Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª fase) e Ligação Rodoviária à A12

Estudo de Impacte Ambiental

Volume I – Resumo Não Técnico

Relatório elaborado para:

LOGZ – Atlantic Hub, S.A.

IMA 32.09-07/20

ABRIL 2009

Instituto do Ambiente e Desenvolvimento | Campus Universitário | 3810-193 AVEIRO | tel. 234.400.800 | fax. 234.382.876 | email. **sec@idad.ua.pt**

Introdução

Neste documento apresenta-se o Resumo Não Técnico (RNT) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (1ª fase) e da ligação rodoviária à A12 com localização no concelho de Palmela.

O projecto da Plataforma Logística Multimodal do Poceirão (PLMP) encontra-se em fase de Projecto de Execução e a ligação rodoviária à A12 em fase de Estudo Prévio.

Tendo em conta que a viabilidade do projecto da PLMP está totalmente dependente da construção da ligação rodoviária com a A12 – a qual, segundo a legislação em vigor, também está sujeita a AIA – o EIA procede à avaliação conjunta destes dois projectos. No caso concreto da ligação rodoviária à A12, serão analisadas pelo presente estudo duas soluções alternativas.

A entidade competente para o licenciamento da PLMP é a Câmara Municipal de Palmela e para o licenciamento da ligação rodoviária à A12, a entidade competente é o INIR – Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias IP. A autoridade de AIA é a Agência Portuguesa do Ambiente.

O proponente da PLMP é a LOGZ – Atlantic Hub, SA, empresa detida pelo consórcio OIL (grupo Odebrecht), TERTIR (grupo Mota-Engil), Espírito Santo Properties (grupo Espírito Santo), OPWAY e Sociedade Agrícola de Rio Frio (Grupo Londimo). O proponente da ligação rodoviária à A12 é a Brisa, S.A.

Dadas as características deste projecto, o Governo Português e a Agência Portuguesa para o Investimento (API) reconheceram o elevado interesse do mesmo, classificando-o como Projecto de Potencial Interesse Nacional (PIN).

De acordo com o Plano Director Municipal de Palmela (PDM), a área de implantação da PLMP e da ligação rodoviária à A12 localiza-se num espaço agro-florestal (categoria II), o que tornava o projecto incompatível com o uso do solo fixado para aquela área. Face ao interesse económico regional e nacional do projecto, criação de emprego, forte componente de intermodalidade e reconhecimento como PIN, o governo procedeu à suspensão parcial do PDM (Resolução de Conselho de Ministros n.º 53/2008, de 19 de Março) na área de implantação destes projectos.

O EIA foi desenvolvido em conformidade com o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro que estabelece o regime jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) e com a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, tendo sido elaborado pelo IDAD – Instituto do Ambiente e Desenvolvimento, entre os meses de Julho de 2007 e Janeiro de 2009 (embora o seu desenvolvimento não tenha ocorrido de forma contínua ao longo deste período).

Para além do presente RNT (Volume I), o EIA é constituído por um Relatório Síntese (Volume II), Anexos (Volume IIIA e IIIB), Peças Desenhadas (Volume IV) e por um Aditamento (Volume V).

Onde se localizam os projectos?

A PLMP localiza-se na freguesia do Poceirão, enquanto que a ligação rodoviária à A12 se situa nas freguesias de Pinhal Novo e Palmela, todas pertencentes ao concelho de Palmela (Desenho n.º 1).

O projecto não se insere em nenhuma área importante do ponto de vista da conservação da natureza e biodiversidade, designadamente, área protegida e/ou Rede Natura 2000.

O que é o projecto da PLMP?

O projecto da PLMP consiste no desenvolvimento de uma plataforma logística de 2ª geração, que promove a intermodalidade dos diferentes meios de transporte (rodoviária, ferroviária e marítima).

Pretende-se assim a criação de uma plataforma logística rodo-ferroviária de apoio aos portos de Lisboa, Setúbal e Sines que, simultaneamente, seja a localização de excelência para a actividade de distribuição não apenas da região da Grande Lisboa mas de todo o país. Tendo como referência as melhores práticas internacionais neste campo, serão disponibilizadas às pessoas, empresas e transportes, todas as funcionalidades e serviços por forma a que a PLMP seja uma verdadeira Cidade Logística.

O projecto da PLMP será implantado num terreno cuja área total é de 600 hectares, de forma faseada de acordo com o ritmo da procura. A sua dimensão foi determinada através de contactos comerciais já realizados pela LOGZ junto de grandes empresas localizadas na Europa, na América do Sul e Ásia, onde, a par da excelência das ligações portuárias e ferroviárias, ficou evidente a importância da possibilidade de expansão para que essas empresas possam considerar Portugal como uma localização possível para a instalação dos seus centros de distribuição Ibéricos e Europeus.

Dos 600 hectares considerados para a totalidade da PLMP, numa primeira fase (a actual) apenas serão implementados 262 hectares (ha). Estes 262 ha serão implementados através da aprovação de um projecto de loteamento, prevendo-se que as obras de urbanização sejam concluídas até ao final de 2011. O edificado desta primeira fase será construído, ao ritmo da procura, até 2023. A presente Avaliação de Impacte Ambiental diz respeito apenas a esta primeira fase.

No que respeita em concreto à intermodalidade (componente ferroviária), o presente estudo apenas avalia a reserva do lote correspondente à futura implantação do Centro Intermodal. O desenvolvimento da componente ferroviária será avaliado, no futuro, num procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental específico.

Quais os principais objectivos dos projectos?

O projecto da PLMP consiste no desenvolvimento de uma plataforma logística, que se concretiza como uma área de actividades económicas de ruptura das cadeias de transporte e logística, de importância global, dotada de uma natural vocação atlântica e preparada para responder aos desafios da intermodalidade.

De facto, este é 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*."

Ao abrigo do Portugal Logístico, a PLMP pertence à categoria das plataformas urbanas-nacionais, as quais têm como objectivos:

- Dinamização da actividade económica nacional/regional através de grandes centros de distribuição;
- Reordenamento logístico e dos fluxos de transporte.

A PLMP pretende, ainda, complementar a oferta logística da Grande Área Metropolitana de Lisboa (GAML) com uma plataforma adicional de suporte aos portos de Lisboa, Setúbal e Sines e a distribuição para toda a área de influência dos mesmos proporcionando aos operadores actuais e potenciais, a concentração destas actividades em instalações especialmente criadas para o efeito.

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. Estes trabalhos enriquecem o produto, adaptando-o ao mercado de destino, necessitando de instalações desenhadas à medida para os fins a que se destinam, em locais facilmente acessíveis. O projecto em análise adapta-se a estas novas tendências e pretende atrair os operadores que actualmente têm dificuldade em encontrar este tipo de instalações.

A ligação às restantes plataformas logísticas e portuárias ibéricas e europeias é optimizada, 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 à futura linha de Alta Velocidade Lisboa-Madrid), que no conjunto permitem rápidas ligações a Lisboa, Norte e Sul de Portugal e Espanha.

A ligação rodoviária à A12 tem como objectivo viabilizar o funcionamento da própria PLMP uma vez que as vias rodoviárias locais apresentam fortes condicionalismos à circulação prevista, designadamente deficientes níveis de operação, dadas as baixas velocidades e as precárias condições de segurança.

Tendo em conta os valores de tráfego previstos para a fase de funcionamento da PLMP, prevê-se que esta sobrecarregue a rede viária com um elevado volume de veículos, sobretudo de veículos pesados. Desta forma, e considerando que a rede

viária local não apresenta condições mínimas que permitam a circulação do tráfego gerado pela PLMP, para garantir a sua viabilidade é imprescindível intervir nesta rede viária. No entanto, face às dificuldades em fazer melhorias de fundo na rede local, e tendo em conta que o tráfego de veículos pesados expectável irá primordialmente utilizar a rede de auto-estradas (AE), 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.

Quais são as principais características dos projectos?

Plataforma Logística Multimodal do Poceirão

O projecto de loteamento da 1ª fase da PLMP, com uma área aproximada de 262 ha, consiste no desenvolvimento de uma plataforma logística de apoio à Grande Área Metropolitana de Lisboa e aos portos de Lisboa, Setúbal e Sines.

A PLMP será constituída 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 logísticas agregadoras de valor na cadeia de distribuição. Complementarmente, a PLMP será dotada dos serviços necessários às empresas, pessoas e transportes.

Na PLMP foram definidos vários conceitos de espaço de acordo com as actividades que se irão instalar (Figura 1):

- Área de Logística de Distribuição, Agrupamento e Transformação: destinada a actividades logísticas que requeiram espaços cobertos para a execução das diversas tarefas. Na formatação dos diferentes lotes foi assegurada a sua máxima flexibilidade, possibilitando a edificação de armazéns destinados à armazenagem, transformação, desconsolidação e distribuição urbana, variando a tipologia dos armazéns de acordo com a actividade e sua respectiva dimensão. Os lotes adjacentes ao terminal ferroviário terão um acesso ferroviário dedicado podendo a inserção das composições ser realizada directamente para o interior dos armazéns;
- Área de Logística e Exposição: área destinada a uma vertente mais comercial. Para além da armazenagem, haverá espaços para realizar exposição de produtos. Estes edifícios encontram-se posicionados ao longo de uma avenida diagonal, tirando partido das zonas verdes anexas, as quais 'transmitem' valor acrescentado às empresas que neles se instalarão;
- Centro de Apoio ao Transporte Rodoviário: área de apoio ao transporte rodoviário com uma zona de estacionamento de veículos pesados, com área de descanso e balneários, área de abastecimento de combustível, oficina e restauração. Adicionalmente, serão também instalados espaços comerciais vocacionados para este transporte e uma zona de espera comum para os motoristas que aguardam a entrega ou recepção de mercadorias;

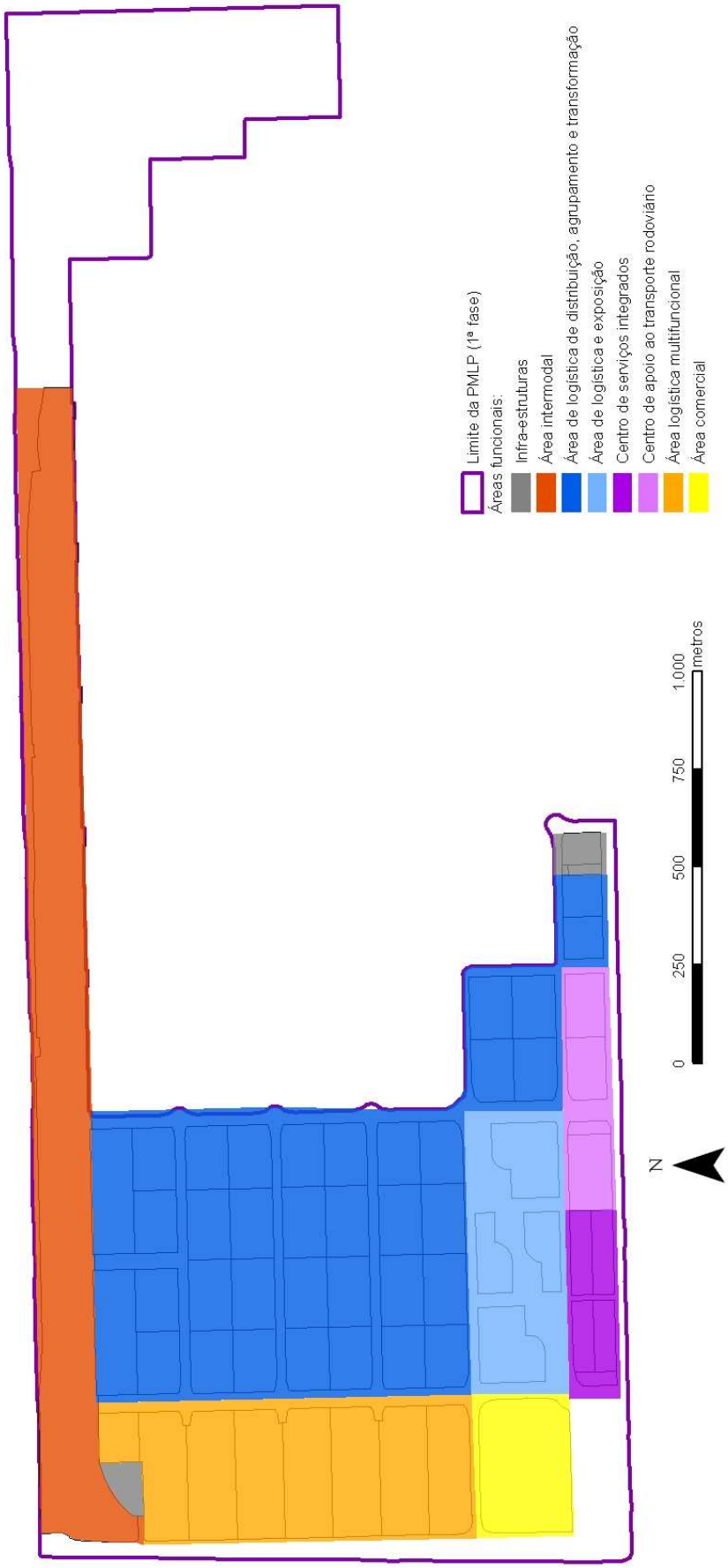

Figura 1- Áreas funcionais da PLMP.

- Área Logística Multifuncional: destinada a actividades/produtos que não exijam, para o seu armazenamento, espaços cobertos, ou em que estes se limitem a área reduzida. Considerando que, para o transporte deste tipo de produtos é relevante a existência de transporte ferroviário, todos os lotes serão servidos por acessos ferroviários dedicados;
- Área Intermodal: Corresponde ao Centro Intermodal de Mercadorias (CIM). Esta é a área intermodal de excelência (com 10 linhas internas) onde será assegurada a ligação ferroviária à actual rede de bitola Ibérica, bem como à projectada rede de Alta Velocidade que ligará Lisboa a Madrid. O projecto agora em avaliação consiste apenas na construção e infra-estruturação do Lote (Lote 62) com uma área de 38,4 ha que ficarão reservados para a implantação da componente ferroviária. Num futuro próximo será finalizado o projecto que será sujeito a um processo de AIA próprio;
- Centro de Serviços Integrados: espaço destinado a instalação de empresas que não necessitem para a sua actividade de área de armazenagem. Será também aqui que serão instalados os vários serviços de apoio a todas as empresas instaladas na Plataforma. Está previsto o desenvolvimento directo ou indirecto dos seguintes serviços: Centro de negócios (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); Hotel; Parque de Lazer / Zona Verde;
- Área Comercial: zona destinada à instalação de espaços comerciais e que complementarão as ofertas existentes no interior do Centro de Serviços Integrados, de forma a garantir a quem trabalha na PLMP todos os serviços que necessitem.
- Infra-estruturas: Na PLMP existem ainda espaços dedicados à instalação de infra-estruturas como sejam uma Estação de Tratamento de Águas Residuais, Estação de Tratamento de Água e respectivo furo e uma subestação da EDP.

A área permeável da PLMP será de 660 456,9 m^2 o que corresponde a cerca de 25% de toda a área a intervencionar.

Em termos de criação de emprego, de acordo com a experiência internacional neste tipo de projectos, é expectável a criação de 10 800 empregos directos.

O abastecimento de água à PLMP será efectuado a partir de um furo a construir na área da PLMP, estimando-se que o volume de água necessário para o consumo doméstico da PLMP seja, aproximadamente, de 1630 m^3/dia em 2023. Para o efeito será construída uma estação de tratamento de água (ETA) junto à captação (Figura 2).

Para além destes valores, haverá ainda consumo de água para rega dos espaços verdes, estimando-se um consumo diário de 227 m^3/dia. O abastecimento de água para a rega dos espaços verdes será efectuado a partir do mesmo furo não sendo, no entanto, tratada.

Todos os efluentes produzidos na PLMP terão como destino uma Estação de Tratamento de Aguas Residuais (ETAR) a construir no interior da PLMP, estimando-se a produção de 1600 m^3/dia de efluente em 2023. A descarga do efluente tratado será efectuada no colector de águas pluviais que encaminhará os efluentes para a ribeira do Vale das Eras a jusante da Barragem dos Vinte e Dois (Figura 2).

As águas pluviais oriundas da PLMP serão encaminhadas para dois locais: a ribeira do Vale das Eras e a Vala do Chaparro do Homem. Para o efeito será necessário construir os respectivos colectores, destacando-se aqui a construção do colector entre a PLMP e a ribeira do Vale das Eras. Este colector possui 2230 m de extensão sendo que na sua maior parte (1670 m) é implantado ao longo de um corta fogo.

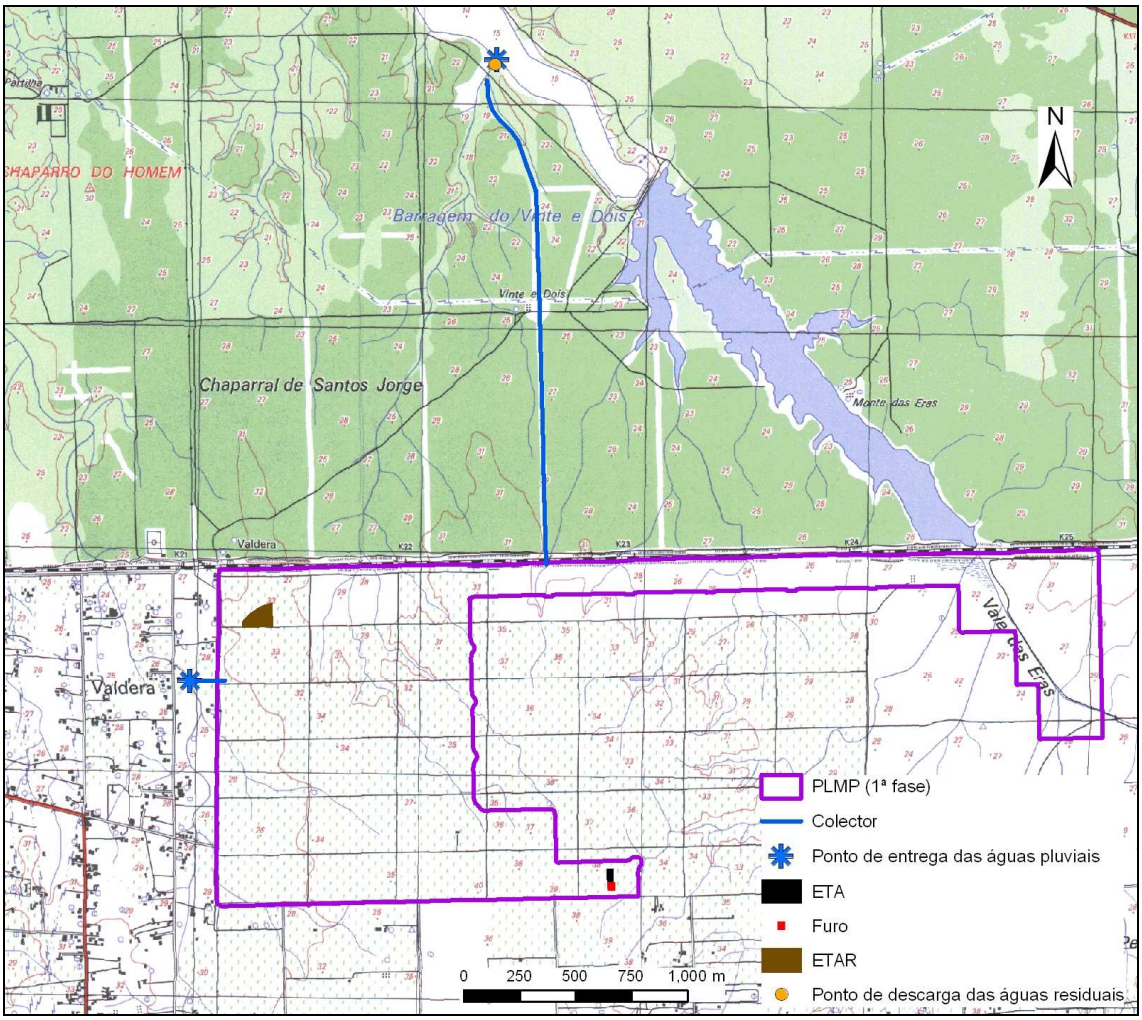

Figura 2- Localização da ETAR e do ponto de descarga de águas resíduais e pluviais, ETA e Furo.

O acesso interno à PLMP faz-se através de uma única entrada, localizada no seu extremo Sudoeste. Nesta entrada situa-se uma rotunda de grande dimensão que funciona como charneira para a distribuição do tráfego afluente pelos três sectores da PLMP: Centro Intermodal (a Norte), Zona de Serviços (a Sul) e Zona Logística, propriamente dita.

O acesso ao interior da Zona Logística é controlado, situando-se a principal portaria de acesso logo no início da designada Via Diagonal. Está também prevista uma portaria de acesso de emergência no lado Sul da PLMP.

De forma a garantir a necessária fluidez e eficiência para o tráfego de veículos pesados, o sistema viário proposto preconiza os seguintes pontos:

- Estrutura viária reticular, com definição clara de hierarquia de vias, definindo lotes destinados a edificação;
- Criação de rotundas nos pontos nodais de intersecção das vias de hierarquia principal, permitindo a mudança de direcção sem cruzamentos;
- Criação de separadores centrais nas vias de hierarquia principal, disciplinando o trânsito e impedindo o cruzamento de sentidos;
- Criação de uma avenida diagonal que atravessa obliquamente a PLMP, facilitando o acesso rápido a qualquer ponto da plataforma ou a qualquer armazém e assegurar uma maior fluidez de tráfego.

No que respeita ao estacionamento, a capacidade prevista é de 9 089 lugares.

Ligação rodoviária à A12

Esta ligação, com 2 km de extensão, além de permitir um acesso directo entre a A12 e a PLMP, permitirá ainda a ligação à rede rodoviária nacional, estando prevista a ligação à futura Variante ao Pinhal Novo da EN252.

Ao nível do estudo prévio foram consideradas duas soluções, que diferem sobretudo no perfil longitudinal e nas ligações à rede local: Solução 1 e Solução 2.

No que respeita ao perfil longitudinal, a Solução 1 faz a travessia da Rua do Ouro a uma cota superior, sendo para o efeito necessário construir um aterro de aproximadamente 6 metros de altura permitindo a manutenção da circulação na Rua do Ouro através de uma passagem inferior (Figura 3).

No caso da Solução 2, a travessia da Rua do Ouro será feita de nível com a mesma prevendo-se assim a sua interrupção. Esta Rua será restabelecida através do nó de ligação à rede local (Figura 4). Neste caso, no nó de ligação à rede local, a Ligação 1 transpõe superiormente o acesso à PLMP. O objectivo desta solução é reduzir o volume global de terraplenagem e o défice de material que se verifica na Solução 1.

Figura 3- Traçado da Solução 1.

Figura 4- Traçado da Solução 2.

Faseamento construtivo e preparação do terreno

Prevê-se que o início da construção da PLMP ocorra durante o último trimestre de 2009.

Na construção do loteamento existem três fases de trabalhos: a movimentação de terras, a construção das redes de abastecimento e drenagem e os arruamentos, as quais terão o início de construção previsto para o último trimestre de 2009 prevendo-se a sua conclusão em 2011.

É expectável que apenas o primeiro ano da construção de infra-estruturas se efectue sem o recurso da ligação à A12, sendo este o período mais crítico em termos de impactes para a população da área envolvente. Antecipa-se que durante o primeiro ano de construção da Plataforma seja construída a ligação rodoviária à A12 que entrará em funcionamento em conjunto com a operação da PLMP.

No que respeita aos edifícios, estes serão implementados de acordo com as dinâmicas de mercado, estimando-se a ocupação total do loteamento até 2023. A construção de um edifício é constituída pelos seguintes trabalhos: fundações, redes de abastecimento e drenagem, estrutura, cobertura, pavimento e edifícios/equipamentos de apoio.

A construção da ligação rodoviária à A12 iniciar-se-á em simultâneo com a construção da PLMP prevendo-se a sua conclusão em Junho de 2010.

Movimentação de terras

A construção da PLMP e da ligação à A12 implicará a utilização de maquinaria pesada para proceder à modelação do terreno, prevendo-se a movimentação de terras para que as diferentes zonas adquiram as cotas de projecto.

A modelação proposta adapta-se à orografia do terreno existente, acompanhando de certa forma o seu caimento natural. Daqui resulta que as escavações e os aterros a realizar são, em geral, de pouca magnitude. Desta forma, a modelação efectuada prevê um balanço final de -258 000 m^3. Haverá assim que recorrer a áreas de empréstimo para obter este volume.

O volume de terras de empréstimo (258 000 m^3) será proveniente do terreno a nascente da área da Plataforma afecta a esta 1ª fase, que tem as características necessárias para o efeito. Refira-se que, caso haja no futuro uma expansão da Plataforma, o terreno em causa terá de ser escavado para se atingirem os níveis altimétricos compatíveis com o empreendimento já estabelecido, pelo que as escavações a realizar poderão ser já executadas.

No que respeita à construção da ligação à A12, em ambas as soluções existe um défice de terras para a sua construção. Na solução 1 é necessário um volume de cerca de 248 745 m^3 e na solução 2 de 124 000 m^3. Prevê-se que este volume tenha origem na mesma área de empréstimo prevista para a PLMP.

Estaleiros e acessos à obra

Durante a fase de construção está prevista a instalação de um estaleiro de apoio à construção da PLMP no interior da própria área de intervenção e de um outro estaleiro, de reduzidas dimensões, de apoio à construção do colector de águas pluviais a Norte da PLMP.

Tendo em conta que o primeiro ano de trabalhos relativos à construção da PLMP coincide com a construção da ligação rodoviária à A12, neste período não haverá ligação directa entre o estaleiro e a A12. Desta forma, o acesso aos estaleiros e à zona de obra terá que ser efectuado através das vias actualmente existentes (Figura 5), admitindo-se a circulação diária de cerca de 40 veículos pesados de apoio à obra. O estaleiro de apoio ao colector funcionará entre 2009 e 2010 enquanto que o estaleiro de apoio PLMP funcionará até 2011.

No que respeita à localização do estaleiro de apoio à construção da ligação rodoviária à A12, esta ainda não se encontra definida, sendo a mesma concretizada na fase de Projecto de Execução do acesso.

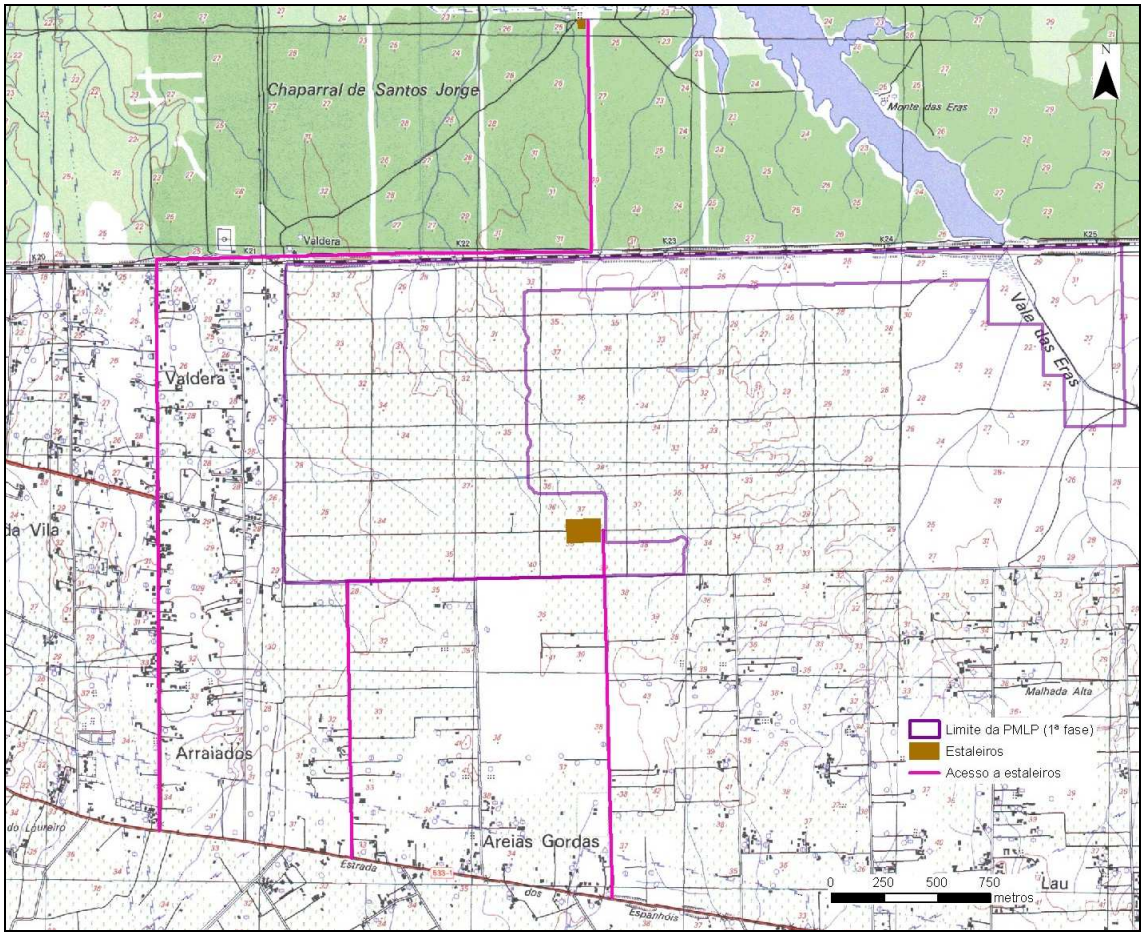

Figura 5- Estaleiros e acessos à obra.

Geração e distribuição de tráfego

No ano horizonte do projecto da PLMP (2023), estima-se 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. No que respeita à inserção do tráfego na rede rodoviária, verifica-se que a maioria dos veículos pesados (52%) utilizarão a A12, enquanto que a maior parte dos ligeiros (69%) utiliza as estradas Nacionais e Municipais da área imediatamente envolvente.

Os veículos pesados têm como origem/destino localizações mais afastadas da área (motivo pelo qual a A12 é a via preferencial de utilização para acesso à PLMP), enquanto que os veículos ligeiros têm como origem/destino os concelhos adjacentes, o que naturalmente está associado à origem dos trabalhadores que, por este motivo, utilizam sobretudo as vias Municipais e Nacionais para entrar e sair da PLMP.

Foram consideradas alternativas a estes projectos?

Plataforma Logística Multimodal do Poceirão

Numa fase anterior à definição do Programa Portugal Logístico, o promotor desenvolveu um estudo de alternativas de localização para a PLMP tendo, para o efeito, avaliado um conjunto de opções.

As alternativas de localização consideradas tinham um enquadramento estratégico comum no que respeita ao desenvolvimento de uma unidade desta natureza no eixo Poceirão - Vendas Novas.

Esta localização estratégica encontra-se identificada, nos diversos Programas e Políticas nacionais e regionais de desenvolvimento e ordenamento territorial, como ponto óptimo para a localização de uma plataforma de apoio à Região de Lisboa e que permitisse, simultaneamente, uma boa articulação com os diversos meios de transporte, seja rodoviário, ferroviário e/ou portuário.

Tendo em conta a importância dos critérios relativos ao espaço disponível e à possibilidade de implementar a intermodalidade rodo-ferroviária, critérios essenciais para a concretização do conceito e objectivos estratégicos do projecto, o promotor considerou 6 opções (Figura 6).

Os critérios de avaliação considerados pelo promotor foram os seguintes:

- Área disponível;
- Inter-modalidade (conexão com a ferrovia);
- Localização (distância a Lisboa e aos portos de Sines, Setúbal e Lisboa);
- Número de parcelas;
- Questões ambientais.

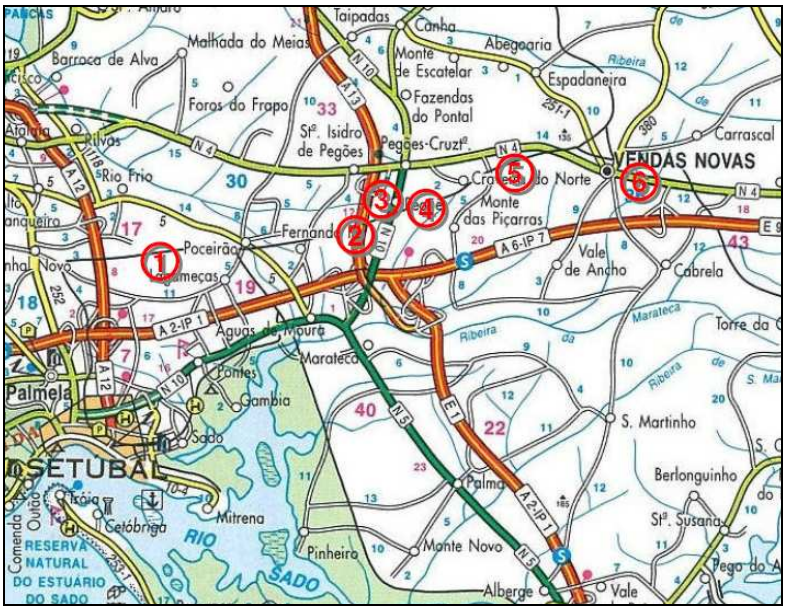

Figura 6- Alternativas de localização consideradas pelo promotor.

De acordo com os critérios analisados, considerou-se a alternativa 1, a qual corresponde ao local de implantação da PLMP, como sendo a mais favorável, pelo que esta foi a considerada na Rede Nacional de Plataformas Logísticas do Programa 'Portugal Logístico'.

A escolha da alternativa 1 deveu-se sobretudo à natureza estratégica do local, o qual reúne um conjunto de características difíceis de encontrar num único local, a saber:

- Centralidade geográfica face ao território de Portugal Continental;
- Localização nos eixos de distribuição Norte-Sul e Este-Oeste da Península Ibérica;
- Localização na Grande Área Metropolitana de Lisboa (GAML);
- Proximidade a um grande centro de distribuição (Lisboa);
- Pré-existência de acessos privilegiados rodoviários e ferroviários permitindo uma ligação rápida e eficaz às principais estruturas de transporte nacionais;
- Existência das condições geográficas e estruturais necessárias para conferir um carácter multimodal à Plataforma;
- Condições topográficas do terreno de implantação assim como a não afectação de áreas classificadas do ponto de vista da conservação da natureza e biodiversidade nem a ocupação de áreas significativas de REN nem de RAN;
- Existência de infra-estruturas (electricidade, gás) já construídas na vizinhança do local de implantação.

A conjugação de todos estes factores contribuiu para a não existência de outra alternativa de localização a estudar no presente EIA.

Ligação rodoviária à A12

Na definição estratégica do projecto da PLMP, foi determinado como fundamental para a sua viabilidade, a criação de ligações directas à rede de Auto-estradas e estradas nacionais, minimizando a utilização de vias sem capacidade para suportar o fluxo de veículos inerentes a uma infra-estrutura deste tipo.

Considerando a rede viária existente foi definido em conjunto com a Câmara Municipal de Palmela (CMP), as Estradas de Portugal, o InIR e a BRISA, que essas ligações deveriam ser asseguradas através da construção de um novo nó na A12 e de uma ligação directa à futura Variante ao Pinhal Novo da EN 252.

Nos trabalhos iniciais, os promotores consideraram que o acesso à PLMP se implantaria num corredor cuja delimitação deveria ter por base o perfil da A12 na área próxima da PLMP, a minimização das interferências com as infra-estruturas e edificações existentes e a localização da rotunda de entrada na PLMP.

Na sequência da definição deste corredor e da classificação do projecto da PLMP como PIN, o governo, através da RCM n.º 53/2008 de 19 de Março, procedeu à suspensão do PDM de Palmela e ao estabelecimento de medidas preventivas que acautelam a necessidade de implantação da PLMP e desta ligação rodoviária à A12.

Com base no corredor definido foram estudadas duas alternativas, ambas utilizando o mesmo corredor, apenas divergindo entre si no que se refere à rasante.

No entanto, com o desenrolar dos levantamentos de campo (estudos de caracterização e geotécnicos) e tendo a população potencialmente afectada pela construção da ligação rodoviária tomado conhecimento do projecto, esta tomou a iniciativa de sugerir o estudo de outros locais alternativos para a construção da referida ligação rodoviária. Houve assim lugar a conversações entre os moradores, o promotor da PLMP e a Câmara Municipal de Palmela no sentido de ir ao encontro da solução que melhor cumprisse os diferentes objectivos e preocupações.

De facto, a população local, nomeadamente a Comissão de Moradores de Valdera e Arraiados, ao ter tomado conhecimento da solução de ligação à A12, propôs o estudo de algumas alternativas para o desenvolvimento da mesma.

Nessa sequência, foram desenvolvidos esforços de compatibilização das diversas preocupações e interesses, tendo a LOGZ realizado um Estudo de Viabilidade das Ligações. Neste estudo foram consideradas cinco soluções alternativas distribuídas por três “Corredores” de acesso, que tomam as designações de “Corredor Norte”, “Corredor Central” e “Corredor Sul”, em relação à posição do Nó de Ligação à A12 relativamente à PLMP.

A avaliação realizada teve por base uma avaliação técnica e uma avaliação ambiental que envolveu um conjunto diversificado de parâmetros: distância do nó de ligação à A12 aos nós seguintes; aspectos geométricos; interferência com infra-estruturas e equipamentos; ocupação do solo; custos de execução; percepção da população; expectativas locais; edifícios directamente afectados; ruído; terraplenagens; usos do solo; afectação de áreas de RAN e REN; afectação de montado de sobro.

No cômputo global da avaliação técnica e ambiental, as duas soluções do corredor central foram consideradas as mais favoráveis. Sendo assim, estas soluções são as que são submetidas a avaliação no presente estudo.

Quais são as principais características do local?

A área de implantação da PLMP e da ligação rodoviária à A12 localiza-se numa zona aplanada na qual a rede hidrográfica é muito incipiente com depressões largas e pouco profundas, desenhadas de forma pouco clara.

A rede hidrográfica pertence à ribeira do Vale das Eras. Imediatamente a Norte da área da PLMP, esta ribeira entra no regolfo de uma pequena barragem (Barragem do Vinte e Dois). As linhas de água presentes na área possuem um regime temporário, estando secas na maior parte do ano. Paralelamente, e com excepção da ribeira do Vale das Eras, as restantes linhas de água encontram-se bastante alteradas no seu leito, o qual, em muitos locais, se encontra ocupado por vinha.

Na área de implantação da PLMP predominam actualmente dois usos do solo: vinha (área Poente) e pastagem (área Nascente).

No caso da vinha ocorrem duas situações bem distintas: 1) a maior parte da área de vinha encontra-se abandonada há vários anos, sendo actualmente utilizada como área de pastoreio de gado ovino e caprino; 2) apenas uma parte da área de vinha, localizada no extremo Poente da área de localização da PLMP, se encontra em exploração (Figura 7).

Figura 7**-** Área de transição entre a vinha abandonada (esquerda da imagem) e vinha em exploração (direita da imagem).

Na área envolvente à área de implantação da PLMP, o actual uso do solo é o seguinte:

- a Norte domina o uso florestal: montado de sobro;
- a Sul domina o cultivo da vinha intercalado com diversas culturas anuais (de menor representatividade) nomeadamente, batata e nabo;
- a Nascente: vinha abandonada utilizada para pastoreio de gado ovino/caprino e pastagem espontânea (gado bovino);
- a Poente – área de implantação da ligação rodoviária à A12: cultivo da vinha intercalado com diversas culturas anuais (de menor

representatividade), tecido urbano descontínuo (lugares de Valdera, Vale da Vila). Este tecido surge junto às vias e sobretudo em aglomerados de poucas casas, em geral separadas por pequenas parcelas de cultivo de vinha e hortícolas.

Em termos de acessibilidades directas à área, estas são de cariz municipal e de fraca qualidade. A maior parte dos caminhos existentes na área envolvente não são pavimentados, permitindo no entanto o acesso aos diversos lugares com povoamento disperso existentes na envolvente, como sejam Pegos do Poceirão, Lau, Arraiados e Valdera. A Estrada Municipal (EM) 533-1, que liga Poceirão a Pinhal Novo, é a que permite o principal acesso a estes lugares.

A cerca de 1,6 km a Poente da área de implantação da PLMP encontra-se a A12 e, imediatamente a Norte, a linha ferroviária do Alentejo.

Como é afectado o ambiente após a implementação da PLMP e que medidas serão tomadas para diminuir os efeitos negativos?

Da análise efectuada verificou-se que, com a implementação da PLMP e da ligação rodoviária à A12, ocorrerá uma grande diversidade de efeitos, a maioria dos quais de sinal negativo. Generalizando pode-se afirmar que os efeitos negativos ocorrerão sobretudo ao nível da qualidade do ambiente e os positivos ao nível da socio-economia. No entanto, é de salientar que grande parte dos efeitos negativos são pouco importantes, e em muitas das circunstâncias, são temporários uma vez que coincidem com a fase de construção, sobretudo com as actividades de movimentação de terras e circulação de camiões de e para o local da obra. Estes efeitos concentram-se assim no período entre 2009 e 2011.

A implementação da PLMP resulta na alteração permanente do uso actual do solo. A PLMP ocupará cerca de 262 ha e a ligação à A12 aproximadamente 13 ha. Assim, relativamente aos **solos e uso do solo**, embora ocorra a ocupação e alteração definitiva destes, considera-se que os impactes, embora negativos, são pouco importantes dado que a capacidade de uso é reduzida (na sua maioria são solos não susceptíveis de utilização agrícola). Do ponto de vista da ocupação de áreas de Reserva Agrícola Nacional (RAN), na PLMP não existem quaisquer áreas com esta classificação. Pelo contrário a ligação à A12 (em ambas as soluções) afectará 0,24 ha de RAN. No entanto, o EIA propõe algumas medidas que permitem salvaguardar alguns aspectos relacionados com a conservação dos solos, entre os quais se destaca a decapagem do solo arável para posterior reutilização nos arranjos paisagísticos.

No que respeita à ocupação de áreas de Reserva Ecológica Nacional (REN), a implantação da PLMP afectará um leito de curso de água em REN. A ligação rodoviária à A12, para além de dois leitos de cursos de água inseridos na REN (vala de Vale Marmelo e vala do Chaparro do Homem) ocupará ainda 4,5 ha de REN (área de máxima infiltração), sendo que as características ecológicas da mesma já foram significativamente alteradas e afectadas pela anterior construção da A12.

De salientar que as linhas de água em causa não têm um carácter permanente, não possuindo características ecológicas relevantes associadas às mesmas. No caso da vala de Vale Marmelo e da vala do Chaparro do Homem, o projecto da ligação à A12 contempla a implementação de passagens hidráulicas devidamente dimensionadas para a transposição das mesmas.

Com excepção da ribeira do Vale das Eras, as restantes linhas de água são de difícil identificação no terreno. Esta situação deve-se à actividade agrícola praticada, a qual, na sequência das sucessivas lavouras e plantação da vinha, veio a ocupar esses leitos. Este aspecto é particularmente visível na linha de água que tem origem junto ao monte da 'Fonte Seca', na área de implantação da PLMP, de tal forma que está actualmente em curso, após aprovação municipal, a desafectação da mesma, sustentada nas significativas alterações entretanto verificadas.

Desta forma, o impacte do projecto sobre a REN é pouco importante na medida em que não altera as condições ecológicas actualmente existentes. Contudo, o EIA recomenda um conjunto de medidas que valorizarão ecologicamente a vala de Vale Marmelo, na medida em que propõe a plantação de vegetação autóctone.

A implantação da PLMP e do respectivo acesso que se desenrolará na sequência de um conjunto de acções construtivas, inicia-se com a desmatação resultando de imediato, na destruição dos habitats aí presentes (de natureza agro-pecuária), afectando as comunidades da **fauna e da flora** locais. No entanto, considerando que neste local não se reproduzem espécies com especial interesse em termos da conservação da natureza e não ocorrem habitats classificados nem espécies da flora ameaçadas, a afectação sobre os valores naturais é pouco importante.

Na área de implantação da PLMP e do acesso, as operações de escavação e aterro que se sucedem à desmatação, levarão à destruição do meio **geológico** ou à sua ocupação irreversível, induzindo pequenas alterações na **geomorfologia** da área, as quais, face às características naturais aplanadas com ondulações de poucos metros, se consideram pouco importantes.

Num local próximo à área de implantação da PLMP foi identificada uma ocorrência de **carácter arqueológico**. No entanto, tendo em atenção a sua relativa distância ao projecto não se prevê a afectação deste sítio. De qualquer forma o EIA recomenda que o local deve ser sinalizado de forma a evitar a passagem acidental de máquinas pelo local.

As acções de escavação, ao nível das **águas subterrâneas**, traduzir-se-ão na destruição das condições geológicas que permitem a ocorrência dos pequenos aquíferos suspensos superficiais actualmente existentes, e no aparecimento de pequenas emergências no contacto da zona saturada com a superfície topográfica dos taludes artificiais. Neste caso, é provável que estas emergências tenham grandes variações sazonais de caudal e que acabem por secar.

No entanto, os recursos hídricos destes pequenos aquíferos superficiais, no contexto hídrico subterrâneo regional, têm um valor reduzido e uma importância apenas local, pelo que, embora negativo, este efeito é pouco importante.

Com o término do projecto da PLMP obter-se-á uma área impermeabilizada de 196 hectares (edifícios, zonas de carga, passeios, estacionamentos e arruamentos). Já a ligação rodoviária à A12 prevê a impermeabilização de 89 975 m^2 na Solução 1 contra 97 570 m^2 na Solução 2.

Prevê-se assim uma redução da recarga natural das águas subterrâneas mas que, segundo os cálculos efectuados no âmbito dos recursos hídricos disponíveis, é pouco importante, mesmo tendo em conta que, para além da perda por recarga, o próprio projecto da PLMP se abastecerá de água subterrânea.

Diminuindo a infiltração das águas nos solos por efeitos da impermeabilização, é expectável, ao nível dos **recursos hídricos superficiais**, um acréscimo do escoamento nas linhas de água onde as águas pluviais oriundas da PLMP são descarregadas. No entanto o projecto de drenagem de águas pluviais contempla a construção de três bacias de amortecimento que permitem reter os caudais excedentários e limitar as velocidades de escoamento evitando assim os efeitos adversos sobre o meio receptor.

Complementarmente, e com o objectivo de minimizar alterações de qualidade da água no meio receptor, a montante das descargas serão implementados separadores de hidrocarbonetos que farão assim a recolha destes poluentes oriundos dos pavimentos e que após as primeiras chuvadas são arrastados juntamente com a águas pluviais para o meio receptor.

No que respeita à área de implantação da ligação à A12, as principais linhas de água atravessadas, vala de Vale Marmelos e a vala do Chaparro do Homem, serão restabelecidas (em ambas as soluções de projecto) por passagens hidráulicas: no primeiro caso de secção rectangular com 2,5 m de altura e 3,5 m de largura e, no segundo caso, de secção quadrada com 1,8 m de lado.

Com as dimensões referidas, as passagens hidráulicas permitem a passagem do caudal de ponta de cheia com período de retorno de 100 anos, situação que se apresenta adequada. Existe ainda a vantagem destas dimensões permitirem bom acesso às passagens hidráulicas, o que facilita a sua manutenção e limpeza.

Relativamente à qualidade das águas, a circulação de veículos nesta área, bem como as eventuais fugas de águas residuais nos sistemas de efluentes, constituem um possível foco de contaminação, quer das águas subterrâneas, quer superficiais.

No entanto, ao nível das **águas subterrâneas** não se prevêem alterações significativas na qualidade da água, devido ao facto de, entre outros factores: existir alternância de camadas permeáveis com outras muito pouco permeáveis, o que dificulta a propagação das contaminações em profundidade; as operações de desmonte drenarão parte da água de aquíferos superficiais que são os mais vulneráveis à propagação das contaminações.

Ao nível da **qualidade do ar** são expectáveis impactes importantes tanto durante a construção como durante o funcionamento. Durante as actividades construtivas, a mobilização e transporte de terras, sobretudo na área afecta à construção da ligação rodoviária, e a circulação de veículos pesados nas vias da área em causa,

provocarão um acentuado incremento de poeiras que afectarão tanto as culturas agrícolas como os habitantes locais. Para minimizar este aspecto, o EIA propõe algumas medidas que contribuirão significativamente para reduzir este impacte, nomeadamente: a aspersão destas áreas com água, a circulação em velocidades reduzidas e a definição de um plano de circulação que evite a aproximação aos receptores sensíveis. Na fase de exploração a circulação de veículos traduzir-se á num incremento importante das concentrações de alguns poluentes associados ao tráfego.

O incremento de tráfego associado ao funcionamento da PLMP (veículos ligeiros dos trabalhadores e veículos pesados de mercadorias) repercute-se ainda no **ambiente sonoro** (aumento dos níveis de ruído) e na fluidez das vias rodoviárias da envolvente afectando o **tráfego.**

No que diz respeito ao ambiente sonoro, o incremento do tráfego rodoviário afectará um conjunto de receptores sensíveis existentes na proximidade da PLMP e sobretudo na área envolvente à ligação rodoviária à A12. Durante as actividades construtivas, a afectação estará associada aos veículos que transportam os materiais e procedem às movimentações de terras, sendo particularmente importante na zona de construção da ligação à A12. No entanto o período construtivo é muito curto (cerca de 6 meses) pelo que este impacte é temporário.

As actividades construtivas relacionadas com a ligação à A12, face à localização da mesma, irão assim criar impactes importantes ao nível da qualidade de vida das populações locais (aumento do ruído, emissão de poeiras, interferências com a circulação local).

Terminada a construção da ligação à A12, a perturbação resultará do elevado número de veículos em circulação, prevendo-se a ocorrência de impactes negativos importantes nomeadamente ao nível da alteração do ambiente sonoro local sobretudo sobre as habitações localizadas próximo da via.

Os impactes ocorrem para ambas as soluções de ligação à A12. Contudo, verifica-se que para a solução 1 existe um maior número de receptores sensíveis afectados pelos níveis de ruído provenientes do tráfego que circula nesta via.

De forma a reduzir os níveis sonoros junto destas habitações, o EIA sugere a colocação de barreiras acústicas. Apesar de continuarem a ocorrer alguns conflitos com a classificação de zona mista, é de salientar que os níveis de ruído diminuem substancialmente com a colocação das barreiras. Ao nível do projecto de execução, o EIA recomenda a realização de um novo estudo mais aprofundado no que respeita à colocação das barreiras acústicas de forma a conduzir a uma minimização eficaz dos impactes causados pela circulação dos veículos nesta via.

Apesar de ocorrer um incremento de tráfego associado à PLMP, em geral este não é suficiente para afectar significativamente os níveis de serviço das estradas existentes, verificando-se que, a perda de qualidade de fluidez nas vias da área envolvente, ocorrerá mesmo sem o projecto da PLMP.

Embora sendo um projecto de grandes dimensões espaciais, as simulações realizadas no EIA, quer para a PLMP quer para a ligação à A12, mostram que o território plano onde se enquadram evita a exposição visual global dos projectos, sendo possível observar apenas as áreas limítrofes da intervenção, pois não há na região envolvente miradouros naturais para uma observação abrangente da área.

Acresce ainda o facto de que o impacte ao nível da **paisagem** é avaliado especialmente em função dos potenciais observadores na área de influência do projecto em análise, não descurando obviamente o impacte global na paisagem. No caso da PLMP, verifica-se um baixo número de observadores, essencialmente a Nascente, Poente e Sul. No caso da ligação à A12, o número de observadores nas suas proximidades aumenta substancialmente, na medida em que esta atravessa uma área com diversas habitações, ficando algumas delas a escassos metros da via, o que representa um efeito negativo importante do ponto de vista social.

A concretização do projecto da PLMP, nomeadamente a execução de todas as acções construtivas, implicará um elevado volume de investimentos (cerca de 370 milhões de Euros), com repercussões na **sócio-economia**, nomeadamente, ao nível do emprego e actividades económicas, tanto à escala local como regional. Posteriormente, com o início das operações de logística, a PLMP, e no que respeita a esta 1ª fase, será responsável pela geração de cerca de 10 800 postos de trabalho. Este volume de emprego é bastante elevado, mesmo tendo em conta que será gerado ao longo de 14 anos, representando obviamente um impacte positivo muito importante.

De forma a valorizar ainda mais este efeito, o EIA recomenda que, na subcontratação de empresas, contratação de serviços, aquisição de produtos e recrutamento de mão-de-obra, seja 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).

Paralelamente, o tipo de actividades propostas para a PLMP constitui uma alteração de natureza positiva. A formação de uma aglomeração logística, a obtenção de economias de aglomeração, a contribuição para a racionalização da actividade logística e a potencial desactivação de "baldios logísticos" devido à transferência dessas actividades para a PLMP bem como o fomento da intermodalidade rodo-ferroviária, constituem efeitos positivos importantes à escala regional e mesmo nacional.

Ao nível das politicas de **ordenamento do território**, a PLMP vai de encontro aos objectivos consagrados nos instrumentos de gestão territorial. Neste âmbito, é de referir que a PLMP, ao contribuir para reforçar a competitividade territorial de Portugal, promover o desenvolvimento policêntrico dos territórios, reforçar as infra-estruturas de suporte à integração e à coesão territoriais, responde ao consagrado no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território. Paralelamente, ao contribuir para o reordenamento do sistema logístico, para a promoção de um grande centro logístico na zona de Poceirão/Pegões/Marateca, para a diversificação das centralidades na estruturação urbana nas duas margens do Tejo e para a integração

nas relações comerciais internacionais da região, dá resposta aos objectivos do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa.

Não obstante esta mais-valia, importa referir que a área prevista para a implantação da PLMP, segundo o PDM, estava classificada, até recentemente, como espaço agro-florestal (categoria I), o que tornava incompatível o projecto com o uso do solo fixado para aquela área. No entanto, face ao enorme interesse económico regional e nacional do projecto, criação de emprego, forte componente de intermodalidade e reconhecimento como PIN, o governo procedeu à suspensão parcial do PDM (Resolução de Conselho de Ministros n.º 53/2008, de 19 de Março) na área de implantação da Plataforma e da ligação rodoviária à A12.

Quais as principais diferenças entre as duas soluções de ligação à A12?

O facto da Solução 1, entre o km 0+700 e o km 1+500 (zona de atravessamento da Rua do Ouro) atingir cotas de projecto significativamente superiores às da Solução 2 (a qual se desenvolve sensivelmente à cota do terreno actual), implica algumas afectações ao nível do território, nomeadamente em questões como a Geomorfologia, Ambiente Sonoro, Paisagem e Sócio-economia.

No que respeita à geomorfologia, e tendo em consideração que as cotas de aterro na Solução 1, no troço anteriormente referido, chegam a alcançar 6 m de altura, os efeitos sobre a geomorfologia numa área que actualmente é bastante aplanada e com declives suaves são bastante superiores nessa solução.

Complementarmente, o aterro referido contribui para que, ao nível da paisagem, a Solução 2 seja menos impactante que a Solução 1. Na área de atravessamento do caminho municipal, onde se encontra também uma maior concentração de habitações, a Solução 1 preconiza um aterro de 6 m de altura, que corresponde a uma barreira visual significativa, enquanto a Solução 2 se desenvolve à cota do terreno natural. Por sua vez, os aterros mais significativos da Solução 2 – aterros das rotundas – encontram-se afastados dos locais de potencial observação – rede viária local e habitações.

Também ao nível da qualidade do ambiente sonoro, o aterro ao nível dos 6 m da Solução 1 contribui para a ocorrência de uma maior afectação de receptores sensíveis a distâncias superiores devido a uma maior propagação dos níveis de ruído. Seria expectável que os receptores mais próximos fossem menos afectados nesta Solução, devido à elevação da via. Contudo, dado que os níveis de ruído nas proximidades da via são bastante elevados, este efeito não é notado.

A implantação de qualquer uma das soluções neste território afectará diversas parcelas agrícolas. No entanto, a Solução 2 é mais gravosa pois, além de afectar mais parcelas, é a que ocupa mais área contribuindo assim para a ocorrência de uma maior número de parcelas com uso inviável.

Refere-se, ainda, que a Solução 2 atravessa de nível a Rua do Ouro, cujo restabelecimento é feito através da ligação 1 e 2. No entanto, além de aumentar a distância a percorrer pelas populações, cria-se um efeito barreira na Rua do Ouro com alterações na vivência local. Por outro lado, ao permitir a ligação com a rede local possibilita a introdução na rede viária local de tráfego gerado pelo empreendimento a qual não se encontra dimensionada para esse tipo de circulação.

Quais os efeitos destes projectos quando conjugados com os efeitos de outros projectos previstos para a área de estudo?

Os projectos mais importantes a ter em conta nesta análise são o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete, a construção de uma nova travessia rodo-ferroviária no Tejo, a ligação ferroviária Lisboa/Madrid em Alta Velocidade, O centro Intermodal de Mercadorias (CIM) e a 2ª fase do projecto da PLMP.

Estes projectos são elementos fortemente estruturantes que contribuirão decisivamente para a constituição de uma nova centralidade na margem esquerda do Tejo, provocando um recentramento da Área Metropolitana de Lisboa (AML) e reequilibrando o desenvolvimento do território juntamente com o próprio projecto da PLMP.

A interacção destes projectos criará sinergias incrementando os efeitos, tanto de natureza negativa como de natureza positiva. Face à dimensão e natureza estratégica do projecto da PLMP, muitos dos efeitos gerados por esta serão de efeito cumulativo importante com os restantes. Nesta vertente, destacam-se os seguintes:

- Pressão sobre os solos/espaços rurais, por ocupação directa desses solos levando a processos de industrialização, urbanização e expansão da actividade logística em toda a margem Sul;
- Deterioração da qualidade de vida urbana, devido aos efeitos dos processos de industrialização, urbanização e expansão da actividade logística, designadamente sobre o tráfego, a qualidade do ar e o ambiente sonoro. No caso da ferrovia, acresce o incremento da poluição sonora, intrusão visual e efeito barreira;
- Dinamização das actividades sócio-económicas a nível regional e até nacional, onde se inclui a actividade logística, sobre a qual o desenvolvimento da PLMP terá um papel estratégico. Ocorrerá um reforço muito importante do papel da Península de Setúbal no contexto da Área Metropolitana de Lisboa e do País, assumindo aqui a intermodalidade rodo-ferroviária um papel preponderante.

De destacar no entanto que no caso concreto do CIM, o lote onde este será implantado já se encontra avaliado como parte integrante do loteamento avaliado no presente EIA, pelo que os impactes cumulativos resultam sobretudo do seu funcionamento. A este nível os impacte cumulativos são sobretudo positivos devido à introdução da intermodalidade.

O que acontecerá à área de intervenção caso os projectos não se concretizem?

A implantação da PLMP e respectiva ligação rodoviária à A12 está programada para um território sujeito a uma forte dinâmica evolutiva perspectivando-se novos e muito importantes desenvolvimentos.

Nos últimos anos, tem-se verificado uma aceleração progressiva das dinâmicas sócio-economicas e sócio-territoriais da Península de Setúbal, em grande parte devido ao desenvolvimento das acessibilidades, com especial relevância para as ligações entre as duas margens do Tejo, sendo previsível a continuação e eventual reforço da tendência global registada nas últimas décadas.

Perspectiva-se um significativo crescimento demográfico que resultará, porém e fundamentalmente, da atracção de residentes de outras regiões.

O papel polarizador e estruturador da cidade de Lisboa na região irá manter-se. No entanto, é previsível a constituição de uma nova centralidade na margem Sul do Tejo, provocando um recentramento da Área Metropolitana de Lisboa e constituindo um factor de equilíbrio e complementaridade em relação à centralidade e polarização da cidade de Lisboa. Neste contexto, deverá verificar-se um efectivo crescimento urbano, cuja configuração dependerá das orientações e regras estabelecidas pelos instrumentos de gestão territorial.

É previsível, porém, que esse crescimento urbano venha a traduzir-se no desenvolvimento da concentração urbana no arco ribeirinho, designadamente no eixo Montijo/Alcochete, mas também no eixo Montijo/Pinhal Novo/Palmela, o que se traduzirá em pressões crescentes sobre os espaços rurais no corredor Alcochete/Palmela, sobretudo os mais próximos dos principais aglomerados urbanos.

As acessibilidades regionais alterar-se-ão profundamente: o NAL na margem Sul e respectiva rede de acessos, a ligação ferroviária Lisboa/Madrid em Alta Velocidade e a nova travessia rodo-ferroviária do Tejo constituem os principais projectos previstos.

É também previsível que a rede rodoviária local venha a registar vários melhoramentos, contribuindo para a redução dos efectivos constrangimentos que se colocam ao nível da distribuição local.

Neste contexto, está prevista a construção de uma Variante Nascente à EN252 que possibilitará o desvio de tráfego do centro de Pinhal Novo, nas ligações Palmela/Montijo/Lisboa.

A configuração futura das acessibilidades e rede de transportes, sobretudo com a construção do NAL, irá estruturar novas potencialidades, quer de localização para as actividades económicas quer de mobilidade. Deste modo, a tendência para a deslocação de actividades industriais, de comércio e serviços para os concelhos da margem Sul do Tejo irá acentuar-se.

A logística é uma das actividades com melhores condições de desenvolvimento perante as novas condições criadas pelo desenvolvimento da rede rodo-ferroviária e

do NAL. Neste contexto, é de prever que haja um aumento no volume de tráfego dos eixos rodoviários desta região. Segundo o estudo de tráfego realizado no âmbito do projecto, sem a implantação da Plataforma, os níveis de serviço em muitos dos troços das vias existentes diminuirão consideravelmente, nomeadamente na A2, mas com especial destaque para o troço Almada-Fogueteiro (troço imediatamente a Sul da ponte 25 de Abril) e na EN252, no troço entre Palmela e Setúbal.

Na ausência da PLMP ou de outro projecto com as mesmas características, é previsível que, para além da consolidação e crescimento de espaços já existentes, venha a assistir-se à emergência de uma pluralidade de novos espaços de logística espalhados no território, eventualmente com menor eficiência e capacidade de acrescentar valor e, potencialmente, colocando maior diversidade de problemas ao nível do ordenamento do território.

Neste âmbito, e tendo em atenção as estratégias definidas para a região e a instalação do NAL na margem Sul, bem como a nova travessia sobre o Tejo, as dinâmicas sócio-economicas associadas a estas infra-estruturas terão obrigatoriamente reflexos ao nível do ordenamento do território, pelo que os planos de ordenamento (Regional e Municipal) deverão ser revistos em consonância com as novas dinâmicas.

A evolução da situação existente na área de implantação da PLMP e envolvente dependerá, por um lado, das pressões e efeitos que as dinâmicas sócio-economicas e sócio-territoriais irão exercer sobre estes espaços e, por outro, do planeamento e regulação dos usos do solo que os instrumentos de gestão territorial, designadamente o Plano Director Municipal de Palmela, vierem a determinar para os mesmos espaços.

Face às novas dinâmicas existentes e às estratégias delineadas para a região, com incidência no concelho de Palmela, ao nível da logística poderá ocorrer uma alteração das categorias de espaços adaptando-se à actividade logística e/ou industrial. De acrescentar que esta área possui boas acessibilidades (rodo-ferroviárias) para a localização destas actividades no concelho e o Plano Director Municipal se encontra em revisão.

Como verificar a eficácia das medidas propostas para diminuir os efeitos negativos?

De forma a determinar a eficácia das medidas entretanto implementadas para diminuir os efeitos negativos, o EIA recomenda a implementação de um conjunto de acções de monitorização. Tendo em conta que se está na presença de dois projectos distintos que terão efeitos distintos no território, os planos propostos são diferenciados. Para a PLMP propõe-se a monitorização ao nível dos recursos hídricos subterrâneos e superficiais, qualidade do ar e ambiente sonoro. No caso da ligação rodoviária à A12 propõe-se a monitorização de recursos hídricos superficiais, qualidade do ar e ambiente sonoro, sendo:

- Recursos Hídricos Subterrâneos – com o objectivo de detectar eventuais alterações relativas à qualidade das águas subterrâneas provocadas pela

construção e funcionamento da PLMP, o EIA propõe a programação desta monitorização através do recurso à construção de furos de monitorização para avaliar a qualidade da água subterrânea.

- Recursos Hídricos Superficiais – o objectivo principal desta monitorização é a obtenção de dados que permitam identificar alterações na qualidade das águas superficiais na área de implantação da PLMP e ligação à A12. A monitorização proposta deverá incidir sobre a ribeira do Vale das Eras a jusante e montante do ponto de descarga de águas residuais/pluviais (para o caso da PLMP), vala do Vale Marmelo e vala do Chaparro do Homem (no caso da ligação à A12) e decorrerá antes do início das obras, durante a construção e durante o funcionamento.
- Qualidade do Ar – a monitorização da qualidade do ar passará pelo controlo das emissões de partículas durante as actividades construtivas, uma vez que é neste período que se irão registar maiores concentrações. Os pontos de amostragem localizar-se-ão junto aos receptores sensíveis na zona envolvente ao acesso e nas proximidades da PLMP.
- Ambiente Sonoro – face aos efeitos importantes previstos, o EIA propõe a monitorização dos níveis sonoros em torno do local de implantação da ligação rodoviária à A12 e na envolvente à PLMP, junto aos receptores sensíveis.

Estas acções de monitorização permitirão, caso se justifique, a sugestão ou adaptação de outras medidas que possam corrigir possíveis efeitos negativos que ainda permaneçam durante a fase de funcionamento.