

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**Plataforma Logística Multimodal do Poceirão
e Ligação Rodoviária à A12**

Julho de 2009

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Augusto Serrano*

Secretariado:

- *Maria Odete Cotovia*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
6. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

ANEXO II

- Exposições recebidas

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública da "Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12".

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 34 dias úteis, desde o dia 25 de Maio a 13 de Julho de 2009.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- o Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- o Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de LVT
- o Câmara Municipal de Palmela

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas seguintes Juntas de Freguesia: Palmela, Pinhal Novo e Poceirão.

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios nas Câmara Municipal e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o seguinte jornal:
 - o Correio da Manhã
- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente com anúncio e RNT;
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

5. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidas 8 exposições, com a seguinte proveniência:

- **Administração Central**

- ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações
- Turismo de Portugal, I.P.
- Ministério da Defesa Nacional – FAP - Força Aérea Portuguesa

- **Administração Local**

- Junta de Freguesia de Pinhal Novo

- **Organizações Não Governamentais de Ambiente**

- Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza, Núcleo Regional de Setúbal

- **Outras Entidades**

- Partido Social Democrata, Comissão Política Distrital de Setúbal
- Comissão de Moradores de Arraiados e Valdera
- Associação para a Elevação de Pinhal Novo a Concelho

6. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

A **Quercus** conclui que o projecto deveria ser objecto de uma nova análise de viabilidade, tendo em conta o novo paradigma económico e energético mundial e nacional e os novos planos na área logística previstos para a envolvente da região.

Considera que:

- A forma como é apresentada a 1.ª fase de desenvolvimento do projecto da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão, verifica-se que a parte inovadora do projecto, a vertente multimodal, encontra-se comprometida.
- O promotor do projecto optou por um certo facilitismo, apostando na vertente rodoviária, à semelhança de todos os outros projectos similares no país, relegando para uma fase posterior, incerta no tempo, a vertente ferroviária.
- Face à conjuntura actual, de incerteza energética e económica, o projecto da PLMP não se afigura diferente de outro qualquer, e não tem garantias de viabilidade económica a médio prazo, a não ser que se alterem os pressupostos apresentados.
- A intenção de construir mais duas plataformas logísticas relativamente próximas é mais um factor de incerteza no sucesso deste projecto.

Relativamente à avaliação de impactes considera que e um modo geral, os impactes ao nível local foram muito minimizados, tendo sido sempre comparados com os benefícios económicos para a região, de forma a relativizá-los o mais possível. Considera que foram menosprezados os impactes nos aquíferos superficiais e o resultado desses mesmos impactes na envolvente agrícola à área de implantação do projecto. Do mesmo modo, os impactes na qualidade de vida das populações directamente afectadas também foram bastante minimizados.

O EIA sugere que a modelação no terreno seja efectuada em toda a área de implantação do projecto, e não apenas na área de estudo do presente EIA. A Quercus considera que não é o mais indicado, considerando que a incerteza relativa ao cumprimento da totalidade do projecto é bastante grande, tendo em conta a conjuntura económica actual e que se prevê que se prolongue por mais algum tempo. Desse modo, a intervenção no terreno deverá ser a mínima possível, e de modo a garantir a sua recuperação, caso as fases posteriores do projecto não se venham a concretizar. Ou seja, o faseamento do projecto deve ser implementado efectivamente no terreno.

Relativamente à ligação rodoviária à A12, e considerando as alternativas propostas, a solução 1 parece a mais aceitável pois, apesar do impacto paisagístico e visual, é a que afecta de forma menos indirecta as populações locais. A solução 2, ao criar um efeito barreira numa rua e ao afectar mais parcelas de terrenos agrícolas, acaba por ter um efeito mais perverso junto das populações locais, já de si muito afectadas pelo projecto.

Considera também que a avaliação dos impactes cumulativos com outros projectos relevantes na região (NAL, TTT, RAV) é efectuada de uma forma algo incipiente, não tendo sido avaliados de forma rigorosa, os impactes do aumento de tráfego na região, os impactes da previsão da expansão demográfica e a consequente fragmentação de ecossistemas e habitats.

Dadas as características do projecto, a Quercus entende que deve ser feita uma monitorização exaustiva, quer na fase de construção, quer na de exploração, que envolva a monitorização dos descritores ruído, qualidade do ar, qualidade das águas superficiais e subterrâneas, de forma a poder integrar outras medidas de minimização, para além das soluções propostas, caso estas se venham a revelar insuficientes.

Já no que se refere às alternativas consideradas, estas foram efectivamente apontadas, mas nenhuma avaliação foi de facto efectuada, tendo apenas sido apontados os critérios de selecção.

Considera que um dos princípios subjacentes à Avaliação de Impactes Ambientais é a consideração e a efectiva avaliação de alternativas, de modo a poder conjugar os vários aspectos sociais, económicos e ambientais na decisão a tomar, sujeitos a consulta e escrutínio públicos e que este princípio é completamente desvirtuado no presente EIA, que apresenta as alternativas consideradas pelos decisores, para depois submeter a avaliação apenas uma. Dessa forma, simula-se que são consideradas alternativas.

Já relativamente às duas alternativas para a ligação rodoviária à A12, estas configuram efectivamente duas alternativas claras. Apenas lamenta que a consideração das alternativas não tenha incluído o local previsto para a instalação dos estaleiros, uma vez que estes têm normalmente impactes relevantes na envolvente, na fase de construção.

No que diz respeito à justificação do projecto e ao estudo da alternativa zero considera que não é de todo aceitável que a justificação da necessidade de um projecto seja assente na incapacidade de os governos locais e regionais fazerem cumprir a legislação de ordenamento do território em vigor.

Um dos aspectos que se afigura essencial neste projecto é precisamente a sua vertente multimodal, e especificamente o transporte ferroviário. No entanto, o que se verifica é que o modo ferroviário é relegado, para segundo plano. Já a ligação rodoviária à A12 é considerada prioritária, pois que sem ela, o projecto não é considerado viável.

Para além destes aspectos, importa ainda referir que estão previstas outras Plataformas Logísticas próximas da PLMP, como o sejam a Plataforma logística de Castanheira do Ribatejo e uma nova Plataforma Logística em Sines.

Pela descrição do projecto no EIA, não se compreende como é que a PLMP se vai articular com estas outras infra-estruturas previstas, podendo mesmo vir a funcionar numa óptica de rivalidade com estas, se não for garantida uma articulação e uma complementaridade de funções.

As **Estradas de Portugal, S.A.** informa que não existe qualquer interferência das Soluções 1 e 2 do projecto de acessos rodoviários à PLMP e o projecto de beneficiação da EN252.

Refere ainda que está a ser desenvolvido pela LOGZ, no âmbito do protocolo estabelecido entre a EP, SA, BRISA, LOGZ, Câmara Municipal de Palmela e INIR o projecto da EN252 – Variante ao Pinhal Novo, o qual deverá ser remetido à EP, SA para apreciação e aprovação.

A **Comissão de Moradores de Arraiados e Valdera** manifesta desagrado pelas conclusões do EIA e pela escolha do corredor central para ligação rodoviária à PLMP.

No entanto, considerando as alternativas propostas, considera que a Solução 2 é a que apresenta menor impacto ao nível do ruído e paisagem, evitando um aterro de mais de 6m junto às habitações. Alerta para a necessidade de serem construídas as travessias necessárias para peões em condições de segurança e que se tenha em atenção as habitações próximas ao traçado por forma a não sofrerem danos.

A **FAP** refere que a área do projecto não se encontra abrangida por qualquer servidão de unidades afectas à Força Aérea.

A **ANACOM** verifica que a zona em causa não está presentemente sujeita a qualquer condicionalismo decorrente da existência de ligações herzeianas ou centros radioelétricos com servidão radioelétrica associada, já constituída ou em processo de constituição.

O **Turismo de Portugal, I.P.** informa que não foram detectados empreendimentos turísticos na envolvente próxima da infra-estrutura, contudo considera que não deverão ser perturbadas vistas ou panorâmicas interessantes e que o projecto deverá ser objecto de um estudo de integração paisagística.

No que diz respeito ao estabelecimento hoteleiro previsto para a PLMP, considera pertinente esta valência em articulação com as outras previstas, devendo no entanto ser tidos em conta aspectos de natureza ambiental, tais como o ruído ou vibrações, que possam prejudicar o bem-estar e conforto dos utentes e implementadas as medidas de minimização adequadas.

A **Junta de Freguesia de Pinhal Novo** salienta a importância do projecto para a região e para o país. Salienta 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.

Considera que devido ao aumento de tráfego gerado pela PLMP, a rede viária local deve ser requalificada, em particular nas ligações a Pinhal Novo, criando uma alternativa à EM533-01 e colocando semáforos no cruzamento da EM575 com a Rua dos Comerciantes e o Aceiro dos Arraiados. Este último deverá ser asfaltado até ao Aceiro do Costa.

Deverá ser garantido o transporte de passageiros por ferrovia entre o Pinhal Novo e a PLMP para reduzir o uso do transporte individual nas deslocações pendulares casa-trabalho-casa.

Considera que a Solução 2 da ligação à A12 é a menos prejudicial, devendo no entanto ser prevista a construção de uma passagem pedonal na Rua do Ouro. Caso se opte pela Solução 1, deve ser dada atenção aos impactes que o aterro previsto terá nas habitações próximas, os quais terão de ser minimizados através de soluções técnicas adequadas.

Salienta os impactes negativos durante a fase de construção, nomeadamente no ambiente sonoro e qualidade do ar, que afectarão os residentes e as culturas. Os caminhos de circulação de maquinaria deverão ser molhados e a velocidade dos veículos pesados reduzida por forma a diminuir a emissão de partículas. Deverão também ser colocadas barreiras acústicas e efectuada a manutenção das vias de circulação pelo promotor.

Considera ainda que deverá ser efectuado um plano de circulação com o envolvimento do promotor e dos serviços municipais de rede viária e trânsito.

O PSD considera que se trata de um investimento importante para a região apresentando no entanto um conjunto de considerações relativas ao solo agrícola, caracterização do aquífero superficial, captação de abastecimento, drenagem, acessos rodoviários e ruído.

Relativamente aos solos agrícolas refere que contrariamente ao afirmado no EIA, os solos não são de fraca qualidade agrícola, mas sim de excelente aptidão agrícola.

No que diz respeito ao aquífero superficial, considera que a sua correcta caracterização é muito importante devido à afectação deste recurso pelas descargas de águas pluviais provenientes da PLMP e porque a qualidade dos solos vai ser influenciada pela qualidade da água existente.

Refere que não foram efectuados estudos quanto aos caudais de água captados necessários e previstos para a Plataforma, não havendo uma correlação com os furos existentes para consumo dos habitantes e para a agricultura, não sendo conhecido o raio de influência que esta captação terá, quer ao nível da água disponível quer no rebaixamento do nível freático.

Assim, deverá ser tido em conta os furos particulares existentes, nomeadamente a sua distância ao futuro furo da PLMP. A zona de captação deverá ser diferente das dos particulares e deverá ser monitorizado nível freático através de piezómetros, para se avaliar as consequências da captação da Plataforma nas outras captações. A selagem do furo deverá ser eficaz, garantindo o seu isolamento das restantes captações.

Relativamente à drenagem considera que:

- A área a impermeabilizar na zona da bacia (A) vai contribuir com um acréscimo substancial e rápido do caudal para os colectores de encaminhamento para a linha de água do Chaparro do Homem;
- A estrutura do solo irá contribuir para uma rápida escorrência para a linha de água;
- A profundidade de 3 m prevista para a vala de escoamento, e a morfologia do terreno irá diminuir a velocidade do escoamento;
- A linha de água do Chaparro do Homem apresenta uma inclinação de 1% ou menos, não podendo atingir os caudais de escoamento previstos para a conduta;
- Os colectores de escoamento são manilhas de betão com mais ou menos 0,50m o que para a distância percorrida é claramente insuficiente;
- A PH da linha férrea que serve a linha de água do Chaparro do Homem não tem capacidade de escoamento em caso de pluviosidade intensa, como se observa actualmente;
- A qualidade da água será afectada pela descarga das águas pluviais provenientes da Plataforma nesta linha de água.

Propõe que as águas pluviais provenientes da Plataforma sejam descarregadas mais a norte, na zona do apeadeiro de Valdera, com atravessamento da linha férrea neste local.

Quanto aos acessos rodoviários à PLMP, considera que é essencial a separação entre o trânsito afecto à Plataforma e o trânsito local. Assim, o atravessamento da Rua do Ouro deve ser efectuado sem interferência no trânsito local e à cota do terreno. Sugere que caso seja adoptada a Solução 2, seja

alterada a Ligação 2, adaptando o seu traçado ao caminho já existente logo a norte e paralelo ao acesso principal da Plataforma. Considera ainda que:

- a rua do Ouro deve passar em viaduto sobre ao acesso à PLMP;
- devem ser minimizados os efeitos do ramo curvo anorte do acesso, adaptando o traçado ao caminho já existente perpendicular à Rua do Ouro;
- a transposição se faça com recurso a estacas e tabuleiros, minimizando os impactes causados pelos taludes;
- a ligação 1 seja feita acompanhando as extremas dos confinantes.

Quanto à Solução 1, considera que apresenta um impacte visual bastante negativo e induz um maior efeito barreira entre as populações e que a rotunda prevista apresenta uma grande ocupação de terreno.

No que diz respeito ao ruído, salienta o facto das habitações mais próximas da via não estarem preparadas com quaisquer requisitos de protecção ao ruído e que deve ser respeitada a legislação em vigor, considerando esta zona como sensível.

A **Associação Para a Elevação de Pinhal Novo a Concelho** considera a PLMP um projecto muito importante para a região e para o país e das localizações estudadas esta é mais vantajosa. Refere que deveria ser avaliada toda a Plataforma e não só a primeira fase, devendo também ser já prevista a sua expansão até ao Poceirão.

Discorda da via diagonal proposta, considerando que irá encarecer o loteamento, introduz enormes dificuldades à circulação interna de viaturas pesadas e dificulta a interligação com a rede viária local. Assim, propõe um outro desenho da Via principal da PLMP, o qual continua o Aceiro dos Arraiados. (ver exposição)

Concorda com a possibilidade da Plataforma estar ligada à rede de caminhos de ferro, mas discorda das soluções de ligação rodoviárias à mesma. Salienta no entanto que nada é referido quanto à construção de um apeadeiro ferroviário para facilitar o acesso dos futuros trabalhadores à Plataforma. Relativamente aos acessos rodoviários salienta os impactes negativos das soluções propostas, os quais implicam muitas expropriações, afectação de vinhas muito produtivas e de algumas habitações, corte de propriedades e efeito barreira, construção de grandes aterros e afectações de linhas de água.

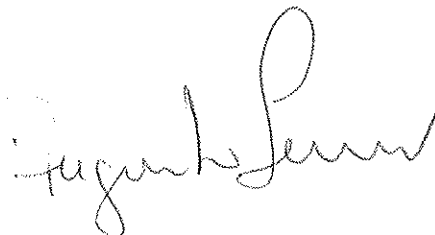
Propõe que seja efectuado o acesso rodoviário paralelo ao Aceiro dos Arraiados, a Sul, em aterro a construir encostado ao existente. (ver exposição) Considera que esta solução não cria novas barreiras e que o volume de terras necessário para o aterro é bem menor que nas soluções propostas no EIA, salienta ainda que esta solução rodoviária é compatível com a manutenção da avenida diagonal ou com a avenida por si proposta. Refere ainda a necessidade de ser prevista uma ligação à futura variante do Pinhal Novo, e propõe um traçado para a variante e ligação à mesma. Considera ainda que os acessos rodoviários à Plataforma devem ser feitos por vias a construir para o efeito e nunca pelos Caminhos Municipais existentes, os quais não têm capacidade para suportar o tráfego provocado pela PLMP.

Quanto ao abastecimento de água considera insuficiente apenas um furo e que deve ser definida a entidade que irá gerir o abastecimento de água à PLMP. Refere que a água deve ser proveniente de estratos profundos por forma a não interferir com os furos existentes.

Propõe um programa de monitorização do ruído e considera que deverá ser definido qual o nível sonoro permitido das actividades instaladas dentro da PLMP.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12



Agência Portuguesa do Ambiente

Julho de 2009

ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

LISTA DE ENTIDADES CONVIDADAS A PARTICIPAR NA CONSULTA PÚBLICA DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

NOME	MORADA	LOCALIDADE
ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações	Av. José Malhoa, 12	1099-017 LISBOA
Associação Nacional de Municípios Portugueses - ANMP	Av. Elias Garcia, 7 – 1.º	1000-146 LISBOA
Associação Nacional de Freguesias - ANAFRE	Rua António Pereira Carrilho, 5 – 3.º	1000-046 LISBOA
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Ferreira Lapa, 25 – r/c	1150-155 LISBOA
Centro de Estudos da Avifauna Ibérica - CEAI	Rua do Raimundo, 119 Apartado 535	7002-506 ÉVORA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dt.º	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
REN - Redes Energéticas Nacionais, SA	Av. Estados Unidos da América, 55 - 20.º Apartado 5316	1749-061 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO	Faculdade de Ciências da Univ. de Lisboa Edifício C4 – 4.º Piso – Campo Grande	1749-016 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Av.º da Liberdade, 105 – 2.º Esq.º	1250-140 LISBOA
Confederação da Indústria Portuguesa – CIP	Av.º 5 de Outubro, 35 – 1.º	1000 LISBOA
INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil	Rua B – Aeroporto de Lisboa	1700-008 LISBOA
Autoridade Nacional de Protecção Civil - ANPC	Av.º do Forte em Carnaxide	2795-112 CARNAXIDE
Ministério da Defesa Nacional – Força Aérea – Gabinete do Chefe do Estado-Maior	Av.º da Força Aérea	2724-506 ALFRAGIDE
Estradas de Portugal, EPE	Praça da Portagem	2809-013 ALMADA
Turismo de Portugal, IP	Av. António Augusto de Aguiar, 86	1069-021 Lisboa
Associação para o Desenvolvimento Rural da Península de Setúbal	EN 379 - Espaço Fortuna Artes e Ofícios	2950-807 Quinta do Anjo
HORTISET – Horto Fruticultores Unidos da Península de Setúbal, CRL	Rua António Aleixo, 7	2965 Poceirão
Cooperativa Agrícola de Poceirão CRL	Av. de Palmela, 23	2965 Poceirão
Associação de apoio aos pequenos Agricultores do Poceirão	Av. de Palmela, 25	2965 Poceirão
Associação de Moradores de Arraiados e Valdera	Sr. Casimiro Cavaleiro, Rua do Ouro, CCI 3310	2955-006 Pinhal Novo

LISTA DOS ORGÃOS DE IMPRENSA

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do "Jornal de Notícias"	Rua Gonçalo Cristóvão, 195 – 219	4049-011 PORTO
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal "O Expresso"	Rua Duque de Palmela, 37-2.º	1200 LISBOA
Redacção do "Diário de Notícias"	Av.º da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção do Jornal "Correio da Manhã"	Av.º João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção do "Jornal Público"	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto, Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Avenida Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40	2749-502 BARCARENA
Concelho de Palmela Jornal	Rua Camilo Castelo Branco, n.º 163 – Lojas F, G, H –	2910-450 Setúbal
Radio Palmela - Emissor Regional, C.R.L.	Rua Do General Amílcar Mota, 4-A	2950-212, PALMELA

ANEXO II

Exposições recebidas

Augusto Serrano

De: Quercus - Núcleo Regional de Setúbal [ep108175cg@quercus.pt]
Enviado: segunda-feira, 13 de Julho de 2009 23:26
Para: AIA; Geral APA
Cc: Quercus - Núcleo Regional de Setúbal
Assunto: Parecer relativo ao EIA da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão
Anexos: Parecer EIA Plataforma Logistica Poceirao.pdf

Exmo. Senhor
Director-Geral do Ambiente
Prof. Doutor António Gonçalves Henriques

A Quercus-Associação Nacional de Conservação da Natureza vem, através do seu Núcleo Regional de Setúbal, no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental cuja consulta pública se encontra em vigor, apresentar o seu parecer relativo ao EIA da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão.

Com os melhores cumprimentos,

Carla Graça.

Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza
Núcleo Regional de Setúbal
Apartado 30 | 2901 – 901 Setúbal
Tel: 93 1603256
E-mail: setubal@quercus.pt
Website: setubal.quercus.pt



**PARECER SOBRE O
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DA
PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DO POCEIRÃO
(1ª FASE) E LIGAÇÃO RODOVIÁRIA À A12**

Nos termos do disposto nos Artigo 14º do D.L. 69/2000, de 3 de Maio e 14º do D.L. 197/2005, de 8 de Novembro, relativo à participação pública nos processos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), vem a Quercus- Associação Nacional de Conservação da Natureza, através do seu Núcleo Regional de Setúbal, apresentar o seu parecer relativo ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª Fase) e da Ligação Rodoviária à A12 (em fase de Estudo Prévio).

JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO E ALTERNATIVA ZERO

O projecto da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (PLMP) foi considerado um projecto de Potencial Interesse Nacional (PIN), considerado o seu interesse e enquadramento no âmbito do Plano do Portugal Logístico. No entanto, as razões pelas quais a PLMP foi considerada efectivamente um projecto PIN não são apresentadas.

O EIA refere que, dados os projectos previstos para a Margem Sul, e dadas as novas acessibilidades, é de prever um aumento demográfico e uma maior pressão urbanística. E apresenta como efectivamente a única justificação da necessidade do projecto, em detrimento da alternativa zero, o facto de este poder impedir a proliferação de pequenos espaços de logística, disseminados na região, em consequência dessa mesma pressão demográfica e urbanística em zonas até agora rurais, podendo vir a constituir um problema de ordenamento do território.

Ora, não é de todo aceitável que a justificação da necessidade de um projecto seja assente na incapacidade de os governos locais e regionais fazerem cumprir a legislação de ordenamento do território em vigor.

A Quercus não considera de todo negligenciável a necessidade de ordenar a vertente logística no território, não só de modo a potenciar uma economia de escala, mas também como forma de integração de actividades no sentido de uma maior racionalização de recursos, entre os quais se incluem obviamente o recurso solo, mas também o factor energia e consumos.

No entanto, a localização da PLMP no local seleccionado não nos parece de todo justificada, para mais que a vertente ferroviária se encontra adiada para um período no tempo que não é perceptível na descrição do projecto.

Ora um dos aspectos que se nos afigura mais essenciais neste projecto é precisamente a sua vertente multimodal, e especificamente o transporte ferroviário, pois no quadro energético actual, é absolutamente vital apostar neste modo de transporte, não apenas para passageiros, mas também para mercadorias, de forma a inverter a tendência actual no nosso país.

No entanto, o que se verifica é que o modo ferroviário é relegado, uma vez mais, para segundo plano. Já a ligação rodoviária à A12 é considerada prioritária, pois que sem ela, o projecto não é considerado viável.

Com esta calendarização de desenvolvimento do projecto, a PLMP arrisca-se a ser tão só mais um centro de cargas e descargas, única e exclusivamente rodoviário e que em nada se distingue dos outros.

Para além destes aspectos, importa ainda referir que estão previstas outras Plataformas Logísticas próximas da PLMP, como o sejam a Plataforma logística de Castanheira do Ribatejo e, tomou-se conhecimento esta semana, de uma nova Plataforma Logística em Sines para servir o Porto.

Pela descrição do projecto no EIA, não se compreende como é que a PLMP se vai articular com estas outras infra-estruturas previstas, podendo mesmo vir a funcionar numa óptica de rivalidade com estas, se não for garantida uma articulação e uma complementaridade de funções.

Nas circunstâncias actuais, e com esta solução de desenvolvimento, dificilmente a PLMP se nos afigura como um projecto prioritário.

IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE ALTERNATIVAS

Já no que se refere às alternativas consideradas, estas foram efectivamente apontadas, mas nenhuma avaliação foi de facto efectuada, tendo apenas sido apontados os critérios de selecção.

Ora é um dos princípios subjacentes à Avaliação de Impactes Ambientais a consideração e a efectiva avaliação de alternativas, de modo a poder conjugar os vários aspectos sociais, económicos e ambientais na decisão a tomar, sujeitos a consulta e escrutínio públicos.

Este princípio é completamente desvirtuado no presente EIA, que nos apresenta as alternativas consideradas pelos decisores, para depois submeter a avaliação apenas uma. Dessa forma, pretende-se, finge-se mesmo, que são consideradas alternativas, quando na realidade a decisão está mais do que tomada e consubstanciada como projecto PIN.

Já relativamente às duas alternativas para a ligação rodoviária à A12, estas configuram efectivamente duas alternativas claras. Apenas será de lamentar que a consideração das alternativas não tenha incluído o local previsto para a

instalação dos estaleiros, uma vez que estes têm normalmente impactes relevantes na envolvente, na fase de construção.

AVALIAÇÃO DE IMPACTES

De um modo geral, verifica-se que os impactes ao nível local foram muito minimizados, tendo sido sempre comparados com os benefícios económicos para a região, de forma a relativizá-los o mais possível.

Da avaliação de impactes efectuada, a Quercus considera que foram menosprezados os impactes nos aquíferos superficiais e o resultado desses mesmos impactes na envolvente agrícola à área de implantação do projecto.

Do mesmo modo, os impactes na qualidade de vida das populações directamente afectadas também foram bastante minimizados.

O EIA sugere que a modelação no terreno seja efectuada em toda a área de implantação do projecto, e não apenas na área de estudo do presente EIA. Tal não nos parece o mais indicado, considerando que a incerteza relativa ao cumprimento da totalidade do projecto é bastante grande, tendo em conta a conjuntura económica actual e que se prevê que se prolongue por mais algum tempo.

Desse modo, a intervenção no terreno deverá ser a mínima possível, e de modo a garantir a sua recuperação, caso as fases posteriores do projecto não se venham a concretizar. Ou seja, o faseamento do projecto deve ser implementado efectivamente no terreno.

Relativamente à ligação rodoviária à A12, e considerando as alternativas propostas, a solução 1 parece-nos a mais aceitável pois, apesar do impacte paisagístico e visual, é a que afecta de forma menos indirecta as populações locais. A solução 2, ao criar um efeito barreira numa rua e ao afectar mais parcelas de terrenos agrícolas, acaba por ter um efeito mais perverso junto das populações locais, já de si muito afectadas pelo projecto.

IMPACTES CUMULATIVOS

A avaliação dos impactes cumulativos com outros projectos relevantes na região (NAL, TTT, RAV) é efectuada de uma forma algo incipiente, não tendo sido avaliados de forma rigorosa, os impactes do aumento de tráfego na região, os impactes da previsão da expansão demográfica e a consequente fragmentação de ecossistemas e habitats.

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Dadas as características do projecto, a Quercus entende que deve ser feita uma monitorização exhaustiva, quer na fase de construção, que na fase de exploração, que envolva a monitorização dos descritores ruído, qualidade do ar, qualidade das águas superficiais e subterrâneas, de forma a poder integrar outras medidas de minimização, para além das soluções propostas, caso estas se venham a revelar insuficientes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a forma como é apresentada a 1ª fase de desenvolvimento do projecto da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão, a Quercus considera que a parte inovadora do projecto – a vertente multimodal - se encontra comprometida.

O promotor do projecto optou por um certo facilitismo, apostando na vertente rodoviária, à semelhança de todos os outros projectos similares no País, relegando para uma fase posterior, incerta no tempo, a vertente rodoviária.

Face à conjuntura actual, de incerteza energética e económica, o projecto da PLMP não se nos afigura diferente de outro qualquer, e não tem garantias de viabilidade económica a médio prazo, a não ser que se alterem os pressupostos apresentados.

A intenção de construir mais duas plataformas logísticas relativamente próximas é mais um factor de incerteza no sucesso deste projecto.

Por tudo o que foi exposto, a Quercus entende que o projecto deveria ser objecto de uma nova análise de viabilidade, tendo em conta o novo paradigma económico e energético mundial e nacional e os novos planos na área logística previstos para a envolvente da região.

Setúbal, 13 de Julho de 2009

A Direcção do Núcleo Regional de Setúbal da
Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza

Gabinete de Ambiente

APA - Agência Portuguesa do Ambiente	
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS
<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
ASSESSORIA:	
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR
<input type="checkbox"/> DAQAR	<input type="checkbox"/> DPCA
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> OGRHFP
<input type="checkbox"/> OUTROS:	<input type="checkbox"/> GERA
	<input type="checkbox"/> GTIC
	<input type="checkbox"/> GDAI
	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA

[Exmo. Senhor
Professor António Gonçalves Henriques
Director-Geral da Agência Portuguesa do
Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal
Apartado 7585
2611-865 Amadora]

Sua Referência: S- 004239/2009 Sua Comunicação de: 21/05/2009 Nossa referência: 1662/2009/GAMB Antecedente: 47915 Saída: 85 7 87 Data: 21. 05. 2009

1336

Assunto: Consulta Pública no Âmbito do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto "Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12 – AIA nº 2055"

Pedido de Parecer Específico

No seguimento da vossa solicitação, referente ao assunto em epígrafe, e após análise dos elementos remetidos, no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto "Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12 – AIA n.º2055" cumpre-nos informar o seguinte:

- 1) EN252 – Beneficiação entre o Montijo e Setúbal, Projecto de Execução – Não existe qualquer interferência entre as Soluções 1 e 2 do Projecto dos acessos rodoviários da Plataforma Logística do Poceirão e o Projecto de Execução da Beneficiação da EN252;
- 2) EN252 – Variante ao Pinhal Novo – Este estudo está a ser desenvolvido pela LOGZ, no âmbito do protocolo estabelecido entre a EP, BRISA, LOGZ, CMP e INIR, devendo posteriormente ser remetido à EP, para apreciação e aprovação.

Com os melhores cumprimentos, *ferreira*

Eng.º Augusto Severo
Liação
21/05/09

O Conselho de Administração,

Américo da Silva Marques
Presidente

(MSR/GAMB)

Eduardo António Gomes
Vice



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA
Gabinete do Chefe do Estado Maior

E-0 18606/07

13 JUL. 2009

Enj. Augusto Senar

Em resposta

refira:

009416 10-07-09

P.º: 185/09

Para: Exmo. Senhor
Director-Geral da Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal
Apartado 7585
2611-865 AMADORA

Assunto: CONSULTA PÚBLICA NO ÂMBITO DO PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO “PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DO POCEIRÃO E LIGAÇÃO RODOVIÁRIA À A12 – AIA 2055” - (DI 76/09 IDP 21133)

Ref.ª: V/Ofício 3-004239/2009, Ref.ª 266/09/GAIA, de 21MAI09.

Relativamente ao assunto em epígrafe e face aos elementos que nos foram submetidos a apreciação, a coberto do v/ofício em referência, em que se solicita parecer sobre a Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12, sita nas freguesias do Poceirão, Pinhal Novo e Palmela, concelho de Palmela, encarrega-me Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea de informar V. Ex.ª que o projecto pretendido não se encontra abrangido por qualquer Servidão de Unidades afectas à Força Aérea.

Com os melhores cumprimentos

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP
<input type="checkbox"/> SDGIM		
ASSESSORIA		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA
<input type="checkbox"/> OUTROS:		

O CHEFE DO GABINETE, INT.º

Carlos Manuel Maurício Ribeiro Macário

Cor/Pil

RS
14.07.09



ANACOM

AUTORIDADE NACIONAL DE COMUNICAÇÕES
APA 2009-06-09 13:47 E-015270/2009

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
ASSESSORIA:			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI	
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS:			

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
RUA DA MURGUEIRA, 9/9A -
ZAMBUJAL - AP. 7585
2611-865 AMADORA

S/ referência
Of.º Circ. 266/09/GAIA
AIA2055 S-004239/2009

S/ comunicação

N/ referência
ANACOM-S31525/2009
30.40.30 - 651065

Data

2009-06-05

Assunto: PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DO POCEIRÃO - ACESSO À A12

Em resposta ao ofício de V. Exas. acima referenciado, foi analisada a zona onde incide o projecto a que ele diz respeito, na perspectiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre essa zona, decorrentes da existência de servidões radioelétricas constituídas ou em vias de constituição ao abrigo do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de Novembro.

Em resultado da análise verificou-se que a zona em causa não está presentemente sujeita a qualquer condicionamento decorrente da existência de ligações hertzianas ou centros radioelétricos com servidão radioelétrica associada já constituída ou em processo de constituição. Assim, o ICP-ANACOM não coloca objecção à implementação do projecto em causa naquele local.

Com os melhores cumprimentos

A Exas Dona Beatriz Mendes
16/6/09

LUÍSA MENDES
Directora de Gestão
do Espectro

ICP – Autoridade Nacional de Comunicações
Av. José Malhoa, 12
1099-017 LISBOA
Tel. +351 217211000 • Fax +351 217211001

CM/CM-DGE

E-018737/09

14 JUL 2009



Freg. de D.ª Beja

EXMO.SR.DIRECTOR da
Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9 A
Zambujal - Apartado 7585
2611-865 AMADORA

A.P. - Agência Portuguesa do Ambiente		
C.D.G. - C.º DEPARTAMENTO DE SOCIEDADE E SOCIM		
ASSISTENTE		
<input type="checkbox"/> D.º DE	<input type="checkbox"/> D.º DE	<input type="checkbox"/> D.º DE
<input type="checkbox"/> D.º DE	<input type="checkbox"/> D.º DE	<input type="checkbox"/> D.º DE
<input type="checkbox"/> D.º DE	<input type="checkbox"/> D.º DE	<input checked="" type="checkbox"/> D.º DE
D.º DE		

V/ REF.:

S/ COMUNICAÇÃO
DE:

N/REF:0487/2009/AA/IS

DATA:13-07-2009

ASSUNTO: ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL-PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DO POCEIRÃO e LIGAÇÃO RODVIÁRIA À A12-AIA 2055

Exmo. Sr.,

No âmbito da consulta pública sobre o assunto em epígrafe, somos a enviar as opiniões e sugestões aprovadas pelo executivo da Junta de Freguesia de Pinhal Novo.

Assim, genericamente, quanto aos objectivos, localização e características dos projectos, a Junta de Freguesia de Pinhal Novo está perfeitamente sintonizada com os promotores, considerando a importância estratégica do investimento para o desenvolvimento socioeconómico da região e do país.

Reportando-nos ao nosso ofício 469/2007, de 13 de Agosto, é com agrado que vimos vertidas no EIA, agora em consulta pública, algumas das preocupações/ alertas por nós apresentados; porém reiteramos os aspectos considerados fundamentais:

- para além de uma ligação directa à A12, é necessária uma ligação à futura variante a nascente de Pinhal Novo, que articule com o IC 32 e a EN 252;

- com o aumento do tráfego gerado pela PLMP, a rede viária local deverá igualmente ser requalificada, em particular nas ligações a Pinhal Novo, criando mais uma alternativa à EM 533-01 (Estrada dos Espanhóis), nomeadamente com a semaforização do cruzamento da EM 575 com a Rua dos Comerciantes e o Aceiro dos Arraiados (que deverá ser asfaltado até ao Aceiro do Costa).

*PMS
15.07.09*



Av. da Liberdade, 44
2955-114 Pinhal Novo
Tel.: 21 236 05 03 - 21 238 03 51
Fax.: 21 238 39 33
e-mail: juntapinhhalnovo@mail.telepac.pt
site: www.jf-pinhhalnovo.pt
MOD006.00.PC1

- importa igualmente garantir, na ligação ferroviária, o transporte de passageiros entre Pinhal Novo e a PLM do Poceirão, para possibilitar a redução do uso do transporte individual nas deslocações pendulares casa-trabalho-casa;

Quanto à ligação rodoviária à A12, apesar de terem sido estudadas outras alternativas (inclusivamente as sugeridas pela Comissão de Moradores de Valdera) e de ter sido realizado um Estudo de Viabilidade das Ligações, as duas soluções agora propostas são ambas penalizadoras dos residentes. No entanto, considerando as opiniões manifestadas pela população através da Comissão de Moradores, a menos nociva será a solução 2, com o atravessamento a ser feito de nível.

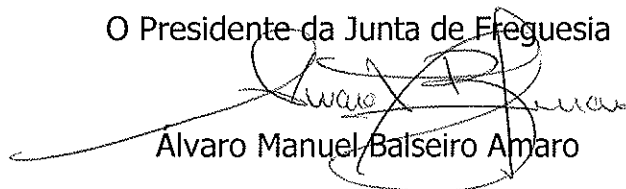
Na opinião da Junta de Freguesia de Pinhal Novo, a ser adoptada a solução 2 importará, para além do previsto, a construção de uma passagem pedonal na Rua do Ouro. Caso se opte pela solução 1, que afecta menos terreno e mantém a Rua do Ouro sem interrupção, chama-se a atenção para os impactos do aterro na proximidade das habitações, que têm de ser minimizados com as soluções técnicas adequadas.

Na fase de construção e movimentação de terras, no acesso ao estaleiro e obra, são esperados impactos ambientais negativos quer na qualidade do ar (poeiras) que afectarão os residentes e as culturas agrícolas, quer na qualidade do ambiente sonoro. Será portanto desejável que se circule a velocidade reduzida, que seja realizada a aspersão dessas vias com água e que sejam colocadas barreiras acústicas. Também as estradas e caminhos municipais virão a degradar-se com as movimentações inerentes à obra, pelo que importa assegurar a reparação das vias por parte do promotor. Aliás, consideramos fundamental que o Plano de Circulação seja realizado com consulta e/ou envolvimento dos serviços municipais de Rede Viária e Trânsito.

Quanto aos recursos hídricos subterrâneos e superficiais as medidas e monitorização previstas parecem-nos suficientes.

Sem outro assunto de momento, apresentamos os melhores cumprimentos.

O Presidente da Junta de Freguesia



Alvaro Manuel Balseiro Amaro



Av. da Liberdade, 44
2955-114 Pinhal Novo
Tel.: 21 236 05 03 – 21 238 03 51
Fax.: 21 238 39 33
e-mail: juntapinhalnovo@mail.telepac.pt
site: www.jf-pinhalnovo.pt

MOD006.00.PC1

E-017850/09

03 JUL. 2009

TURISMO DE
PORTUGAL



Eng.º David Bojs

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
ASSESSORIA:			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI	
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS:			

Exm.º Senhor
Dr. António Gonçalves Henriques
Director-Geral da Agência Portuguesa
do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9 A – Zambujal
Ap. 7585
2611-865 AMADORA

V/ Ref.ª. 4239/2009 de 2009.05.21

N/ Ref.ª. 2009.S.12764/DQO/DOT
Proc.º. 15.9/322
17.4.2/23

02 JUL 2009

ASSUNTO: Consulta Pública do procedimento de avaliação de impacte ambiental do projecto da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12

Reportando-nos ao assunto mencionado em epígrafe, junto se envia cópia da Informação de Serviço deste Instituto, com o nº DQO/DOT/2009.1.6255, bem como dos despachos que sobre a mesma recaíram.

Com os melhores cumprimentos

A Directora do Departamento de
Ordenamento do Território

Fernanda Praça

Em anexo: o mencionado

/fv

JBR
02/07/2009



E-018634/09

13 JUL. 2009

Comissão de Moradores Arraiados e Valdera
Rua ou Ouro CCI 3110
2955-006 Pinhal Novo
Casimiro Cavaleiro 962 167 353
Luís Fernandes 965 796 423

Eng.º Augusto Seno

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
ASSESSORIA			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI	
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS:			

Agencia Portuguesa do Ambiente
A/c Prof. António Gonçalves Henriques
Rua da Murgueira 9/9ª - Zambujal
Apartado 7585
2611-865 Amadora

Assunto: Consulta Publica no Âmbito do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto
"Plataforma Logística Multimodal do Pocerão e Ligação Rodoviária à A12 – AIA2055".

A Comissão de Moradores de Arraiados e Valdera vem por este meio manifestar o seu desagrado pelas conclusões do estudo do impacte ambiental e pela escolha final sobre o corredor central como a ligação futura à plataforma logística.

No entanto tal como refere o mesmo somos a informar que de acordo com a população propomos que seja realizado o atravessamento à rua do Ouro de nível, tal como sugere a figura 4 – traçado da solução 2.

A Solução de nível é a que apresenta menor impacto a nível de ruído e visual, evitando um aterro superior a seis metros junto às habitações, desta forma coloca o traçado mais afastado das mesmas, causando menor impacto para a população.

A Comissão sugere também que sejam criadas todas as condições para que no decorrer e pós obra não sejam provocados danos nas habitações existentes nas proximidades.

Também queremos alertar para as condições das travessias que vão ser realizadas, e não sejam esquecidas as passagens dos peões, claro com as máximas condições de segurança.

Pinhal Novo, 10 Julho 2009

Com os melhores cumprimentos,

A Comissão de moradores



RS
10.07.09



Ficha de Documento

Número: 2009.I.6255
Data de Criação: 26-06-2009 15:18:52
Data de Modificação: 29-06-2009 17:05:51
Criado por: Ana F. Pinto
Último Utilizador: Ana F. Pinto
Fluxo: Interno
Tipo: Informação de Serviço
Assunto: Consulta Pública do EIA da Plataforma Logística do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12 (15.9/322)
Entidade: Agência Portuguesa do Ambiente
Confidencialidade: Uso Público
Estado: Aberto
Resumo:

Despacho

Descritivo: Visto. Concorde.

Conforme expresso na informação que antecede, não foram detectados empreendimentos turísticos na envolvente próxima da infra-estrutura objecto de AIA.

Contudo, e com vista a assegurar que não sejam perturbadas vistas ou panorâmicas interessantes, deverá o projecto ser objecto de adequado estudo de integração paisagística.

No que concerne em concreto ao estabelecimento hoteleiro, valência que se considera pertinente em articulação com outras previstas, como seja o centro de negócios e as actividades de restauração e área comercial, sublinha-se que na implementação do mesmo deverão ser tidos em consideração aspectos de natureza ambiental, tais como ruído ou vibrações, que possam prejudicar o bem-estar e conforto dos utentes e implementadas as medidas de minimização adequadas.

Comunique-se à Agência Portuguesa do Ambiente.

A Directora do Departamento
de Ordenamento do Território
(Por subdelegação de competências,
cf. Despacho N.º 13267/DQO/2008)

Inserido por: Fernanda Praça
Data: 01-07-2009, pelas 16:06
Assinatura/s: Não existem assinaturas associadas ao despacho.

Parecer:

Despacho:

Informação de Serviço nº DQO/DOT/2009.1.6255

Processo: 15.9/322 e 17.4.2/23

Assunto: Consulta Pública do procedimento de avaliação de impacte ambiental do projecto da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e Ligação Rodoviária à A12

Requerente: Agência Portuguesa do Ambiente

1 – Através do ofício nº 4239 de 21.05.09 que deu entrada neste Instituto a 27.05.09 sob o nº 31496, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), vem informar o Turismo de Portugal que se encontra a decorrer até 13 de Julho, a consulta pública do procedimento de avaliação de impacte ambiental (AIA) conforme previsto no nº 2 do artº 14º e arts. 24º e 26º do DL69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL197/2005, de 8 de Novembro.

O Resumo Não Técnico do EIA (adiante designado por RNT) foi retirado do site da APA.

2 – De acordo com a descrição do projecto constante do RNT, a Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (PLMP), localiza-se na freguesia do Poceirão e a Ligação Rodoviária à A12 abrange as freguesias de Pinhal Novo e Palmela, todas situadas no concelho de Palmela. O projecto da PLMP encontra-se em fase de Projecto de Execução e a Ligação Rodoviária em fase de Estudo Prévio. Pretende-se a "criação de uma plataforma logística rodo-ferroviária de apoio aos Portos de Lisboa, Setúbal e Sines que seja simultaneamente a localização de excelência para a actividade de distribuição não apenas da Grande Lisboa, mas de todo o país". O projecto é descrito como um projecto estruturante do sistema logístico nacional, fazendo parte da Rede Nacional de Plataformas Logísticas do Programa Portugal Logístico, o qual entre outros, tem como objectivo: "Fomentar a intermodalidade – valorizar as estruturas e redes existentes, potenciar o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada."

A componente ferroviária será objecto de procedimento de AIA específico, sendo que o presente estudo apenas contempla a reserva do lote correspondente à futura implantação do Centro Intermodal. A propósito da justificação económica do projecto, o estudo refere que o sector da logística está a crescer em Portugal, devido essencialmente ao facto de muitas operações da cadeia de produção que antes eram realizadas em unidades industriais, estarem a passar para os operadores logísticos, trabalho este que enriquece os produtos, adaptando-os ao mercado de destino, mas que ao mesmo tempo necessita de instalações desenhadas à medida dos fins a que se destinam, em locais facilmente acessíveis.

A ligação às restantes plataformas logísticas e portuárias ibéricas e europeias é otimizada, permitindo a consolidação do tráfego portuário de Sines, Setúbal e Lisboa, no fluxo destinado à Península Ibérica. Para o efeito contribui a sua localização estratégica junto à intercepção de

duas auto-estradas (A12 e A2) e da rede ferroviária (localizada junto ao nó ferroviário do Poceirão e á futura linha de Alta Velocidade Lisboa-Madrid) que no conjunto permitem rápidas ligações a Lisboa, Norte e Sul de Portugal e Espanha.

O projecto da PLMP será implantado num terreno com a área total de 600 hectares, dos quais 262 hectares dizem respeito à 1ª fase de implantação do projecto, mediante a aprovação de um projecto de loteamento, prevendo-se que as obras de urbanização sejam concluídas até ao final de 2011. É ainda referido que a avaliação de impacte ambiental incide apenas nesta 1ª fase cuja componente edificada será construída, ao ritmo da procura até 2023.

O projecto da PLMP será constituído numa 1ª fase por naves para aluguer ou venda, que serão ocupadas por operadores logísticos, de transporte e companhias que operem a sua própria logística, promovendo a criação de soluções agregadoras de valor na cadeia de distribuição e complementarmente, a PLMP será dotada dos serviços necessários às empresas, pessoas e transportes.

Em termos funcionais o projecto é descrito por várias áreas, de acordo com as actividades que se irão instalar, designadamente:

- Área de Logística de Distribuição, Agrupamento e Transformação, localizada em lotes adjacentes ao terminal ferroviário, dispendo de acesso ferroviário dedicado com inserção das composições directamente para o interior dos armazéns.
- Área de Logística e Exposição, destinada a uma vertente mais comercial, que para além da armazenagem conterá espaços para a exposição de produtos. Os edifícios que estarão afectos a esta área encontram-se posicionados ao longo de uma avenida diagonal, tirando partido das zonas verdes anexas.
- Centro de Apoio ao Transporte Rodoviário, caracteriza-se por contemplar uma 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, espaços cobertos ou que se limitem a área reduzida. Os lotes afectos a esta área serão servidos por acessos ferroviários dedicados.
- Área Intermodal, corresponde ao Centro Intermodal de Mercadorias, onde será assegurada a ligação ferroviária à actual rede ibérica, bem como à projectada rede de Alta Velocidade que ligará Lisboa e Madrid. Trata-se do Lote 62 com uma área de 38,4 ha que ficará reservado para implantação da componente ferroviária e que será sujeito a um processo de AIA próprio.
- Centro de Serviços Integrados, corresponde a um espaço destinado a instalação de empresas que não necessitem para a sua actividade de área de armazenagem. Serão também instalados os vários serviços de apoio a todas as empresas instaladas na Plataforma dos quais se salientam um Hotel, um Centro de Negócios (com auditórios, salas de reuniões e formação), espaços comerciais, áreas de restauração (com diferentes tipologias de restaurantes), Parque de Lazer e Zona Verde.
- Área Comercial, complementar à oferta prevista no Centro de Serviços Integrados.
- Área de Infraestruturas Internas da PMLP, com uma Estação de Tratamento de Águas Residuais, Estação de Tratamento de Águas Residuais, Estação de Tratamento de Água e uma subestação da EDP.

O acesso interno à PMLP será feito através de uma única entrada, com portaria, localizada no extremo Sudoeste, onde se implantará uma rotunda de grande dimensão que faz a distribuição do tráfego para os três sectores da Plataforma, a Norte o Centro Intermodal, a Sul Zona de Serviços e entre as duas a Zona Logística propriamente dita.

AM

A ligação à A12 (com 2km de extensão) tem como objectivo viabilizar o funcionamento da própria PLMP, atendendo aos valores de tráfego previstos para a fase de funcionamento e ao elevado volume de veículos, sobretudo de veículos pesados e aos fortes condicionalismos que as vias rodoviárias locais apresentam designadamente deficientes níveis de operação, dadas as baixas velocidades e as precárias condições de segurança. A intervenção a realizar passará pela abertura de um novo nó de acesso à AE Setúbal – Montijo (A12) junto da PLMP, incluindo a sua articulação à rede viária nacional, nomeadamente à futura Variante ao Pinhal Novo da EN252. O projecto desta ligação encontra-se em fase de Estudo Prévio, no qual foram consideradas duas soluções, que diferem sobretudo no perfil longitudinal e nas ligações à rede local.

De acordo com o referido no EIA, o período mais crítico em termos de impactes para a população da área envolvente é o primeiro ano da construção da Plataforma, cujo início está previsto para o último trimestre de 2009. A ligação rodoviária à A12 iniciar-se-á em simultâneo com a construção da PMLP prevendo-se a sua conclusão em Junho de 2010.

A construção da PMLP implicará a movimentação de terras para que as diferentes zonas adquiram as cotas de projecto, sendo que o volume de terras de empréstimo será proveniente do terreno a nascente da área da Plataforma afecta a esta 1ª fase.

Em termos de volume de tráfego, estima-se no ano horizonte do projecto PMLP (2023) um tráfego médio diário próximo dos 18.000 veículos: cerca de 8.100 veículos pesados e cerca de 9.900 veículos ligeiros, os quais utilizarão a nova ligação à A12. A capacidade de estacionamento máxima prevista é de 9.089 lugares.

O Estudo estima por semelhança com outros projectos internacionais, a criação de 10.800 empregos directos.

3 – Não sendo da competência do Turismo de Portugal, I.P., no âmbito das atribuições definidas no artº 21º do DL 39/2008 de 07/03, dar parecer sobre projectos desta natureza (plataformas logísticas e infraestruturas rodoviárias), e por conseguinte emitir parecer formal sobre os respectivos EIA, julga-se de qualquer forma importante informar sobre os aspectos decorrentes da implementação deste projecto que poderão afectar os empreendimentos turísticos existentes e previstos.

Salienta-se que o projecto da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão foi reconhecido como Projecto PIN, na reunião da CAA-PIN de 11.09.2006 (de acordo com a informação disponível no processo PIN deste Instituto), dado o carácter estruturante do projecto atestado pelo montante de investimento previsto de cerca de 500 M€. O projecto reconhecido como PIN apresenta uma área maior (400 ha) relativamente ao projecto submetido a avaliação ambiental (252 ha) embora a totalidade (1ª fase e seguintes) incida numa área superior (600 ha). O EIA não releva este aspecto e apenas aborda o reconhecimento como projecto PIN, a propósito do enquadramento do projecto em termos de ordenamento do território, referindo que a área de implantação da PLMP e ligação rodoviária à A12 se localiza em Espaço Agro-Florestal de categoria II do PDM de Palmela, classificação de solo incompatível com o projecto. Para viabilização do projecto, face ao seu interesse económico, regional e nacional, à criação de emprego e ao reconhecimento como projecto PIN foi aprovada pela Resolução de Conselho de Ministros nº 53/2008, de 19 de Março, a suspensão parcial do artº 20º do Regulamento do PDM de Palmela, que estabeleceu um conjunto de medidas preventivas durante dois anos para a área abrangida pelo projecto.

APU

Confrontado o projecto submetido a AIA com a envolvente de 100 até 500 metros, não foi detectado nenhuma sobreposição com empreendimentos turísticos classificados ou previstos, conforme figura em anexo. No entanto, importa do ponto de vista do turismo chamar a atenção para serem acauteladas as medidas de minimização necessárias à redução dos impactes na qualidade do ar provenientes da emissão de poeiras e deslocação de maquinaria pesada associada à fase de obra, sobretudo no 1º ano e para a necessidade do projecto assegurar que não sejam obstruídas ou perturbadas vistas ou panorâmicas interessantes que constituem ou possam vir a constituir factores de atracção dos empreendimentos existentes na envolvente e que não sejam afectados os respectivos acessos. Relativamente à previsão de uma unidade hoteleira na área do Centro de Serviços Integrados da Plataforma Logística, considera-se como de interesse do ponto de vista do turismo, uma vez que esta componente se encontra associada a outras valências do projecto que são complementares como o Centro de Negócios, a área de restauração e área comercial e que em conjunto poderão responder a uma procura de mercado específica. Reiteram-se em particular no que diz respeito à concretização da unidade hoteleira com critérios de qualidade ambiental, as recomendações constantes do EIA relativamente aos impactes ao nível do ruído gerados pela previsão do aumento de tráfego sobretudo de pesados e proximidade da linha ferroviária, propondo a colocação de barreiras acústicas ao longo das vias de maior circulação.

À consideração superior

Lisboa, 29 de Junho de 2009



Ana Pinto Monteiro, Arq.



Comissão Política Distrital de Setúbal

Av. Dr. Manuel Arriaga,
16 - 3º Esq., 2900-473 Setúbal
Telf: 265229235
Fax: 265233739

APA - Agência Portuguesa do Ambiente

CDDC SDGPE SDGLP SOCIM

ASSESSORIA

<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI
<input type="checkbox"/> DCCR	<input type="checkbox"/> DSRNFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA

OUTROS:

Eg.º D.º 03/09

E-098726/09

A
Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A
Apartado 7585 – Zambujal
2611-865 Amadora

14 JUL 2009

Assunto: Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1º fase) e Ligação Rodoviária à A12 – Estudo de Impacte Ambiental

Decorre um período com início em 25/05/09 até 13/07/09, para consulta pública sobre as vantagens e desvantagens da implantação deste empreendimento no Distrito de Setúbal e no Concelho de Palmela. Ao nível das Freguesias o empreendimento abrange a Freguesia do Poceirão, onde se insere verdadeiramente e a Freguesia do Pinhal Novo, onde os seus acessos estão maioritariamente implantados. Por ser um investimento de grande vulto para a região, o grupo de trabalho do Partido Social Democrata de Setúbal, vê com muito agrado a sua implantação no nosso Distrito. Como Partido responsável que somos, não podíamos deixar de participar neste amplo debate sobre a sua localização e implicações futuras com a envolvente natural e humana. Por acharmos que é de grande importância o relacionamento e a interacção entre o empreendimento e a envolvente humana, convém que nos debruçemos sobre algumas vertentes fundamentais: - Solo agrícola; caracterização do aquífero superficial; captação de abastecimento; drenagem; acessos rodoviários; ruído.

Solo agrícola

Consideramos que a parte superficial da camada de solo arável em uso actualmente na zona de implantação da Plataforma Logística do Poceirão e em toda a sua envolvente, já passou por fases distintas do seu uso, a saber:

- A área de ocupação da Plataforma Logística do Poceirão na extensão de Valdera até próximo do Poceirão, serviu para ocupação de pinheiros até finais da década de 1960 e década de 1970, tendo sido abatido na sua totalidade. Os terrenos mais a nascente (próximo do Poceirão), serviram durante a década de 1970 e 80 para ocupação de eucaliptos e a parte poente (junto a Valdera) foi ocupada por vinha. Posteriormente a parte nascente deu origem a terras de cultivo de forragens para gado com recurso a regadio.

Ao contrário do que é dito sobre a fraca qualidade agrícola dos solos, apresentado publicamente no estudo em apreço, os terrenos em causa são de excelente aptidão agrícola.

Os conceitos de um solo agrícola, têm actualmente uma vertente económica muito importante nas suas potencialidades.

Caracterização do aquífero superficial

Do conhecimento que se tem da litologia superficial envolvente ao empreendimento (e por extensão lateral de fácies ao próprio empreendimento), constatamos a existência de depósitos sedimentares de aluvião, constituídos por areias finas a médias de cor clara, intercaladas em profundidade, com níveis mais argilosos de cor amarela a vermelha.

*50709
P.S.*

Estes depósitos aluvionares, são constituídos por uma série de estruturas permeáveis intercaladas por outras impermeáveis, mais ou menos sub horizontais e em profundidade, com pequenas variações de inclinação (pode-se ver grosseiramente essa correspondência, no log das sondagens levadas a cabo na prospecção e apresentada no estudo).

As zonas produtivas do aquífero de superfície, actualmente em extracção pelos habitantes, a poente do empreendimento, caracterizam-se de cima para baixo, de um nível arenoso que pode ir até aos três metros; seguido de um arenito ferruginoso com uma espessura que pode ir até um metro; de seguida temos um nível mais ou menos argiloso, de matriz avermelhada que pode ir até aos três metros. A zona produtiva de poços em extracção, situa-se neste nível imediatamente a seguir e próximo dos 9 metros de profundidade.

É muito importante esta caracterização, pois estes solos vão futuramente ser influenciados na qualidade da água existente, devido à afectação das descargas de águas pluviais provenientes da Plataforma Logística, na linha de água do chaparro do homem, tal como apresentado em planta.

Captação de abastecimento

Pelo conteúdo do relatório apresentado, não se vislumbra se foram feitos ensaios de bombeamento que consolidem os caudais necessários e previstos, embora se afirme que a profundidade do 1º furo, seja a 200 metros de profundidade, com recurso a um segundo furo (!?) se tal se justificar em função do abastecimento. Ora não é dito se houve correlação da futura zona em extracção do empreendimento, com as áreas neste momento em extracção por parte dos habitantes locais para consumo próprio e para a agricultura. Não há dados suficientes que correlacionem ensaios de bombeamento em extracção contínua, até se atingirem volumes e caudais pretendidos e o respectivo cone de rebaixamento em função do tempo, com influência nas zonas (ou áreas) adjacentes. Não é conhecido o seu raio de influência.

É nosso entender que não deve haver correspondência entre os níveis aquíferos em extracção, por isso propomos o seguinte:

- Que sejam considerados os furos particulares em extracção, nomeadamente quanto á distância ao furo da Plataforma Logística;
- As zonas de extracção (aquíferos) devem ser independentes;
- A vigilância dessa independência deve ser monitorizada por intermédio de piezómetros, colocados geometricamente entre os furos em extracção (furo da Plataforma Logística e dos confinantes);
- Os piezómetros devem monitorizar o nível freático das zonas em extracção dos particulares, para que se possa avaliar se há ou não influência da extracção do furo da Plataforma Logística sobre os furos dos confinantes;
- A selagem do furo da Plataforma Logística deve ser eficaz, garantindo o seu isolamento em relação às zonas limítrofes de extracção.

Drenagem

A contribuição para as linhas de água da região, em época de pluviosidade intensa, só acontece após a saturação dos solos de superfície cortados pelas encostas das linhas de água. Como a morfologia dos terrenos é pouco acentuada, vai influenciar o lento escoamento da área das bacias hidrográficas e vai potenciar o afluxo nas linha de água com contribuições excepcionais, sendo por vezes insuficiente a actual secção dos aquedutos da rede ferroviária da linha do Alentejo (paralela à zona de implantação do empreendimento), para escoamento das águas afluentes. No caso em estudo da bacia A, consideramos que:

- A área a impermeabilizar na zona da bacia (A), vai contribuir com um acréscimo substancial e rápido de caudal em caso de pluviosidade intensa, para os colectores de encaminhamento para a linha de água do chaparro do homem.
- A pouca espessura de solo, onde a infiltração é eficaz até à camada impermeável que lhe subjaz, permite que após a saturação do solo a contribuição seja rápida e substancial para a linha de água.
- A profundidade prevista da vala (3 metros), para a colocação dos colectores de escoamento, vai obrigar a uma diminuição de inclinação no perfil longitudinal da conduta devido às cotas da morfologia envolvente, diminuindo por isso a velocidade de escoamento.
- A linha de água do chaparro do homem tem uma inclinação aproximada de 1%, por vezes menos, pelo que não nos parece que se possam atingir os caudais de escoamento previstos para a conduta de escoamento, para a linha de água em apreço.
- Os colectores de escoamento são em manilhas de betão (+/- 0.50 m) e para as distâncias pretendidas, é claramente insuficiente, até pela área impermeabilizada e respectiva contribuição de caudal de ponta.
- O aqueduto da linha férrea, que serve a linha de água do chaparro do homem, em caso de pluviosidade intensa não tem secção suficiente para o escoamento (já por várias vezes observado).
- A descarga das águas pluviais provenientes da Plataforma Logística, nesta linha de água no ponto indicado em planta, vai influenciar negativamente a qualidade da água que está neste momento a ser utilizada pela população.

Propomos que a água seja encaminhada para Norte, na zona do apeadeiro de Valdera (antiga estação), com atravessamento à linha férrea nesse local. Encaminhando a descarga para a boca de saída, situada sensivelmente a 200 metros da linha férrea, em tributário da linha de água mencionada, com colectores de encaminhamento e descarga adequados.

Acessos rodoviários

Os acessos rodoviários da Auto-estrada (A12) e da N252 ao empreendimento em causa, apresentam duas soluções designadas de solução1 e solução2. Dado que não existem mais soluções em discussão e porque o PSD já anteriormente se tinha pronunciado quanto à solução que não punha em causa os interesses da população nem a funcionalidade do acesso à A12 por parte da Plataforma Logística (e essa era a Norte da linha férrea do Alentejo, com atravessamento a esta via, na zona de Valdera), vamo-nos debruçar sobre estas duas soluções apresentadas.

- Consideramos que é de todo essencial a separação do trânsito de e para a Plataforma Logística do trânsito local, nomeadamente da rua do Ouro.
- É nosso entender que o atravessamento à rua do Ouro se faça sem interferência no trânsito local.
- O traçado do acesso da A12 ao empreendimento deve ser feito à cota do terreno existente, com salvaguarda das cotas necessárias para o perfil pretendido, de modo a não reflectir os impactos previstos com a construção de um talude.
- A proximidade do acesso principal (A12 ao empreendimento) às casas de habitação, vai influenciar negativamente a estabilidade destas, pelo que sempre que possível devia haver recurso a cortina de estacas moldadas "in situ", para entivação no terreno, junto a essas habitações.

Solução 2

- Consideramos que caso seja adoptada a solução 2, esta sofra uma pequena alteração na ligação 2 adaptando o seu traçado ao caminho já existente logo a Norte e paralelo ao acesso principal da Plataforma.



Comissão Política Distrital de Setúbal

Av. Dr. Manuel Arriaga,
16 - 3º Esq., 2900-473 Setúbal
Telf: 265229235
Fax: 265233739

- Que a rua do Ouro faça a transposição em viaduto ao acesso principal á Plataforma Logística provindo da (e para) A12.
- Minimizar os efeitos no ramo curvo a norte do acesso, adaptando o percurso ao caminho já existente perpendicularmente à rua do Ouro na zona de desvio.
- Que a transposição se faça com recurso a estacas e tabuleiros, minimizando os impactos visuais causados pelos taludes e reduzindo estes o mais possível.
- Que a ligação 1 se faça acompanhando as extremas dos confinantes, de modo a minimizar os seus efeitos.

Solução 1

- O traçado da solução 1 para além do impacto visual que apresenta o aterro, não permite o contacto visual e humano entre as pessoas tal como acontece actualmente.
- Mantém uma rotunda de grande diâmetro com repercussão na ocupação de terrenos.

Pensamos ser a solução 2, a mais consentânea com os interesses da população, pois evita o aparecimento de rotundas, logo menos ocupação de espaço dos confinantes e menos impactos visuais.

Ruído

As habitações na periferia do acesso rodoviário à A12, e mais além, têm um deficit de construção ao nível das portas e janelas por via da sua época de construção (ex. vidros simples nas janelas). Ao tempo não estavam contemplados requisitos de protecção ao ruído, pelo que um levantamento ao nível das habitações seria desejável, a fim de poder ser minorado os efeitos emergentes pela passagem das viaturas.

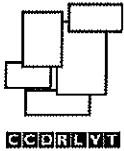
Para além das barreiras acústicas previstas nas zonas de proximidade às habitações, seria de todo desejável que fosse respeitado o Decreto-Lei nº 9/2007 sobre o Regulamento Geral do Ruído, art. 13º nº2 al. a) *medição de redução no receptor sensível* e o nº 5 que nos interiores de locais de recepção, estipula um valor da ordem dos 27 db.

Com os melhores cumprimentos;

Setúbal, 13 de Julho de 2009

O Coordenador do grupo de trabalho

Dr. Mário C. Neto



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

APA 2009-07-20 14:32 E-019249/2009

NUT-200 012445-5 2009/07/17

Eng. Augusto Severo

Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
CATEGORIA		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DPEMB	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC
<input type="checkbox"/> DPLA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI
<input type="checkbox"/> DUOR	<input type="checkbox"/> DGRHEP	<input checked="" type="checkbox"/> SAIA
EXCEÇÕES		

A
Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A - Apartado 7585
AMADORA
2611-865 AMADORA

Sua referência: Sua comunicação: Nossa referência: LISBOA,
DSA/DAMA-000553-2009
 Proc. **EIA 683/2009**

ASSUNTO: Resposta à Consulta Pública sobre o Impacto Ambiental da Plataforma Logística do Poceirão

Relativamente ao assunto mencionado em epígrafe, e para os devidos efeitos, junto se remete a V.Exa. o parecer da Associação para a Elevação de Pinhal Novo a Concelho, que por lapso nos foi enviado.

Com os melhores cumprimentos,

A Vice-Presidente

Paula Santana

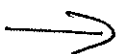
Anexo: o mencionado

HS

R

Eng. Augusto Severo
 21.07.09
Lúcia Pereira

Associação para a Elevação
de Pinhal Novo a Concelho



13.07.09 - 412 -
E. S. Sch
Presidente da CCDR-LVT

Director Geral da Agencia
Portuguesa de Ambiente

Pinhal Novo, 10 de Julho de 2009.

ASSUNTO: Resposta á Consulta Publica sobre o Impacto Ambiental da
Plataforma Logística do Poceirão.

Com os nossos melhores cumprimentos.

Esta Associação, como é seu propósito estatutário e programático, emite
opinião sobre todas as Consultas Publicas que directa ou indirectamente
digam respeito á nossa terra, afim de ajudar á tomada de decisão de quem
de direito.

Plataforma Logística do Poceirão tem para nós importância extraordinária
pois está no centro do território que nos estudos que realizamos faz parte do
ambicionado Novo Concelho, a ser formado fundamentalmente pelas
freguesias do Pinhal Novo e Poceirão.

Assim, com base exclusivamente no Resumo Não Técnico posto a Consulta
Pública apresentamos em anexo dossier que sintetiza a opinião de um
conjunto alargado de nossos associados, técnicos especializados nas
matérias em apreço e de moradores da região com os quais tivemos a
oportunidade de trocar ideias sobre os estudos em apreciação.

Lastimamos que alguns dos aspectos mais importantes para a população
estejam neste documento tão superficialmente descritos, como as
acessibilidades, abastecimento de água, redes de esgotos e ruído, mas
temos a esperança de podermos ser úteis a uma boa decisão e estamos
prontos a colaborar no que julgarem conveniente e sempre sem qualquer
interesse para além do de defendermos a melhor solução.

Realizamos várias visitas aos locais da implantação da Plataforma, e do que
observamos, pensamos poder ajudar a melhorar significativamente alguns
aspectos desta tão importante iniciativa empresarial.

A Direcção

Direcção dos Recursos

EIA/683/2009
AC
Presidente
Recomendação para
a APA
14.07.09

NUI-2009-016434-E 2009/07/13