

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
IP6 - VARIANTE À EN 3
LANÇO ENTRE ATALAIA E ABRANTES

Direcção-Geral do Ambiente
Instituto da Água
Instituto da Conservação da Natureza
Direcção Regional do Ambiente e Recursos Naturais de Lisboa e Vale do Tejo
Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo
Instituto da Promoção Ambiental

Agosto de 1993

ÍNDICE

1. Introdução

2. Análise Global do EIA

3. Resumo Não Técnico

4. Análise Específica

4.1. Descrição do Projecto

4.2. Situação de Referência

4.3. Análise de Impactes

5. Medidas Mitigadoras e Monitorização

6. Conclusões

7. Anexos

7.1. Despacho nº 1722 de 16 de Abril de 1993, de Sua Exc^a o MARN

7.2. Actas e Relatório da Visita

1. Introdução

O Estudo de Impacte Ambiental do "IP6 - Variante à EN 3 - Lanço entre Atalaia e Abrantes", deu entrada no Ministério do Ambiente e Recursos Naturais (MARN) a 6.04.93.

Para a instrução do processo foi nomeada a respectiva Comissão de Avaliação a 93.04.7, sendo constituída por representantes da DGA (Dr^a Vitória Bruno da Costa, Eng^a Dora Beja) que coordena, INAG (Dr Raúl Caixinhas, Eng^a Helena Alves), ICN (Eng^o Luis Ferreira), CCR/LVT (Arq^a Maria João Pinto, Eng^o Reboredo da Cunha), DRARN/LVT (Arq^o Teixeira Lopes) e IPAMB (Dr^a Beatriz Chito).

Nas reuniões da CA, cujas actas se anexam e na redacção do parecer participaram:

DGA Dr^a Vitória Bruno da Costa
(entidade Eng^a Dora Beja
coordenadora)

INAG Dr Raúl Caixinhas
Eng^a Helena Alves

ICN Eng^o Luis Ferreira

CCR/LVT Arq^a Maria João Pinto
Eng^o Reboredo da Cunha

IPAMB Dr^a Beatriz Chito
Dr^a Margarida Grossinho

Foi efectuada uma visita ao traçado, cujo relatório se anexa.

2. Análise Global do EIA

Estruturalmente o EIA encontra-se correcto, apresentando um:

- Resumo Técnico - Volume V /Tomo 4
- Memória e Anexos - Volume V/Tomo 1
- Figuras - Volume V/ Tomo 2
- Quadros - Volume V/Tomo 3
- Desenhos - Volume V/Anexo 6

Em termos de conteúdo, apresenta lacunas importantes. É de referir que o EIA foi executado há bastante tempo, encontrando-se assim, a situação de referência bastante desactualizada. A identificação e avaliação de impactes encontra-se também bastante deficiente, não permitindo avaliar se as medidas de minimização irão de facto minimizar os impactes ambientais negativos, decorrentes da construção e exploração do projecto.

3. Resumo Não Técnico

O Resumo Não Técnico encontra-se estruturalmente bastante deficiente, não ilustrando os impactes decorrentes da implementação do mesmo, nem apresentando uma carta de localização do projecto. Uma vez que a obra começará a ser executada em Agosto de 1993 e o EIA se encontrava bastante deficiente, não foi efectuada a Consulta do Público.

4. Análise Específica

4.1. Descrição do Projecto

Apenas é efectuada uma descrição sumária do projecto. Este traçado integra-se no Itinerário Principal nº 6 do Plano Rodoviário Nacional e situa-se entre Atalaia e Abrantes, num troço com cerca de 24 Km. Inclui 37 restabelecimentos e cinco Nós:

- Nó de Roda Grande (Km 4,4);
- Nó de Tancos (Km 7,6);
- Nó de Constância (Km 10,0);
- Nó de Montalvo (Km 14,6);
- Nó de Abrantes (Km 19,2).

O seu perfil transversal é de duas faixas de rodagem em cada sentido, de 3,75 m de largura cada, bermas e separadores com 6 m de largura e bermas laterais de 3,5 m de largura acrescidos de 1,3 m de valetas.

A integração do projecto a nível Nacional, que é efectuada na Fig.2.1 do EIA é completamente ilegível. O esboço corográfico apresentado não apresenta escala. Não é apresentada a planta do traçado em perfil longitudinal (a escala apropriada seria de H 1/2000; V1/200). Não foi efectuada a integração regional do projecto (p.e. a escala 1/50 000 ou 1/25 000).

Não é referida a existência ou não de projectos associados, qual o tipo de drenagem prevista e a construção ou não de áreas de serviço.

Relativamente à fase de construção, nada se refere quanto ao prazo de execução da obra, localização de estaleiros, escombreyras, locais de extracção de inertes, mão-de-obra necessária, custo da obra, faseamento dos trabalhos, intersecção de linhas de água e vias de comunicação.

Relativamente à fase de exploração, o estudo de tráfego que o EIA indica encontrar-se no Anexo I, não consta, apenas referindo este Anexo o título do estudo.

Não é referido o tipo de pavimento a ser utilizado, não é apresentada cartografia dos restabelecimentos (p.e. a esc. 1/5 000). Relativamente à vedação da estrada nada se refere quanto ao seu tipo (arame ou rede).

Não é referida a área de intervenção do EIA.

4.2 Situação de Referência

Relativamente às povoações mais importantes abrangidas por este traçado, não vêm localizados na carta de esboço corográfico as povoações de S. Vicente e Roda, referidas no texto.

4.2.1 Fisiografia

Não foram apresentadas as cartas de hipsometria (declives) e fisiografia (festos e talvegues) da área.

4.2.2 Condições Geológicas

É referido neste capítulo, que "...as condições geológicas e geotécnicas do presente traçado estão desenvolvidas em volume próprio (Volume IV) que deve ser considerado como parte integrante do estudo.". Este volume não consta do EIA que foi entregue.

Não há referência a aspectos hidrogeológicos, nomeadamente a zonas de recarga de aquíferos.

4.2.3 Aspectos Climatológicos

Os dados climatológicos apresentados não têm data, apesar de se indicar que se referem a séries temporais de 20 e 30 anos.

Relativamente à intensidade do vento, é referido no EIA que "...os tipos de ventos predominantes são por ordem decrescente de Noroeste a uma velocidade média de 20 Km/h, de Leste a uma velocidade média de 14 Km/h e de Sudoeste a uma velocidade média de 15 Km/h respectivamente (Fig. 4.6 e 4.7)." De acordo com as figuras, esta afirmação não é correcta, a segunda direcção do vento mais frequente é de Oeste com uma velocidade média de 15 Km/h, em terceiro vem o quadrante Este e em quarto o quadrante Norte com velocidade

média de 17,5 Km/h.

Não é referida qual a altura da camada de inversão e qual o regime de geadas da área.

É indicada no EIA a referência bibliográfica (34) quando se refere as classes de estabilidade na escala Pasquill-Guifford, que na bibliografia apresentada corresponde às cartas Militares.

4.2.4 Qualidade do Ar

A caracterização efectuada é demasiado genérica e desactualizada.

No quadro 4.1 que não apresenta data, em Constância, indica-se a existência de apenas 4 indústrias, 2 de alimentação (bebidas e tabaco), 1 de química dos derivados do petróleo e do carvão e dos produtos de borracha e de plástico e 1 de produtos minerais não metálicos, com excepção dos derivados do petróleo bruto e do carvão. Este quadro está incompleto, pois não está indicada a fábrica de pasta de papel do Caima, referida no EIA.

Relativamente aos dados de qualidade, vem indicada a referência bibliográfica (6), que não consta da bibliografia.

Em relação às fontes lineares (EN3), são feitas referências gerais sem que sejam analisados quaisquer dados relativos ao Estudo de Tráfego referenciado.

Não é feita qualquer caracterização quantitativa da qualidade do ar na zona, nem mesmo apresentados os dados da sub-região geográfica em que a área se insere.

4.2.5 Solo e Ocupação do Solo

Relativamente às classes de capacidade de uso do solo, o estudo refere que apenas 5% dos solos pertencem à RAN (Des. 4), ou seja a região tem baixa aptidão agrícola.

No desenho 4 não se percebe quais as manchas assinaladas como com capacidade para integrar a RAN.

Relativamente à Reserva Agrícola Nacional a CA informa que:

- Abrantes - tem carta de RAN publicada - Portaria nº 554/93 de 93.05.29. A carta considera já o traçado do IP6.

- V.N. da Barquinha - tem carta publicada - Portaria nº482/93 de 93.05.07.
O traçado ocupa áreas de RAN e não está contemplado na carta.

- Tomar - tem carta publicada - Portaria nº1190/92 de 92.12.22.
O traçado ocupa áreas de RAN e não está contemplado na carta.

- Constância - não tem carta da RAN publicada, pelo que a ocupação dos solos está sujeita a parecer da CRRAN.

O estudo não faz referência aos outros condicionamentos de ordem legal, como sejam, REN, DPH, PMOT's, etc.

Assim, e em relação à REN, como nenhum dos concelhos tem carta publicada vigora o regime transitório, pelo que, de acordo com o Artº 17º e Anexo II do D.L. nº 93/90 de 19 de Março, as áreas com declives superiores a 30% estão abrangidas pela REN.

Relativamente aos PMOT's:

Os P.D.M.'s dos concelhos directamente afectados, em fase de elaboração têm já em consideração o traçado do IP6.

Relativamente às Servidões:

O lanço Atalaia/Abrantes atravessa zonas abrangida pela Servidão da Base Aérea de Tancos - 1ª e 2ª zona de protecção, e área de desobstrução, definidas no Decreto nº 41 792.

Dada a sua importância, julga-se que estes condicionamentos não deveriam ter sido ignorados pelo estudo, devendo este, não só referi-los como explicitar quais as suas consequências legais.

4.2.6 Recursos Hídricos

O EPIA considera a análise deste recurso unicamente nos aspectos que se prendem com a qualidade da água.

A caracterização dos recursos hídricos superficiais é manifestamente insuficiente, assim como a identificação e avaliação dos impactes ambientais, apresentando as seguintes lacunas:

- não é apresentada uma carta da rede hidrográfica, bacias interceptadas e respectivas características (área drenada, comprimento da linha de água principal e caudal de máxima cheia) e das charcas mencionadas no EIA, carta esta que deveria indicar os pontos de intercepção com o IP6;

- não é feita qualquer referência ao regime hidrológico dos cursos de água interceptados pelo IP6, nem é feita a caracterização das charcas;

- não são localizadas as principais fontes poluentes, nem efectuada a sua caracterização, o que nesta zona é muito importante (lacticínios da Marofa; Celulose do Caima; Central do Pego);

- a caracterização actual da qualidade da água centraliza-se no rio Zêzere e no rio Tejo sendo feitas poucas referências à rede hidrográfica directamente afectada pelo IP6, enquanto que a identificação e avaliação de impactes na qualidade da água incide essencialmente nessas linhas de água;

- não são apresentados elementos actualizados quanto à presença de metais pesados nas águas.

- não apresenta uma caracterização suficiente dos actuais usos da água, o que impede uma correcta identificação e avaliação dos impactes

A caracterização dos recursos hídricos subterrâneos é manifestamente insuficiente. É referido que: "No estudo geotécnico procedeu-se a uma caracterização hidrogeológica das várias formações identificando zonas onde o traçado intersectará os níveis freáticos...", no entanto, não são mencionados as formações hidrogeológicas, as suas características e localização no EIA.

No quadro 4.4 é referida a fonte bibliográfica (7) e no sub-capítulo 4.7.2 a (9) , que não constam da bibliografia.

Relativamente aos dados da RENQA, só duas das estações estão representadas na cartografia apresentada (a estação 30-5 e a 30.20-1).

4.2.7 Fauna e Flora

O trabalho efectuado encontra-se pouco aprofundado e é apresentado a uma escala pouco consentânea com esta fase do projecto.

Não é especificado como, quando e com que metodologia foi efectuado o trabalho de campo.

São unicamente apresentadas listagens de espécies sem que se saiba quais foram confirmadas no campo e quais resultam da pesquisa bibliográfica. Não é dada qualquer indicação, quanto à abundância das espécies, sua importância

relativa (local, região, país, CEE) e eventual estatuto de protecção.

Não são localizados os diferentes habitats e as zonas ecologicamente sensíveis.

É grave a inexistência de qualquer referência à ictiofauna, numa zona de grande importância hídrica.

Saliente-se que as charcas não são mencionadas no Capítulo referente à caracterização dos recursos hídricos.

Não é referido o que significa o "?" no Quadro 4.11.

4.2.8 Paisagem

O estudo refere que esta região é dominada pela árvore em conjunto, olivais, pinhais e eucaliptais, tendo influenciado o funcionamento global da paisagem, com a modificação dos regimes hidrúcos dos cursos de água, a acentuação dos processos erosivos e a concentração em centros urbanos da população rural.

Refere ainda que toda a região atravessada pela via, mostra forte e antiga ocupação humana, assumindo a paisagem agrícola importância nas baixas aluvionares do rio Tejo e da Ribeira de Rio de Moinhos. Outra unidade paisagística relevante diz respeito à ocupação policultural das zonas construídas de baixa densidade no tecido rural.

Toda esta caracterização, pressupondo-se que o estudo considera três unidades paisagísticas, não é acompanhada de elementos cartográficos que explicitem a localização e importância, em termos de traçado, destas unidades. Também não é apresentado um estudo de visibilidades, não foi estudada a capacidade de absorção e vulnerabilidade da paisagem à introdução de modificações, e não foi feita uma caracterização da paisagem envolvente do traçado.

Considera-se assim, que este tema não chega sequer a ser tratado, não podendo portanto, a partir dele fazer-se, com algum rigor a previsão dos

impactes ambientais.

4.2.9 Ruído

Apresenta-se uma correcta caracterização do ambiente sonoro da situação de referência, apesar de esta poder estar já desactualizada.

É referido no EIA “os locais de medida encontram-se assinalados nas figuras constantes do Anexo II”. No entanto, o Anexo II intitula-se “Poluentes atmosféricos e principais efeitos no ambiente e saúde humana”.

4.2.10 Situação Económica

No capítulo 4.12.5 “Rede Viária e Rede Ferroviária”, é referido que no Desenho 2 do Anexo VI vêm cartografadas a EN 3, EN118 e EN144-3. No entanto, neste Desenho só estão representadas a EN3, a EN110 e a EN 244-3.

Mais uma vez se refere a existência do Anexo I, que não trás informação (Estudo de Tráfego).

4.2.11 Património Histórico-Cultural

O estudo apresenta uma listagem dos Locais de Interesse Histórico e de Interesse Arqueológico, sem apontar a sua localização, uma vez que não é apresentada cartografia. Se há alguns que não há dúvida quanto à sua localização, já em relação a outros não se sabe se serão ou não afectados pelo traçado, aspecto que interessa esclarecer.

Relativamente aos locais de interesse arqueológico e relativamente à Estação Arqueológica da Amoreira nada se refere. A CA teve conhecimento que o traçado iria destruir esta estação, no entanto, já teriam havido contactos com o IPPAR. Contudo, o EIA é completamente omissivo quanto a este assunto.

4.3. Análise de Impactes

A avaliação de impactes realizada, traduz todas as carências evidenciadas na situação de referência. As considerações gerais e metodologia enunciada são pouco perceptíveis.

A identificação dos impactes, não considera aspectos como:

- Impactes sinérgicos e cumulativos;
- Impactes de actividades associadas;
- Escala temporal dos impactes;
- Reversibilidade ou não dos impactes;
- Impactes na geomorfologia e geologia e hidrogeologia.

Não é efectuada qualquer quantificação dos impactes nem ponderação dos mesmos. A predição de impactes é de ordem genérica e só raramente concreta, em termos deste projecto.

4.3.1 Geologia e Geomorfologia

Apesar de se ter caracterizado geologicamente a área na situação de referência, nada se refere quanto aos impactes da implementação deste projecto, neste descritor. Mesmo que não se prevejam impactes, tal facto deveria ser referido. Não se avaliam os impactes na geomorfologia, descritor este bastante importante, uma vez que existem uma grande diversidade de formas (vales, encostas, zonas de aluvião, etc) e irão ser implantados cinco nós e ser atravessadas várias linhas de água.

4.3.2 Recursos Hídricos

O EIA apenas identifica e avalia, os impactes na qualidade da água superficial considerando os usos potenciais em função da sua qualidade. Não são analisados os impactes ao nível da rede hidrográfica, nomeadamente os impactes na rede de drenagem natural e os impactes ao nível da hidrogeologia.

É mencionado no EIA que a "... a deposição destes materiais (resultantes da erosão dos solos) será sobretudo importante nas zonas onde a velocidade (da água) se reduz, nomeadamente em açudes, barragens e estuários, existentes a jusante e no sopé das encostas " o que constitui uma informação algo gratuita já que na situação de referência não é referida a existência de açudes, barragens ou estuários na área de influência da IP6.

A análise efectuada pelo EIA, revela alguns problemas de concentrações elevadas de metais pesados nas Ribeiras receptoras, especialmente na Estiagem.

A análise efectuada não tem em conta os impactes cumulativos das diversas descargas das Ribeiras do Rio Tejo (receptor final) com os níveis de poluição já existentes neste.

4.3.3. Qualidade do Ar

No sub-capítulo Fase de Construção não é referida a localização dos estaleiros, nem o tipo de central de betão ou de asfalto betuminoso a implantar, desta forma, não foram avaliados os impactes decorrentes da implementação deste tipo de infra-estrutura da obra.

Não é referido qual o modelo utilizado na simulação da qualidade do ar, nem qual a fonte bibliográfica das taxas de emissão médias de poluentes utilizadas na modelação.

Sobre o estudo de tráfego, é referido no EIA "...TMD diz respeito a um estudo efectuado com base em dados de 1975-79.", o que denota a desactualização dos dados.

Não são calculadas as emissões cumulativas da EN3 e do IP6, com especial interesse para a zona entre os dois traçados.

Não foi considerada a Central do Pego.

4.3.4. Fauna e Flora

A avaliação de impactes realizada é muito genérica reflectindo um insuficiente trabalho de caracterização da área.

Na fase de construção, só é efectuada uma abordagem teórica e geral dos impactes que podem ocorrer no biota animal, sem se especificarem os impactes específicos para esta área.

Não foram localizados em cartografia adequada, os habitats em zonas abertas ou mosaico e as charcas, que tal como refere o EIA, são as áreas em que as espécies serão mais afectadas.

Os estudos deveriam ser complementados.

4.3.5. Paisagem

O estudo não identifica quais os impactes da via sobre a paisagem, limitando-se a referir de uma forma geral e generalista, quais as alterações que qualquer estrada em qualquer lugar introduz na paisagem.

Considera-se assim, que este tema deverá ser estudado em pormenor, devendo os impactes ser localizados e identificados e posteriormente serem propostas medidas minimizadoras específicas.

É referido um estudo paisagístico que não é incluído.

4.3.6. Ruído

Considera-se que foram correctamente avaliados os impactes neste descritor.

4.3.7. Situação Sócio-Económica

A identificação e avaliação dos impactes é demasiado genérica.

Não são referidas quantas Quintas ou explorações agrícolas serão afectadas.

5. Medidas Mitigadoras e Monitorização

Uma vez que se considera que os impactes não foram correctamente avaliados, não se pode avaliar a eficácia destas medidas, excepto as referentes ao descritor ruído. No entanto, tem-se a referir o seguinte:

Qualidade do Ar

O EIA aconselha a realização de uma campanha de colheita de valores, ao longo do período de construção da estrada e após o início da sua exploração. Aquando da visita, nada se referiu acerca deste plano de monitorização, pelo que desde já deverá ser implementado. Se os níveis obtidos forem mais elevados que os previstos no EIA, deverão reformular-se as medidas mitigadoras propostas ou sugerir outras, nomeadamente no que respeita às zonas a não edificar.

O EIA recomenda ainda, que sejam indemnizadas as habitações que se encontram na zona onde se previu serem atingidas por concentrações mais elevadas.

Solo

As medidas propostas são gerais, devendo ser reformuladas e concretizadas ao Km.

Biota animal

São propostas medidas (passagens para a fauna) de minimização que genericamente são correctas, mas que deveriam ser mais fundamentadas, inclusivamente para a proposta de outras passagens. Desta forma deverá proceder-se à implementação de passagens para fauna tendo como base um estudo faunístico mais detalhado. O estudo faunístico e o respectivo projecto de

passagens para a fauna devem ser submetidas à apreciação do Instituto de Conservação da Natureza.

No sub-capítulo "Proposta para passagens de fauna", vem referido que os locais das passagens para a fauna estão referidos no Quadro 5.19. No entanto, este Quadro representa as Classes de Qualidade da água em função da concentração de metais.

Ruído

As medidas minimizadoras propostas são adequadas e minimizam os impactes identificados. No entanto, como este estudo se encontra bastante desactualizado deverá ser confirmado se desde a sua execução, não foram construídas habitações na zona de influência do Traçado.

Qualidade da Água

As medidas de minimização apresentadas, com excepção para as que são referidas ao nível da redução da erosão do solo durante a fase de construção e da erosão dos taludes são demasiado vagas e genéricas, sendo aplicáveis a qualquer estrada localizada numa região de características similares.

Deverão ser implementadas as bacias de sedimentação, à saída das descargas hidráulicas que apresentam mais problemas.

Deverá também proceder-se à identificação dos locais onde há afectação dos aquíferos e propor as respectivas medidas de minimização.

Paisagem

Uma vez que os impactes não são identificados as medidas mitigadoras também não são estudadas.

Deverá ser elaborado um projecto de recuperação paisagística, incluído a

estabilização e revestimento dos taludes.

6. Conclusões

O EIA encontra-se bastante desactualizado, apresentando graves deficiências. Não caracteriza de forma correcta a situação de referência, não avaliando assim, os impactes decorrentes da construção e exploração do projecto. Desta forma, não é possível avaliar a eficácia das medidas de minimização pelo que o EIA deverá ser **REFORMULADO**.

Refira-se, no entanto, que na visita efectuada ao local, foi referido pela JAE que já tinha sido adjudicada a execução das obras, iniciando-se as mesmas em Agosto de 1993.

Refere-se ainda, e particularmente, a grande desactualização do Estudo, baseado em elementos cartográficos dos anos 50 e informação estatística de 1979 e 1981, o que confere à análise efectuada, um grau de fiabilidade algo reduzido, designadamente em termos de impacto sócio-económico. É também omissa a análise do impacte em termos de transportes.

Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental
"IP6 - Variante à EN 3
Lanço entre Atalaia e Abrantes"

Direcção Geral do Ambiente

Maia Vitória Bruno da Costa

Dora Maria da Silva Beja
Instituto da Água

Paula Aires de Sousa
Maria Helena Aires

Instituto da Conservação da Natureza

António Fernandes

Direcção Regional do Ambiente e Recursos Naturais / LVT

Jorge Manuel da Silva Pereira

Comissão de Coordenação Regional / LVT

António Rodrigues de Sousa

Maria João da Silva Pinto

Instituto da Promoção Ambiental

Margarida Maria Baltazar de Oliveira Robalo Grossinho

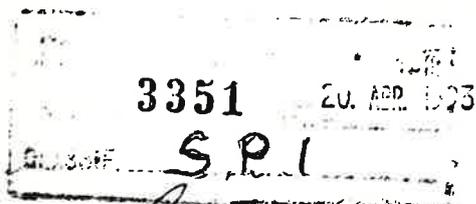
7. Anexos

7.1. Despacho nº 1722 de 16 de Abril de 1993, de Sua Exc^a o MARN



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS

GABINETE DO MINISTRO



ADAV para
c. 23/04/25

Exmos. Senhores
Chefe de Gabinete de Sua Excelência o Ministro
do Planeamento e Administração do Território
Praça do Comércio
1100 LISBOA

Director-Geral da Qualidade do Ambiente
Av. Almirante Gago Coutinho, 30
1000 LISBOA

Director-Geral dos Recursos Naturais
Av. Almirante Gago Coutinho, 30
1000 LISBOA

Presidente do Serviço Nacional de Parques
Reservas e Conservação da Natureza
Rua da Lapa, 73
1200 LISBOA

Presidente do Instituto Nacional do Ambiente
Rua Carlos Testa, 1 - 1º
1200 LISBOA

Director Regional do Ambiente e Recursos
Naturais de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Antero de Quental, 44
1000 LISBOA

Presidente da Junta Autónoma de Estradas
Praça da Portagem
2800 ALMADA

Sua referência

Sua comunicação de

MARN/ 1722
Procº 4.31.168/93

16. ABR. 1993

Assunto: IP6 - ATALAIA/ABRANTES
EIA - FASE DE PROJECTO DE EXECUÇÃO
OFÍCIO Nº 750/93 DE 6 DE ABRIL DA JAE

Relativamente ao assunto epigrafado e em cumprimento do despacho que Sua Excelência o Ministro do Ambiente e Recursos Naturais, exarou no documento acima referido, cumpre-me enviar a V. Exa., fotocópia do mesmo e transcrever o citado despacho :



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS

GABINETE DO MINISTRO

"-A Comissão de Avaliação para este projecto deverá ser a mesma que para o troço ALCANENA/ATALAIA.

-Conhit² a S. Exa. o MPAT, DGQA, DGRN, SNPRCN, INAmb, DRARN/LVT e JAE.

93/04/07

Ass: Carlos Borrego"

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

(António Lopes Madureira)

Anexo: o mencionado + EIA

/MT

*Sup. Res
6-4-93
[Signature]*



JUNTA AUTÓNOMA DE ESTRADAS
DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE CONSTRUÇÃO

*- A Comissão de Avaliação para este projecto deverá
ser a mesma que para o traço ALCOVENA - ATALAIA.
- Cont. - a S. S. = 0 87PAE,
DGA, DGRN, SPPREN,
IN Amb, DRAN/LVT e
JAE.*

Exmº. Senhor
Chefe de Gabinete do Ministro
do Ambiente e Recursos
Naturais
R. do Século, 51 - 2º.
1200 LISBOA

93/04/07

[Signature]
CARLOS BORRERO
Sua comunicação de

Sua referência

Nossa referência

Praça da Portagem, 2800 Almada
Data

750

ASSUNTO:

IP6 - ATALAIA/ABRANTES
EIA - FASE DE PROJECTO DE EXECUÇÃO

Exmº. Senhor:

Para cumprimento do estabelecido no Dec.-Lei nº. 186/90,
de 6 de Junho, junto envio a V. Exa. três exemplares do
EIA referido em epigrafe.

Com os melhores cumprimentos.

O PRESIDENTE,

[Signature]

Mário Pinto Alves Fernandes
(Engº. Civil)

Anexo:3 Exemplares do EIA

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E
RECURSOS NATURAIS
INSTITUTO DO AMBIENTE E
RECURSOS NATURAIS
2761 Data 28/04/06
Efectivado 4.31.68

CM/MADC

7.2. Actas e Relatório da Visita