MP72- Deve assegurar-se o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em tanques ou fossas estanques e posteriormente encaminhados para tratamento.

MP73- Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, deve proceder-se à recolha do solo contaminado, se necessário com o auxílio de um produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado.

MP74- Deve ser garantida a recolha periódica dos resíduos produzidos, assegurando destino final adequado a cada um dos resíduos recolhidos, de acordo com as disposições legais aplicáveis.

MP75- O transporte de resíduos para tratamento/valorização deve ser realizado de acordo com o estipulado pela Portaria n.º 335/97, de 16 de Maio, a qual fixa as regras a que fica sujeito o transporte de resíduos dentro do território nacional.

MP76- As empresas seleccionadas pelo promotor, para dar tratamento e destino final aos diferentes resíduos, deverão estar devidamente licenciadas tendo documento de Autorização Prévia não caducado ou Alvará de Licenciamento de Gestão de Resíduos emitido pela CCDR da área onde se localiza a instalação.

MP77- Os resíduos de embalagens (embalagens vazias ou invólucros do material de construção) devem ser separados por tipo de embalagem (cartão, madeira, metal) e depositados num Eco-ponto em local coberto de forma a serem encaminhados para reciclagem.

MP78- Os resíduos equiparados a resíduos industriais banais que não sejam passíveis de aproveitamento ou valorização, devem ser encaminhados para um aterro que esteja devidamente licenciado para receber os resíduos desse tipo.

MP79- No estaleiro deverão existir meios de limpeza imediata para o caso de ocorrer um derrame de óleos ou combustíveis ou outros produtos perigosos, devendo os produtos derramados e/ou utilizados para a recolha dos derrames ser tratados como resíduos (no caso dos óleos dever-se-á dar cumprimento ao Decreto-Lei n.º 153/2003, de 11 de Julho).

Fase posterior à construção

MP80 - Após o período de movimentação de terras com recurso à área de empréstimo, ou seja, em 2011, deverá proceder-se à recuperação paisagística da área de empréstimo. Esta recuperação deverá passar sobretudo pelo nivelamento do terreno anulando a presença na área quer de locais com cotas muito altas, quer depressões muito baixas que possam vir a acumular água ou causar situações de perigo a terceiros.

MP81 - Após a conclusão dos trabalhos, dever-se-á proceder à desactivação total da área afectada à obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.

MP82 - Efectuar a recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que eventualmente tenham sido afectados ou destruídos.

MP83 - Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infra-estruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afectadas no decurso da obra.

MP84 - Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afectados pelas obras de construção.

MP85 - Após a conclusão das obras, e quando houver certeza de que esses locais não virão novamente a ser intervencionados, proceder ao restabelecimento e recuperação paisagística desses locais através da reflorestação



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

com espécies autóctones e do restabelecimento das condições naturais de infiltração, com a descompactação dos solos.

MP86 – Após a conclusão dos trabalhos, as áreas de REN envolventes à implantação da via deverão ser limpas, de modo a recuperarem rapidamente as suas características naturais, procedendo-se também à revegetação com espécies características do local.

Fase de funcionamento

MP87 - Colaborar com a autarquia de Palmela no desenvolvimento de um plano para implementação/expansão da rede de transportes colectivos na área da envolvente à PLMP.

MP88- Colaborar com a CP- Comboios de Portugal/REFER na viabilização do Apeadeiro de Valdera, reactivando o seu funcionamento para uso sub-urbano de acordo com o funcionamento da PLMP.

MP89- Promover o "carpooling" entre os trabalhadores e a utilização do transporte ferroviário nas viagens casa-trabalho.

MP90 - Implementar um programa de gestão ambiental dos espaços verdes com especial atenção para a manutenção do coberto vegetal arbustivo e arbóreo em boas condições fitossanitárias, poupança de água na rega e aplicação correcta de fitofármacos e fertilizantes.

MP91 - A manutenção dos espaços verdes deve manter espécies pouco consumidoras de água, como são as espécies autóctones.

MP92 - Proceder à manutenção adequada dos sistemas de separação de hidrocarbonetos.

MP93 - Proceder a uma correcta gestão dos resíduos produzidos na área da PLMP, no que respeita ao seu armazenamento e destino final, com base num Plano de Gestão de Resíduos, assegurando que são tratados, valorizados ou eliminados em instalações devidamente licenciadas/autorizadas para o efeito.

MP94 - Implementação de medidas relativas ao uso eficiente da água, como seja a reutilização da água da ETAR após tratamento para rega das zonas verdes.

MP95 - Desenvolver e implementar a Política de Gestão Ambiental da Plataforma.

Recomendações para valorização de impactes positivos:

M96 - A articulação entre a entidade gestora da PLMP e os portos de Sines, Setúbal e Lisboa, bem como com outras entidades, de forma a promover o transporte das mercadorias através da ferrovia em detrimento da rodovia.

MP97 - O desenvolvimento de políticas de estímulo para a certificação das empresas que venham a instalar-se na PLMP ao nível da qualidade, ambiente, saúde, higiene e segurança e responsabilidade social.

MP98 - O desenvolvimento de uma política de articulação e desenvolvimento de parcerias com as entidades locais no sentido de maximizar os efeitos positivos do projecto a nível local e regional, nomeadamente ao nível de: Emprego, Formação profissional e Dinamização do tecido empresarial.

MP99 - Que na contratação de mão-de-obra e formação profissional sejam tomadas em conta as necessidades específicas ao nível do emprego jovem e de desemprego de longa duração.

Ligação Rodoviária à A12

Uma vez que as medidas de minimização apresentadas no EIA, e referidas anteriormente, para a Plataforma Logística Multimodal do Poceirão, são quase na sua totalidade coincidentes com as apresentadas para a Ligação Rodoviária à A12, deverá apresentar-se a sua concretização para o Projecto de Execução a desenvolver, devendo as mesmas ser complementadas com as resultantes dos Estudos a efectuar, bem como com as resultantes da concretização das medidas que a seguir se mencionam:

MA1 – Demonstrar que o Projecto prevê o acesso a todas as propriedades agrícolas e que todos os caminhos interferidos serão restabelecidos. A redefinição dos restabelecimentos e definição da rede de caminhos paralelos, deverá ser definida de acordo com a Câmara Municipal de Palmela, Juntas de Freguesia e os proprietários e residentes afectados.

MA2 – Apresentar o levantamento das captações de água afectadas, com a conveniente identificação das características e do uso e identificar as medidas a adoptar em cada caso.

MA3 – Elaborar e apresentar um Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGA), constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos das obras e identificação e pormenorização das medidas de minimização a implementar aquando da sua realização. Do PGA deverão fazer parte um Plano de Gestão de Resíduos em Obra e um Plano de Gestão do Estaleiro. As cláusulas técnicas ambientais constantes do PGA comprometem o empreiteiro



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

e o dono da obra a executar todas as medidas de minimização identificadas, de acordo com o planeamento previsto. As medidas apresentadas para a fase de construção e para a fase posterior à construção da obra devem ser incluídas no PGO.

MA4 – Apresentar um plano de circulação dos veículos pesados afectos à obra que evite tanto quanto possível as deslocações dentro de aglomerados populacionais. Devem ser estudados e escolhidos, em conjunto com a autarquia, os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro e local da obra, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a receptores sensíveis.

MA5 – Prever valetas de recolha de águas de drenagem, caixas de recepção e órgãos de dissipação de energia a jusante das PH.

MA6 – A drenagem das águas de escorrência da via de ligação da PLMP à A12, não deverá efectuar-se para linhas de água que tenham por finalidade a rega, nem para áreas agrícolas, tendo em vista evitar a contaminação da água de rega e dos solos agrícolas.

MA7 – Assegurar que são seleccionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível.

MA8 – Todas as áreas de estacionamento de veículos pesados no estaleiro deverão ser impermeabilizadas, e deverão possuir um sistema de drenagem para caixas de separação de óleos ou em alternativa condução das escorrências para um sistema de tratamento das águas residuais do estaleiro.

MA9 – No estaleiro, deverão existir meios de limpeza imediata para o caso de ocorrer um derrame de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos, devendo os produtos derramados e/ou utilizados para a recolha dos derrames ser tratados como resíduos (no caso dos óleos dever-se-á dar cumprimento ao Decreto-Lei n.º 153/2003, de 11 de Julho).

MA10 – A água dos aquíferos superficiais suspensos cortados pelas escavações deve ser prioritariamente canalizada para estruturas artificiais (valas e/ou bacias de infiltração) de modo a promover a infiltração em desfavor da evaporação e/ou da escorrência superficial. Deste modo possibilitar-se-á o retorno ao meio subterrâneo de parte da água descarregada dos aquíferos suspensos. Na impossibilidade de cumprir esta medida, a água das exurgências deve ser canalizada para as linhas de água adjacentes.

MA11 – Manter as melhores relações de negociação com os proprietários e agricultores, na eventualidade de durante a execução dos trabalhos resultarem prejuízos nas propriedades ou nas culturas agrícolas, cultivadas ou a instalar.

MA12 – Contemplar processos de compensação, nomeadamente expropriação e realocação, aos proprietários e rendeiros das áreas agrícolas afectadas, quer por ocupação, quer por utilização temporária.

MA13 – A execução dos trabalhos deve ser realizada no menor espaço de tempo e a sua calendarização deve ter em conta a minimização das perturbações das actividades agrícolas e a deterioração das características do solo.

MA14 – Reduzir o mais possível a faixa de trabalho, tentando também evitar-se a excessiva circulação de maquinaria.

MA15 – Repor o mais rapidamente possível os caminhos rurais de acesso às explorações.

MA16 – Proceder à escarificação dos terrenos nas zonas mais compactadas, pela maquinaria afecta à obra, restabelecendo as áreas de infiltração.

MA17 – Efectuar a calendarização das obras de modo a não interferir com o normal desenvolvimento das culturas instaladas.

MA18 – Realizar a manutenção do coberto vegetal dos taludes de escavação e aterro sem o recurso a substâncias pesticidas e fertilizantes, limitando a probabilidade de ocorrência de contaminação química do solo e da água.

MA19 – Efectuar a prospecção arqueológica sistemática após desmatação, de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes caso se situem fora das áreas já prospectadas.

MA20 - Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias como a instalação de estaleiros, abertura de acessos, etc. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.

MA21 - Os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Antes da adopção de qualquer medida de mitigação deverá procurar compatibilizar-se o projecto, com os vestígios patrimoniais que possam ser detectados, de modo a garantir a sua preservação. Se, na fase de construção, ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

arqueólogo obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR.I.P as ocorrências. Se a destruição de um sítio (total ou parcial) depois de devidamente justificada, for considerada como inevitável, deverá ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo da totalidade dos vestígios e contextos a afectar, através da sua escavação integral.

MA22 - As estruturas arqueológicas que, eventualmente, forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível e em função do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação.

MA23 - Sinalização e vedação permanente das ocorrências patrimoniais que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto aos trabalhos.

MA24 - No processo de expropriação deverá ter-se em consideração o definido na legislação em termos do valor da indemnização a atribuir aos proprietários.

MA13- A construção desta via irá implicar a demolição de um edifício rural, onde reside um casal de pessoas de terceira idade. A demolição do edifício exige, assim, o adequado e atempado realojamento dos residentes ou outra medida de compensação, a definir necessariamente com o acordo dos interessados.

MA25- A construção da via deverá ser feita de forma a assegurar, sempre que possível, a funcionalidade dos arruamentos intersectados.

MA26 - Dado que serão necessários inertes para a construção dos aterros onde a ligação rodoviária à A12 se implantará, deve ser privilegiada a articulação entre os promotores da ligação rodoviária à A12 e da PLMP com o objectivo de que as terras necessárias para a construção da ligação à A12 tenham origem na mesma área de empréstimo considerada para a PLMP. No caso de tal não ser possível deverão indicar-se os locais potenciais de empréstimo e depósito de terras.

MA27 – Assegurar no decurso das mobilizações de terras a continuidade dos escoamentos superficiais, garantindo a função ecológica e o funcionamento do sistema hidrológico em perfeitas condições naturais evitando a retenção indesejada de água em depressões ou a criação de barreiras ao escoamento, procedendo à sua limpeza, nomeadamente remoção de sedimentos, se for considerado necessário.

MA28 - Preferencialmente, a circulação de veículos deverá fazer-se sobre a própria via em construção, evitando-se a circulação nas áreas adjacentes nomeadamente em terrenos não expropriados.

MA29- Preferencialmente, o estaleiro de apoio à construção desta via deve ser localizado no interior da PLMP, devendo assim haver uma articulação com a LOGZ. Caso não seja possível esta articulação, deverá apresentar-se o estudo para a selecção de alternativas para este estaleiro. Idealmente, o estaleiro deve ser localizado no interior da área de intervenção ou em áreas degradadas. Devem ser privilegiados locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar ou minimizar movimentações de terras e abertura de acessos.

Não devem ser ocupados os seguintes locais:

- Áreas do domínio hídrico;
- Áreas inundáveis;
- Zonas de protecção de águas subterrâneas (áreas de elevada infiltração);
- Perímetros de protecção de captações;
- Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou da Reserva Ecológica Nacional (REN)
- Outras áreas com estatuto de protecção, nomeadamente no âmbito da conservação da natureza;
- Outras áreas onde possam ser afectadas espécies de flora e de fauna protegidas por lei, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras;
- Locais sensíveis do ponto de vista geotécnico;
- Locais sensíveis do ponto de vista paisagístico;
- Áreas de ocupação agrícola;
- Proximidade de áreas urbanas;
- Zonas de protecção do património.

MA31- Prever medidas para a manutenção e limpeza periódica de todos os órgãos de drenagem de águas pluviais com especial cuidado dos transversais associados às valas de Vale Marmelo e do Chaparro do Homem, vistorias periódicas e operações de limpeza, pelo menos uma vez por ano, no início da estação húmida; diminuindo assim os



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

efeitos negativos do eventual assoreamento das passagens hidráulicas.

MA32 – Prever a manutenção da requalificação da Vala do Vale de Marmelos, no sentido de garantir a função desta linha de água como corredor estruturante secundário da Rede Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental (REM), estabelecida no âmbito PROT-AML.

Medidas de Compensação

Face à inviabilização de uma área significativa de vinha, em região demarcada, a perda de área cultivada deverá ser compensada por novas plantações nas áreas geográficas que correspondem ao DOC Palmela. Esta medida de compensação deverá ser concretizada e apresentada, para aprovação, à Autoridade de AIA.

Programas de Monitorização

I) PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DO POCEIRÃO (1ª FASE)

Recursos Hídricos

Programa de monitorização das águas subterrâneas:

Deverá ser concretizado o Programa de Monitorização proposto.

No entanto, no que se refere à frequência de amostragem, esta deve ser a seguinte:

- **Frequência de Amostragem:** Amostragem semestral: período águas altas (Fevereiro-Março) e águas baixas (Setembro-Outubro), um ano antes do início das obras, e anualmente durante a fase de construção e exploração. Ao fim de três anos após o funcionamento pleno da PMLP, o plano de monitorização deve ser revisto em função dos resultados obtidos.

Por outro lado, deve ser realizada a monitorização do nível freático no furo utilizado para o abastecimento da PMLP, com periodicidade mensal.

Programa de monitorização das águas superficiais:

Deverá ser concretizado o Programa de Monitorização proposto. No entanto, considera-se que devem ser realizados os seguintes ajustamentos:

- **Locais e frequência de amostragem:** Além dos locais propostos para a Ribeira do Vale das Eras devem ser incluídos dois locais para a Vala do Chaparro do Homem, a montante e a jusante da descarga das águas pluviais provenientes da Bacia B. Nestes locais, devem ser monitorizados os seguintes parâmetros: Temperatura (°C), pH, Condutividade eléctrica (µS/cm), SST (mg/l), Hidrocarbonetos aromáticos polinucleares (mg/l), Óleos e gorduras, Cádmio (mg/l), Cobre (mg/l), Zinco (mg/l), Chumbo (mg/l).

Nos locais propostos para a Ribeira do Vale das Eras, deve ser igualmente amostrado os Óleos e gorduras e o Chumbo (mg/l).

A frequência de amostragem deve ser trimestral em todos os locais de amostragem.

Ao fim de três anos após o funcionamento pleno da PMLP, o plano de monitorização deve ser revisto em função dos resultados obtidos.

Ruído

O Plano de Monitorização do ambiente sonoro apresentado pelo EIA deve ter em atenção os seguintes aspectos:

1. os resultados da monitorização devem ser analisados tendo em vista:

- a) confirmar as previsões apresentadas no estudo;
- b) avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas;
- c) verificar o cumprimento da legislação aplicável e/ou da RBP;
- d) verificar a necessidade de adoptar medidas de minimização complementares, em caso de incumprimento dos valores limite legais e/ou a RBP.

2. na fase de construção:

- a) devem ser monitorizados dias críticos, tendo em conta as actividades ruidosas calendarizadas para esses dias e sua proximidade aos receptores sensíveis;
- b) para efeitos da verificação dos valores limite, o indicador L_{Aeq} reporta-se a um dia para o período de referência



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

em causa;

- c) os locais a monitorizar devem contemplar os receptores sensíveis mais próximos da frente de obra e estaleiros, bem como os receptores que se situem nos percursos de circulação de veículos pesados para acesso às frentes de obra e estaleiros;
- d) nos casos em que sejam detectadas não conformidades com o RGR, devem ser despoletadas imediatamente medidas de minimização tendo em conta que, normalmente, a magnitude dos impactes é elevada. Nesses casos, é necessário efectuar nova avaliação após a concretização dessas medidas, de forma a demonstrar que foi reposta a conformidade legal.

3. na fase de exploração:

- a) a monitorização deve ser efectuada recorrendo a medições acústicas, as quais devem seguir os procedimentos descritos na NP 1730 (1996) e complementada pela Circular Clientes n.º 2/2007, do Instituto Português de Acreditação, relativa à representatividade das amostragens de acordo com o RGR;
- b) a monitorização deve contemplar os receptores sensíveis que representem as situações de maior exposição (em particular os receptores V, W, X, Y, AA e AB), de modo a permitir verificar o cumprimento da legislação aplicável e da RBP (uma vez que não foi possível ao estudo avaliar com rigor os níveis sonoros resultantes do funcionamento da PLMP, dado que se desconhece o tipo de actividades a instalar nos lotes mais próximos destes receptores);
- c) em termos de periodicidade, a 1ª campanha de monitorização deve ser efectuada no 1º ano de funcionamento da PLMP. Após essa campanha, a periodicidade deverá ser anual até se atingir o ano horizonte de projecto (2023), podendo esta periodicidade ser alargada em função do desenvolvimento que a PLMP venha a registar;
- d) em situações de reclamação, devem ser efectuadas medições acústicas no local em causa, o qual deverá passar a constar no conjunto de pontos a monitorizar;
- e) caso a monitorização revele a existência de situações de incumprimento, devem ser equacionadas e implementadas medidas de minimização suplementares e/ou redimensionadas as medidas já implementadas, sendo necessário realizar nova campanha de medições após a concretização dessas novas medidas, de forma a demonstrar que foi reposta a conformidade legal.

Qualidade do Ar – Fase de construção

Parâmetros a monitorizar

- Partículas em Suspensão PM₁₀ no ar ambiente.

Locais de amostragem

- Os locais de amostragem localizam-se junto a receptores sensíveis e na proximidade dos locais onde se prevê a ocorrência de uma maior movimentação de terras (Aterros/escavações) e movimentações de camiões (Desenho n.º 25 no volume IV).

Frequência de amostragem

- Antes do início da fase de construção e semestralmente durante a fase de construção, correspondendo ao período de Inverno e de Verão.

Técnicas, métodos de análise e equipamentos necessários

- O método de referência a adoptar para a amostragem e medição de PM₁₀ deve ser o descrito na secção 4 do Anexo XI do Decreto-Lei n.º 111/2002 de 16 de Abril.

Relação entre os factores ambientais a monitorizar e os parâmetros caracterizadores da construção e funcionamento da PLMP e ligação à A12

- Sendo as partículas PM₁₀ o poluente que suscita actualmente maior preocupação devido ao seu impacte na saúde humana, a sua monitorização justifica-se tendo em conta as acções e actividades a desenvolver durante a construção (movimentações de terras, circulação de camiões em áreas não pavimentadas) da PLMP, sendo expectável que os maiores incrementos se verifiquem a nível deste poluente.

Periodicidade dos relatórios de monitorização

- O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril, deve ser enviado para a autoridade de AIA após a concretização de cada campanha de medição, ou seja, com periodicidade idêntica à da frequência de amostragem.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

II) LIGAÇÃO RODOVIÁRIA À A12

Deverão ser apresentados no RECAPE devidamente detalhados e adaptados ao projecto de execução os planos de monitorização previstos no EIA para os Recursos Hídricos Superficiais, Ambiente Sonoro e Qualidade do Ar, tomando em consideração os seguintes aspectos.

- Programa de Monitorização das Águas Superficiais: deverá implementar-se o Programa de Monitorização proposto no EIA, excluindo-se o parâmetro Ferro, por se considerar desnecessário monitorizar.

- Ruído:

O Plano a apresentar deve ter em conta os aspectos já referidos anteriormente, para o projecto da PLMP, no que respeita aos objectivos da monitorização e à fase de construção. Em relação à fase de exploração, o Plano deverá considerar os seguintes aspectos:

- a monitorização deve contemplar os receptores sensíveis que representem as situações de maior exposição ao ruído e aqueles que sejam alvo de medidas de minimização, bem como os receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais;
- as medições acústicas devem ser realizadas de acordo com a norma NP 1730 (1996), complementada pela Circular Clientes n.º 02/2007 - "Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007" (IPAC, 2007) e acompanhadas por contagens de tráfego;
- caso a monitorização revele a existência de situações em que ocorra incumprimento dos valores limite e/ou da RBP, devem ser implementadas medidas de minimização adicionais ou redimensionadas as medidas existentes, sendo nesses casos necessário efectuar nova avaliação após a concretização dessas medidas, de forma a demonstrar que as situações de incumprimento foram sanadas;
- em situação de reclamação, devem ser efectuadas medições acústicas no local em causa, o qual deve passar a constar no conjunto de pontos a monitorizar.

Validade da DIA:	1 de Outubro de 2011
-------------------------	----------------------

Entidade de verificação da DIA:	Autoridade de AIA
--	-------------------

Assinatura:	O Secretário de Estado do Ambiente
--------------------	------------------------------------

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa
(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série),
publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Análise da Conformidade do EIA – solicitação, no âmbito da avaliação da conformidade do EIA, de elementos adicionais nos seguintes capítulos: Aspectos Gerais, Solo e Usos do Solo, Ordenamento do Território, Qualidade do Ar, Recursos Hídricos, Geologia e Geomorfologia, Ruído, Impactes Cumulativos e Conclusões.▪ Análise dos elementos remetidos pela LOGZ, tendo-se considerado que a informação contida no Aditamento e o RNT reformulado dava resposta, no geral, às questões formuladas.▪ Declaração da Conformidade do EIA a 5 de Maio de 2009.▪ Período de Consulta Pública, que decorreu durante 34 dias úteis, entre 25 de Maio e 13 de Julho de 2009.▪ Solicitação de elementos adicionais, a 13 de Maio de 2009, sobre Qualidade do Ar.▪ Solicitação de pareceres específicos às seguintes entidades: Câmara Municipal de Palmela (CMP), Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional/LVT (ERRAN/LVT), Novo Aeroporto, SA (NAER), Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres, IP (IMTT), Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP (INIR), Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA (RAVE), Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), Rede Ferroviária Nacional, EPE (REFER).▪ Visita ao local do projecto efectuada no dia 4 de Junho de 2009.▪ Análise técnica do EIA, com o objectivo de avaliar os impactes do projecto e a possibilidade dos mesmos serem minimizados/potenciados. A apreciação dos factores ambientais foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA. Assim, a APA emitiu parecer sobre Ruído, a ARH do Tejo sobre os Recursos Hídricos, a CCDR/LVT sobre Sócio-Economia, Uso do Solo, Ordenamento do Território e Qualidade do Ar (a CCDR/LVT por falta de recursos humanos não assegurou a apreciação do factor ambiental Sistemas Ecológicos), a DRAP/LVT sobre Solos, o IGESPAR sobre Património, o ISA sobre Paisagem e o GabLogis sobre o projecto.▪ Elaboração do Parecer Final.▪ Preparação da proposta de DIA e envio para a tutela (registo de entrada n.º 4456, de 21.08.2009).▪ Emissão da DIA. <p><u>Pareceres Solicitados a Entidades Externas</u></p> <p>Foram solicitados pela CA pareceres externos às seguintes entidades: Câmara Municipal de Palmela (CMP), Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional/LVT (ERRAN), Novo Aeroporto, SA (NAER), Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT), Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP (INIR), Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA (RAVE), Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), Rede Ferroviária Nacional, EPE (REFER).</p> <p>No Parecer Final da CA, capítulo 10, entre as páginas 79 e 84, apresenta-se uma súmula dos pareceres recebidos. Não obstante, referem-se de seguida os principais aspectos mencionados pelas entidades consultadas:</p> <p>REFER</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Relativamente às acessibilidades ferroviárias, estas têm sido desenvolvidas pelo promotor de forma coordenada com a REFER e a RAVE, estando já acordado o <i>layout</i> ferroviário do Centro Intermodal.
---	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- O impacto da plataforma nas infra-estruturas ferroviárias deverá ser avaliado posteriormente em maior detalhe, logo que os trabalhos estejam estabilizados. O "Regulamento do Projecto de Loteamento" deverá reflectir os normativos que regulamentam as distâncias sobre "Servidões de prédios confinantes com o Domínio Público Ferroviário", a serem constituídos no exterior do limite do espaço canal ferroviário e nos termos do DL nº 276/2003, de 4 de Novembro.
- Importa que o proponente dê continuidade ao processo de concertação com a REFER, não só para manter a necessária articulação em matéria de acessibilidades ferroviárias à plataforma, mas, também, para precetar a aplicação dos normativos legais atrás enunciados.

RAVE

- A interferência do projecto com as infra-estruturas ferroviárias existentes e previstas deverá ser coordenada em maior detalhe posteriormente, em fase de Projecto de Execução da linha de Alta Velocidade do eixo Lisboa/Madrid e da ligação ferroviária ao NAL, que darão cumprimento às recomendações e orientações constantes das respectivas DIA.
- Será ainda necessário, em fase subsequente de desenvolvimento do empreendimento, considerar as eventuais afinações decorrentes dos traçados definitivos que vierem a ser definidos e respectivas zonas de servidão *non aedificandi* da Linha Ferroviária de Alta Velocidade, estabelecidas no DL nº 276/2003 de 4 Novembro, bem como implementar todas as medidas necessárias à compatibilização dos vários projectos.
- De referir ainda que se prevê a afectação do ambiente acústico nas zonas adjacentes às infra-estruturas ferroviárias a criar. Não estando previstas medidas de minimização para esta zona, uma vez que não existem receptores sensíveis, na eventualidade da sua necessidade por implementação do empreendimento, caberá ao promotor os encargos respectivos.

DGADR

- Atendendo a que na envolvente das áreas de intervenção se desenvolve actividade agrícola e que esta deve ser salvaguardada, reforçam-se as seguintes medidas de minimização:
 - Deverão ser assegurados os acessos às explorações agrícolas.
 - A calendarização das obras deverá efectuar-se de modo a não interferir com o normal desenvolvimento das culturas instaladas.
 - A drenagem das águas pluviais das vias que integram a área de intervenção da PLMP, bem como das águas de escorrência da via de ligação da PLMP à A12, não deverá efectuar-se para linhas de água que tenham por finalidade a rega, nem para áreas agrícolas, tendo em vista evitar a contaminação da água de rega e dos solos agrícolas.

CMP

- É desejável e fundamental o estabelecimento de uma ligação rodoviária (de 2º nível) que possibilite a interligação entre o NAL (a localizar no Campo de Tiro de Alcochete), a PLMP e o porto de Setúbal, áreas de grande importância social e económica.
- A necessidade de construção das Variantes à EN-379 e à EN-252.
- Qualquer via que venha a ser desenvolvida a partir da via de ligação da Plataforma com a A12, seja necessariamente articulada com a futura Variante à EN-252, não estabelecendo nenhuma espécie de ligação directa com o sistema viário municipal (3º e 4º níveis), devendo aquando do desenvolvimento do projecto desta Variante este aspecto ser salvaguardado.
- Considerando que se encontra programada uma estação de mercadorias e passageiros para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade, a localizar na PLMP, entende-se que deverá ser salvaguardado no projecto a sua compatibilidade com as futuras acessibilidades viárias a serem definidas para o funcionamento daquela



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>estação, tanto ao nível da sua implementação como também em termos de cronograma de desenvolvimento das próximas fases da plataforma potenciando-se assim o investimento que se irá realizar.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Quanto á protecção de linhas de água, considera-se que o impacte em termos de áreas impermeabilizadas (75% do total da área de intervenção) é muito significativo, sendo extremamente importante que as intervenções em termos de tratamento hidráulico, nomeadamente através da criação de bacias de retenção e outros órgãos de tratamento sejam devidamente integradas do ponto de vista paisagístico neste complexo. <p><i>INIR</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Considera, relativamente às duas soluções alternativas para a Ligação à A12 (Solução 1 e 2), que a solução 1 é preferível do ponto de vista rodoviário pelo facto de não prever qualquer ligação à rede local, próximo do Nó de Ligação à A12, evitando, assim, estrangulamentos no tráfego proveniente da A12, em termos de fluidez. Salaria que caso seja considerado, por razões ambientais, que o atravessamento da rua do Ouro deva ser de nível, o projecto de execução da Solução 1 poderá contemplar o aproveitamento dos corredores da Solução 2 relativos ao restabelecimento da referida rua. <p><i>IMTT</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Terá que ser tido em consideração que face à criação de postos de trabalho decorrentes da construção e exploração da Plataforma será necessário equacionar o estabelecimento de uma rede de transportes colectivos de forma a minimizar os efeitos negativos de uma utilização excessiva do transporte individual. <p><i>ERRAN</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Refere que apreciou a possibilidade de utilização não exclusivamente agrícola do solo referenciado na cartografia que anexa ao seu Parecer, tendo deliberado emitir parecer favorável ao pretendido, para uma área de 2700m², por se tratar de obras de construção de infra-estruturas públicas rodoviárias para as quais não se encontra alternativa técnica e economicamente aceitável para o seu traçado, ficando este parecer condicionado ao cumprimento de todas as restrições e servidões de utilidade pública em presença no local. <p><i>NAER</i></p> <p>Refere que a ANA é favorável ao projecto, face à sobreposição do projecto com as Medidas Preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa.</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>No âmbito da Consulta Pública, foram recebidas 8 exposições com a seguinte proveniência:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Administração Central:<ul style="list-style-type: none">▪ ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações.▪ Turismo de Portugal, IP.▪ Ministério da Defesa Nacional – FAP - Força Aérea Portuguesa.▪ Administração Local:<ul style="list-style-type: none">▪ Junta de Freguesia de Pinhal Novo.▪ Organizações Não Governamentais de Ambiente:<ul style="list-style-type: none">▪ Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza - Núcleo Regional de Setúbal.▪ Outras Entidades:<ul style="list-style-type: none">▪ Partido Social Democrata (PSD), Comissão Política Distrital de Setúbal.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<ul style="list-style-type: none">▪ Comissão de Moradores de Arraiados e Valdera.▪ Associação para a Elevação de Pinhal Novo a Concelho. <p>No Parecer da CA, no capítulo 11, entre as páginas 85 e 94, é apresentada uma súmula dos principais resultados, bem como a análise da CA aos aspectos mais relevantes.</p> <p>As entidades que participaram apontam críticas aos projectos e ao EIA, sendo que 3 seleccionam as soluções relativas à Ligação rodoviária à A12 que consideram mais favoráveis do ponto de vista ambiental.</p> <p>Como aspectos relevantes refere-se, no âmbito da Consulta Pública:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ O facto da intermodalidade do projecto se considerar comprometida, sendo esta uma das principais componentes do projecto.▪ Necessidade de garantir uma articulação e complementaridade de funções com outras infra-estruturas previstas, nomeadamente com as outras Plataformas Logísticas de Castanheira do Ribatejo e de Sines.▪ A necessidade da ligação rodoviária ser efectuada não só à A12, mas também à futura Variante do Pinhal Novo, que articule com o IC32 e a EN252. <p>Em termos de medidas de minimização e planos de monitorização: monitorização da fase de construção, construção de travessias para peões em condições de segurança, ter em atenção as habitações próximas ao traçado de forma a não sofrerem danos, protecção da unidade hoteleira dos níveis de ruído e vibrações, efectuar um plano de circulação com o envolvimento do promotor e dos serviços municipais de rede viária e trânsito, e a protecção das habitações mais próximas da via do ruído, considerando esta zona como sensível.</p>
<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no Parecer da CA e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O Estudo de Impacte Ambiental da “Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª Fase) e Ligação Rodoviária à A12”, em avaliação, inclui dois projectos: o Projecto de Execução da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª Fase) e o Estudo Prévio da Ligação Rodoviária à A12. O proponente da Ligação Rodoviária à A12 é a BRISA, SA e a entidade licenciadora ou competente para a autorização, o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP. O proponente da PLMP é a LOGZ – <i>Atlantic Hub</i>, SA e a entidade licenciadora ou competente para a autorização a Câmara Municipal de Palmela.</p> <p>A opção de apresentar um EIA com os dois projectos baseou-se no facto da viabilidade do projecto da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (PLMP) estar inteiramente dependente da construção da acessibilidade rodoviária - Ligação Rodoviária à A12.</p> <p>Este EIA corresponde à reformulação/alteração de um EIA em que o proponente solicitou o encerramento do respectivo procedimento de AIA, existindo nesta data, algumas alterações em termos de fase, número e dimensão dos projectos em avaliação.</p> <p>Assim, no EIA ora em avaliação, o projecto da PLMP encontra-se em Projecto de Execução e corresponde a uma 1ª Fase (em que a área foi reduzida de 600ha para 262ha). O projecto do Centro Intermodal de Mercadorias (CIM) não foi incluído no EIA, encontrando-se, no entanto, contemplado no projecto da PLMP o lote correspondente à futura implantação do CIM. De acordo com o EIA, este facto prende-se com a existência de indefinições da rede convencional e de alta velocidade, incluindo as soluções de ligação ao Novo Aeroporto de Lisboa, estando, no entanto, nesta fase assegurado, qualquer que seja o traçado das linhas de acesso ao NAL e do comboio de alta velocidade, a ligação do CIM a essas duas infra-estruturas.</p> <p>A PLMP com uma área de 262ha, localiza-se no distrito de Setúbal, concelho de Palmela, na freguesia do Poceirão.</p> <p>A PLMP pretende constituir-se como um projecto estruturante do sistema logístico</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

nacional, necessário para completar a rede de plataformas logísticas portuguesas previstas no “Portugal Logístico”.

A PLMP pretende, também, complementar a oferta logística da Grande Área Metropolitana de Lisboa com uma plataforma adicional de suporte aos portos de Lisboa e Setúbal que efectue a distribuição para toda a área de influência dos mesmos, através da promoção do ordenamento e eficiência logísticos, proporcionando aos operadores actuais e potenciais a concentração destas actividades em instalações especialmente criadas para o efeito.

A PLMP permitirá a dinamização da actividade económica e social do território nacional e em particular da região de LVT através da articulação de fluxos logísticos internacionais, nacionais e regionais e o alargamento do *hinterland* dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines e de ligação à Península Ibérica, por oferta de actividades logísticas complementares às portuárias.

A localização estratégica junto à intercepção de duas auto-estradas (A12 e A2) e da rede ferroviária permite rápidas ligações a Lisboa, Algarve, Norte de Portugal e Espanha. Em termos ferroviários, a localização junto ao nó do Poceirão, será servida por *Shuttles* regulares aos portos de Sines, Setúbal e Lisboa e fará a consolidação do tráfego portuário nacional destinado a Espanha e restante Europa, utilizando a rede ferroviária existente em bitola ibérica e europeia. Também se prevê a articulação com a Alta Velocidade, bem como ao Novo Aeroporto de Lisboa.

A Plataforma possui, assim, a localização favorável para a instalação de centro de distribuição da região de Lisboa e/ou nacional, constituindo-se como um elemento estruturante para o sistema logístico nacional e metropolitano, na medida em que permite articular a ligação à rede ferroviária convencional através das linhas do Alentejo e do Sul com a Linha mista de Alta Velocidade Lisboa-Madrid tendo subjacente o conceito da multimodalidade (rodo-ferroviária).

A Ligação rodoviária à A12 tem como objectivo viabilizar o funcionamento da PLMP, uma vez que as vias rodoviárias locais, que permitiriam efectuar a ligação entre a PLMP e a rede de auto-estradas, apresentam fortes condicionalismos à circulação.

A estruturação da PLMP desenvolver-se-á ao longo de uma avenida diagonal, que proporciona simultaneamente boa dispersão de tráfego, agrega as áreas verdes no centro da plataforma e diferencia o uso dos armazéns imediatamente anexos, atribuindo-os a espaços expositivos. Na PLMP, foram definidos vários conceitos de espaço de acordo com as actividades que se irão instalar:

- Área de Logística de Distribuição, Agrupamento e Transformação.
- Área de Logística e Exposição.
- Centro de Apoio ao Transporte Rodoviário - zona de estacionamento de veículos pesados, com área de descanso e balneários, área de abastecimento de combustível, oficina e restauração.
- Área Logística Multifuncional - destinada a actividades/produtos que não exijam para o seu armazenamento de espaços cobertos, ou que estes se limitem a área reduzida. Todos os lotes serão servidos por acessos ferroviários dedicados.
- Centro Intermodal de Mercadorias - área intermodal de excelência. O projecto agora em avaliação consiste apenas na construção e infra-estruturação do Lote que terá uma área de 38,4 ha que ficarão reservados para a implantação da componente ferroviária. Este projecto será sujeito a processo de AIA.
- Centro de Serviços Integrados:
 - *Business Center* (com auditórios, salas de reuniões e formação, disponíveis para as empresas instaladas).
 - Espaços Comerciais de Apoio (Agências Bancárias, Mediadores de Seguros, Empresas de Trabalho Temporário, Lojas de Conveniência, Papelaria, Lavandaria, etc).
 - Área de restauração (com diferentes tipologias de restaurantes).



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Hotel.
- Parque de Lazer/Zona Verde.
- Área Comercial.
- Infra-estruturas:
 - Estação de Tratamento de Águas Residuais.
 - Estação de Tratamento de Água e respectivo furo de abastecimento.
 - Subestação da EDP.

O projecto é adjacente, a Norte, quer à linha ferroviária convencional quer ao traçado aprovado para o TGV (Moita/Montemor-o-Novo).

No que se refere à ocupação actual do solo, na área prevista para implementação da PLMP, predominam a cultura da vinha e pastagens (a vinha ocupa cerca de 70% da área em estudo, sendo que cerca de 86% da área de vinha encontrava-se em produção em 2008 e as pastagens representam 26,3% e destinam-se à alimentação de bovinos, explorados em regime extensivo).

A matriz da ocupação urbana na envolvente da Plataforma caracteriza-se por habitação dispersa ou em grupos de muito baixa densidade, associada a parcelas agrícolas, e estruturada por uma malha reticulada de caminhos que desempenham uma dupla função de arruamentos e caminhos rurais.

Para a Ligação Rodoviária à A12, ao nível do Estudo Prévio, foram consideradas duas soluções alternativas de concepção de projecto que diferem entre si no perfil longitudinal e nas ligações à rede local, mas que se desenvolvem no mesmo corredor (Solução 1 com um Nó em trompette e sem ligações à rede local e Solução 2 com um Nó em diamante e com Ligações à rede local – à Rua do Ouro, a qual é uma das principais vias estruturantes do povoamento e o arruamento que verifica maior densificação de ocupação).

A ocupação do solo na zona atravessada por esta ligação tem habitação distribuída ao longo dos arruamentos e parcelas agrícolas preenchendo os espaços entre arruamentos/caminhos rurais. A maior parte da área atravessada pela ligação ou ocupada pela praça de portagem e pelos dois Nós encontra-se ocupada com vinha em produção, nalguns casos com sistema de rega, verificando-se algumas áreas, menos expressivas, com vinha abandonada. Algumas parcelas encontram-se incultas, outras foram objecto de lavra. Verifica-se também, sobretudo na zona do Nó de Ligação à rede local, a cultura de hortícolas com rega por aspersão.

Relativamente à ocupação edificada, predomina a habitação unifamiliar em edifícios de piso térreo e, por vezes, de um piso (edifícios de matriz rural com maior ou menor grau de conservação, edifícios de tipo vivenda de traça mais simples ou vivendas com maior qualidade construtiva e espaços exteriores mais amplos, por vezes com piscina). Para além das habitações o edificado inclui também alguns armazéns e outros edifícios de apoio rural.

Da avaliação efectuada, os principais impactes positivos ocorrerão ao nível Socioeconómico, estimando-se que em termos de volume de emprego, sejam criados, directa e indirectamente, na 1ª fase, um valor entre os 9 000 e os 10 800 postos de trabalho, para um período de 13 anos.

A implementação e funcionamento da PLMP constituirá um importante factor dinamizador da economia local e regional pelo efeito agregado das seguintes acções:

- Investimento directo de cerca de 370 milhões de euros.
- Contratação de mão-de-obra, aquisição de bens de consumo e equipamentos.
- Desenvolvimento de actividades económicas complementares, localizadas dentro do perímetro da plataforma logística ou no território envolvente, designadamente:
 - Actividades básicas: hotelaria, restauração, comércio, oficinas de reparação, estações de serviço, entre outras;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

– Actividades derivadas: transportes, transitários, manutenção de maquinaria e instalações, limpeza, aprovisionamento, entidades bancárias e seguradoras, serviços de consultoria, entre outras.

- Atracção de visitantes e de novos residentes, com o consequente desenvolvimento de actividades locais como restauração, comércio, habitação, serviços às empresas, serviços pessoais e sociais.
- Aumento da competitividade do sector produtivo pela disponibilidade de serviços logísticos especializados.
- Atracção de novos investimentos no sector produtivo para aproveitamento das vantagens da existência do pólo logístico.

Em termos de impactes negativos, verificou-se que estes serão resultantes das fases de construção dos dois projectos, resultando das actividades a ela associadas, e da fase de exploração. Referem-se de seguida, por projecto, os principais impactes negativos identificados:

PLMP:

- Solos e Uso do Solo: alteração do usos do solo e eliminação da actual ocupação agrícola, nomeadamente a cultura da vinha em cerca de 255,5ha, dos quais cerca de 150ha se encontravam em produção em 2008. Este impacte traduz-se numa redução de cerca de 4% da área de vinha do Concelho de Palmela, demarcada para a produção de vinhos DOC Palmela, DOC Setúbal e Vinho Regional “Península de Setúbal”. Daí a medida de compensação constante da presente DIA.
 - Recursos Hídricos: Ocupação do leito de cheia da Ribeira do Vale das Eras e potencial afectação das captações privadas licenciadas e da qualidade da água. Neste âmbito, vários são os condicionalismos constantes da presente DIA, destacando-se as condicionante I. 1 a I. 4.
 - Ruído e Qualidade do Ar: Na fase de construção, aumentos significativos dos níveis sonoros nos receptores sensíveis localizados a distâncias inferiores a 50m e degradação da qualidade do ar nos residentes nas habitações localizadas a Sudeste e Oeste dos locais de implantação da PLMP e na proximidade dos arruamentos utilizados para acesso à obra. Os impactes resultantes da circulação de veículos em acessos não pavimentados assumirão também especial relevo nos receptores localizados a Sul, atendendo à sua proximidade ao local de construção do projecto. Na fase de exploração, o aumento do tráfego gerado pelo funcionamento da PLMP irá provocar a ocorrência de aumentos dos níveis sonoros, bem como aumentos dos níveis dos níveis de poluentes atmosféricos associados a este meio de transporte.
- Na presente DIA, encontram-se preconizadas várias medidas, tendo em vista a minimização dos referidos impactes, nomeadamente as condicionantes G2, G3, I. 6 e, também, os elementos n.º 2 e 3 a entregar em fase de RECAPE, diversas medidas de minimização relacionadas com a fase de construção e de exploração.
- Sócio-economia – Eliminação da actual ocupação agrícola nas áreas de implantação da Plataforma e de empréstimo (na sua maioria áreas de vinha). Demolição de um pequeno edifício rural e proximidade a várias habitações, na envolvente sul e poente.

No entanto, concluiu-se da avaliação efectuada que os impactes identificados poderão ser minimizados com a implementação das medidas de minimização propostas no EIA bem como na presente DIA.

Ligação Rodoviária à A12:

- Geomorfologia: Criação de um aterro de 6m no atravessamento da Rua do Ouro, numa zona plana.
- Solos e Uso do Solo: inviabilização ou eliminação de várias parcelas agrícolas que se encontram, na sua maior parte, ocupadas com a cultura da vinha e culturas anuais de regadio e sequeiro. Afectação de solos incluídos na Reserva Agrícola



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Nacional (cerca de 0,27 ha). Alteração do uso do solo, sendo que 99% é rural (vinha e/ou outras culturas anuais), passando a estar o solo em grande parte impermeabilizado.

- Recursos Hídricos: intercepção da ribeira de Vale de Marmelos que, dada as suas características e relevância, se constitui como um corredor estruturante secundário, definido na Rede Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental (REM), no âmbito PROT-AML.

Para os impactes identificados para os três factores ambientais anteriores, destaca-se a condicionante II.1 da presente DIA.

- Ruído: Na fase de construção, aumentos significativos dos níveis sonoros nos receptores sensíveis localizados a distâncias inferiores a 50 m. Na fase de exploração, o tráfego rodoviário induzido pelo funcionamento da PLMP provocará o incumprimento dos valores limite na maioria dos receptores sensíveis localizados ao longo da Ligação à A12, bem como acréscimos superiores a 12 dB (A), sendo esta situação mais gravosa para o período nocturno. Daí o elemento n.º 2 a entregar em fase de RECAPE.
- Qualidade do Ar: Na fase de construção, aumento significativo das concentrações de partículas em suspensão, prevendo-se que os receptores sensíveis localizados a Oeste e Sudoeste do projecto sejam igualmente os mais afectados. A actividade agrícola na área envolvente à PLMP poderá também ser afectada pela emissão de elevadas concentrações de partículas. Na fase de exploração, no que respeita ao poluente NO₂, ocorrerão alterações significativas ao nível da qualidade do ar, junto à via de ligação à A12, em zona de uso habitacional. Tal como referido para a PLMP, vários são os condicionalismos estabelecidos na presente DIA, com o objectivo de minimizar estes impactes.
- Sócio-Economia – Afectação de parcelas agrícolas, proximidade a várias habitações e a anexos agrícolas, efeito barreira resultante dos aterros previstos e da divisão do território, aumento das distâncias a percorrer, pelos novos restabelecimentos previstos, circulação de tráfego pesado na rede viária actual, a qual não se encontra dimensionada para este tipo de tráfego.

Tendo em conta a identificação e avaliação de impactes efectuada, da análise comparativa efectuada às duas soluções alternativas de Ligação Rodoviária à A12, concluiu-se que a Solução 1 é menos desfavorável para os Solos e Uso do Solo, com menor número de parcelas agrícolas afectadas e menor área ocupada. No entanto, a Solução 2, por prever o atravessamento da Rua do Ouro (principal via do aglomerado urbano existente e com maior ocupação residencial) de nível, (sem o aterro de 6m previsto na Solução 1), é menos desfavorável para a Geomorfologia e Geologia e Paisagem. Para os outros factores ambientais, não existem factores diferenciadores das soluções, sendo ambas viáveis, desde que implementadas medidas de minimização específicas que reduzam a significância dos impactes.

Assim, encontrando-se em fase de estudo prévio e as soluções apresentadas desenvolvidas no mesmo corredor, concluiu-se que a ligação rodoviária à A12 deverá ser objecto de desenvolvimento em fase de projecto de execução dentro do corredor estudado (quer para a plena via, quer para as Ligações), tomando em consideração o teor do Parecer Final da CA, dos Pareceres Externos e os resultados da Consulta Pública.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o projecto "Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª Fase) e Ligação Rodoviária à A12" poderá ser aprovado, desde que cumpridas todas as condições constantes da presente DIA.