

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Estudo de Impacte Ambiental

ER 337-2 – Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32

Estudo Prévio

Processo de AIA nº 1524

Instituto do Ambiente
Instituto da Água
Instituto da Conservação da Natureza
Instituto Português de Arqueologia
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Mai 2006

Índice

1. Introdução	Pág. 1
2. Avaliação da Conformidade do EIA	Pág. 2
2.1 Justificação e Descrição do Projecto	Pág. 4
2.2 Análise dos Descritores	Pág. 6
2.3 Resumo Não Técnico	Pág. 11
3. Conclusão	Pág. 12

Anexo

1. Introdução

Deu entrada no Instituto do Ambiente (IA), a 23 de Março de 2006, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Estudo Prévio da "ER 377-2 – Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32", para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), dando cumprimento à legislação sobre AIA – DL 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL 197/2005, de 8 de Novembro.

O proponente deste Estudo Prévio é a Estradas de Portugal, EPE (EP,EPE) e a entidade licenciadora é, também, a EP,EPE, sob a tutela do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Instituto do Ambiente, como Autoridade de AIA, nomeou, ao abrigo do Artigo 9º da referida legislação, a respectiva Comissão de Avaliação (CA), a qual é constituída pelas seguintes entidades: Instituto do Ambiente, Instituto da Água (INAG), Instituto da Conservação da Natureza (ICN), Instituto Português de Arqueologia (IPA) e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR/LVT).

O INAG, de acordo com o ofício em anexo, não participou nos trabalhos da CA.

Os representantes nomeados por estas entidades, são:

- IA – Eng.ª Dora Balixa, que preside, Dr.ª Rita Cardoso, Arq.ª Cristina Russo (Técnica especialista em Paisagem), Eng.ª Margarida Guedes (SEPA/DGAR).
- ICN – Eng.º Ricardo Guerreiro e Eng.ª Georgina Bastos (suplente).
- IPA – Dr.ª Ana Margarida Martins.
- CCDR/LVT – Dr.ª Tânia Pontes da Silva, Dr.ª Emília Cabeleira (Técnica Especialista em Sócio-Economia).

O prazo, previsto no nº 4 do Artigo 13º do DL nº 69/2000, de 3 de Maio com as alterações introduzidas pelo DL nº 197/2005, de 8 de Novembro, para a CA se pronunciar sobre a conformidade do EIA, termina a 9 de Maio de 2006.

Para a elaboração deste parecer foram tidos em consideração os contributos dos representantes acima mencionados, no âmbito das suas competências. Foram realizadas duas reuniões da CA, as quais decorreram no dia 19 de Abril e no dia 8 de Maio.

2. Avaliação da Conformidade do EIA

O EIA, objecto da presente avaliação, é composto pelos seguintes volumes: Tomo 1 - Relatório Base, Tomo 2 – Anexos Técnicos, Tomo III – Peças Desenhadas e Tomo IV - Resumo Não Técnico (RNT). O EIA foi elaborado pela empresa ECOSERVIÇOS - Gestão de Sistemas Ecológicos, Lda, para a empresa Diâmetro. Foi desenvolvido entre Outubro de 2004 e Julho de 2005.

Foi, também, entregue um exemplar do Projecto em fase de Estudo Prévio à Autoridade de AIA, composto pelos seguintes Volumes:

- Volume I – Estudo Rodoviário.
- Volume II – Estudo de Tráfego.
- Volume III – Estudo Geológico-Geotécnico.

Considerou-se que estruturalmente o EIA dá, no geral, cumprimento ao referido na legislação, incluindo os itens referidos no Anexo III do DL nº 197/2005, de 8 de Novembro e no Anexo II da Portaria nº 330/2001 de 2 de Abril.

Em termos de conteúdo considera-se que o EIA não cumpre os pontos 3 e 4 do Artigo 12º, do DL atrás mencionado, não apresentando o conteúdo mínimo necessário para que seja possível à CA identificar e avaliar os potenciais impactes ambientais resultantes da implementação do projecto. O EIA apresenta, ainda, incorrecções e lacunas graves ao nível da justificação e descrição do projecto e em vários descritores.

Outro aspecto relevante prende-se com as incorrecções ao nível da sujeição do projecto a procedimento de AIA. Na Nota de Envio, remetida pela EP, EPE, é referido que o projecto se integra no "*Anexo I do DL 69/2000, de 3 de Maio, nº 7, alínea b), republicado pelo DL nº 197/2005 de 8 de Novembro*". Na página 1 da Introdução, do Tomo 1 – Relatório Base, refere-se no primeiro parágrafo que "*O presente Estudo Prévio deverá ser sujeito a processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) de acordo com o nº 2 do artigo 1º - Anexo I, ponto 7 alínea c)*". No último parágrafo da mesma página refere-se que "*O projecto em análise (...) e de acordo com o Decreto-Lei nº 69/2000 insere-se nos projectos do Anexo II, ponto 10, alínea e)*".

O nome do projecto, que de acordo com a referida Nota de Envio e capa do EIA, se intitula "ER 377-2 - Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32", não é o que consta na cartografia e no rodapé do EIA. Saliente-se que na descrição do Projecto efectuada no EIA se dividiu a mesma em "ER 377-2" e na "Av. do Mar", pelo que não é perceptível se a ER 377-2 termina, de facto, no IC32.

Na capa do EIA é mencionado o Instituto de Estradas de Portugal, e no interior do Relatório o da Estradas de Portugal, EP. A numeração das peças do EIA, apresentada no índice do Estudo Prévio - Volume IV – Estudo de Impacte Ambiental - não coincide com a numeração de cada peça do EIA.

O EIA é datado de Janeiro de 2006, referindo-se que foi elaborado entre Outubro de 2004 e Julho de 2005.

Apesar do EIA ser datado de Janeiro de 2006 não é efectuada a sua actualização. Desta forma, não é considerada para efeitos de enquadramento, a legislação, à data em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro.

Também se refere que o projecto da CRIPS se encontra em Consulta Pública, o que não é correcto. O Procedimento de AIA do projecto do "IC32 – Circular Regional Interna da Península de Setúbal (CRIPS)" já foi concluído, tendo a respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA) sido proferida pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente, a 6 de Setembro de 2005.

O projecto em avaliação termina no Nó de Belverde do IC32 atrás referido, pelo que deveria ter sido compatibilizado com o estabelecido na DIA, já proferida à data do EIA, o que não se verifica uma vez que o Nó apresentado é o mesmo que foi sujeito a AIA. De facto, de acordo com a referida Declaração, nomeadamente com a alínea f) do ponto 1., o projecto da CRIPS foi aprovado condicionado, entre outras, à *"Reformulação do Nó de Belverde, de modo a permitir efectuar apenas a ligação do IC1 à via local existente (CM 1014). As rotundas propostas não fazem a ligação a qualquer via existente ou com projecto aprovado."*

Nos pontos seguintes deste capítulo apresentam-se as razões que fundamentam a presente avaliação.

2.1 Justificação e Descrição do Projecto

Foram identificadas lacunas significativas no EIA ao nível dos objectivos, justificação e descrição do projecto. Não são claramente definidos, nem hierarquizados, os objectivos e a justificação da ER377-2, não sendo perceptíveis quais as melhorias que o mesmo irá induzir no tráfego local e regional.

Uma vez que o projecto se integra no Programa Polis, deveriam ter sido apresentados os projectos e objectivos deste Programa que se relacionem e/ou estejam associados ao projecto em avaliação ou que contribuam para o cumprimento dos seus objectivos. Não é claro se a totalidade, ou apenas parte do projecto, se encontra enquadrado nesses objectivos.

Seria expectável que fossem discutidas as implicações do projecto no previsto e necessário sistema de controle de tráfego e estacionamento na zona da Costa da Caparica. De facto é previsível que, sem este sistema, a melhoria da acessibilidade a esta zona, conjugada com as limitações que serão impostas ao estacionamento no âmbito dos projectos de requalificação em curso, venha agravar a actual situação de caos durante o Verão, especialmente nos fins-de-semana. Também, não foi apresentado qualquer modelo de circulação rodoviária para a zona (transporte público, transporte rápido, velocidade, estacionamento), onde se integrasse este projecto e que permitisse verificar o cumprimento dos seus objectivos.

São referidos como objectivos do projecto, a ligação entre o IC 20 (Via Rápida da Costa da Caparica) e a CRIPS e a criação de locais de estacionamento ordenados. Estes objectivos não se encontram devidamente fundamentados, uma vez que as duas vias referidas já estão ligadas, conforme definido no projecto da CRIPS. Por outro lado, o projecto não contempla a criação de parques de estacionamento. Refira-se ainda que não é devidamente justificada a necessidade de passeios em ambos os lados da estrada, em toda a sua extensão.

Relativamente à descrição do projecto considerou-se que esta é confusa, não permitindo uma clara e objectiva compreensão do mesmo. Verificou-se, ainda, a existência de diferenças entre o referido na descrição do projecto e a cartografia apresentada. São apresentadas, nalguns descritores, características de projecto não identificadas na descrição do mesmo, nem incluídas na cartografia. Também, ao nível da cartografia de projecto, se constatou que estão previstas, muito próximo do projecto em avaliação, outro tipo de vias para a zona, integradas no Programa Polis, as quais não são referidas no EIA.

Considerou-se, ainda, relativamente à descrição do projecto que:

- A descrição das alternativas de traçado é confusa, o mesmo acontecendo com a dos respectivos perfis transversais.
- Não é apresentada, na descrição do projecto, a Ligação da Fonte da Telha à Rotunda 1 (km 0+000), da V. do Mar.
- O Esboço Corográfico apresentado não permite ter a percepção das várias hipóteses/alternativas em avaliação. Não são identificadas as inúmeras rotundas previstas.

- A identificação das rotundas nas peças desenhadas é diferente da que está no texto e na cartografia de projecto.
- Não são perceptíveis quais as alterações/beneficiações/novas construções nas vias existentes, face às actuais características das mesmas.
- Não é apresentada na cartografia a referência às vias actuais, nomeadamente não é identificada a actual Estrada Florestal, nem a actual ER377.
- Não é perceptível que a intervenção no troço existente na Av. do Mar consistirá na criação de uma ciclovia e de passeios (o que se refere na pág. IV-57, já no capítulo da avaliação de impactes).
- Não são descritas as "*passagens inferiores*", "*passagens inferiores rurais*" e as "*passagens agrícolas*" mencionadas no descritor Ecologia.
- Não é referida qual a velocidade de projecto considerada. Saliente-se as inúmeras rotundas previstas.
- Relativamente ao nível de serviço deste projecto, não se clarificou, para cada alternativa, qual o nível de serviço em causa e em que medida os níveis previstos permitem atingir os objectivos do projecto.
- Não é perceptível no EIA se o Estudo de Tráfego apresentado teve em consideração o período de verão, de grande afluência às praias.
- O ano de início de exploração referido no EIA não se encontra actualizado.
- Não é apresentada a calendarização do projecto.

2.2. Análise dos Descritores

Clima

Não foram avaliados os impactes provocados pelos aterros a construir, nas Terras da Costa, designadamente na alteração do actual regime de circulação do ar, com a possibilidade de aumento do número e intensidade de geadas. Este aspecto é importante, atendendo a que se trata de uma área intensamente agricultada, com hortícolas, no período de Inverno e que desta actividade depende em exclusivo uma população numerosa de agricultores.

Relativamente às Normais Climatológicas utilizadas no EIA, refere-se no texto as da Região Ribatejo e Oeste e na Figura 3. as da Região Entre Douro e Minho e Beira Litoral.

Ruído

Considerou-se relativamente a este descritor que:

- A existência ou proximidade de infra-estruturas de transporte não deve interferir com a classificação de zonas sensíveis e mistas, pelo que a classificação acústica dos locais atravessados deveria ter sido mais fundamentada.
- Na caracterização da situação de referência, que recorreu à realização de medições acústicas na zona em estudo, deveriam ter sido obtidos valores para o período nocturno em todos os locais analisados; estranha-se ainda as acentuadas diferenças de valores obtidas nas duas medições efectuadas no ponto 2 – Aroeira, pelo que a obtenção de uma terceira amostra se teria mostrado vantajosa.
- As medidas de minimização apresentadas deveriam ter sido concretizadas e adaptadas às características dos locais a proteger.
- Deveria ter sido equacionado outro tipo de medidas tais como a redução da velocidade de circulação.

Ecologia

Ao longo do EIA surgem alusões, que se tornam particularmente graves no descritor Ecologia, a que o projecto consiste, essencialmente, na beneficiação de uma estrada já existente e que indicam, desde logo, uma tendência para desvalorizar os impactes globais negativos inerentes à construção de uma nova via.

De facto, tal não ocorrerá, tanto no que se refere à ER 377-2 como à Av. do Mar, em que troços a construir de raiz se inserem em áreas importantes em termos de conservação da natureza - Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica (PPAFCC) e Sítio Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira, classificado ao abrigo da Directiva Habitats.

Por outro lado, a quantificação da extensão da sobreposição da ER 377-2 à Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica (PPAFCC) e à Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos não se encontra correcta sendo substancialmente superior à indicada no EIA.

A "Carta de Condicionantes" apresenta uma leitura difícil, não sendo possível distinguir, claramente, as várias unidades representadas, como é o caso da área da PPAFCC.

Uma lacuna significativa neste descritor é relativa ao Sítio Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira. Este Sítio é identificado apenas na escala 1:200 000 (o que é claramente insuficiente e se reflecte na falta de rigor da indicação da extensão da sobreposição da nova via a esta área classificada), não tendo sido, como deveria, considerado uma condicionante ao projecto e incluído na respectiva cartografia. De facto, é totalmente omitido que a quase totalidade do troço da Av. do Mar a construir de raiz se insere dentro dos seus limites, sendo apenas referido que a estrada se sobrepõe em cerca de 750 m ao limite daquele Sítio, o que não é correcto.

Assim, o Sítio Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira foi totalmente ignorado, quer em termos de caracterização da situação de referência e de identificação e avaliação de impactes, quer em termos da proposta das respectivas medidas de minimização. A título de exemplo, não é apresentada qualquer caracterização de Habitats e respectiva cartografia na área de implantação da via e na sua envolvente, pelo que se desconhecem eventuais impactes em valores determinantes para a classificação do Sítio.

Por outro lado, não é valorizada a importância dos alinhamentos de pinheiros mansos que marginam a actual Estrada Florestal, na Mata das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica. Como consequência, os impactes resultantes do seu abate são sub-avaliados e não são propostas medidas concretas para a sua manutenção.

Não está fundamentado o facto de, no troço da variante à Mata dos Medos, apenas ser apresentada a solução de duas vias em cada sentido, quando para o restante traçado é também equacionada a hipótese de uma via por sentido.

Verifica-se que algumas das medidas referidas não estão articuladas com o mencionado nos capítulos da situação de referência e da identificação e avaliação de impactes e na cartografia apresentada.

Paisagem

Não é feita uma correcta caracterização da paisagem tendo em conta os valores biofísicos presentes.

A caracterização do descritor paisagem implica uma caracterização dos componentes que a constituem, de uma forma global e integrada, permitindo uma compreensão global da organização da paisagem e do seu resultado visual e cénico, criando Unidades Homogéneas da Paisagem (UHP) que deveriam ser zonas com estrutura e funcionalidade idênticas, facto que não é perceptível no EIA em causa.

A análise visual, ecológica e cultural efectuada com base nas UHP, deveria ter permitido uma avaliação da qualidade da paisagem e respectivas medidas de minimização, facto que não ocorreu.

Não são apresentados os critérios utilizados na avaliação apresentada.

Ordenamento do Território

O Estudo procede a uma abordagem da pretensão face a Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) incidentes na área, nomeadamente Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT) e Planos Directores Municipais (PDM) (embora com algumas deficiências em termos de conclusões), e a Planos de Pormenor desenvolvidos no âmbito do Programa Polis, neste último caso de forma muito genérica. É feita igualmente uma análise face a Condicionantes Legais vigentes, nomeadamente Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Reserva Ecológica Nacional (REN), Áreas de Protecção Especial (NATO) e Gasoduto, tendo-se procedido a uma quantificação das áreas de RAN e REN afectadas.

No respeitante à conformidade com os IGT, verifica-se que a via se desenvolve em área do POOC Sintra-Sado, nomeadamente as rotundas previstas e o troço que termina junto da Fonte da Telha, contrariamente ao que é referido no EIA.

Constatam-se, igualmente, algumas incorrecções nas plantas apresentadas, nomeadamente nas referentes ao Ordenamento, às Condicionantes e à REN/RAN. É mencionada como fonte de delimitação da REN apresentada a constante nos PDM, importando contudo ressaltar que a eficaz é a aprovada por Resolução de Conselho de Ministros própria.

A análise deste descritor centrou-se na conformidade com os instrumentos de gestão territorial, sendo praticamente omissa quanto a uma abordagem mais lata em termos de Ordenamento de Território, nomeadamente não explicitando devidamente a articulação da proposta com a rede viária existente e prevista, devidamente suportada por elementos cartográficos.

Considera-se, assim, que este descritor não se encontra adequadamente caracterizado e avaliado, uma vez que:

- As cartas de Ordenamento, Condicionantes e REN/RAN enfermam de incorrecções que se reflectem no próprio conteúdo do EIA, o qual deveria estar em integral consonância com o disposto nestas Plantas. Saliente-se que REN eficaz é aquela constante de Carta própria publicada por Resolução de Conselho de Ministros e não a da Planta de Condicionantes do PDM. Por outro lado importa referir que os Planos de Pormenor não constituem Condicionantes Legais.
- Não se procedeu a uma análise do projecto no âmbito do Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado, verificando-se interferências com o mesmo.
- Não se encontram devidamente cartografadas/identificadas as áreas já comprometidas, nomeadamente por alvarás, que podem condicionar a implementação do projecto.
- Não foi apresentada cartografia e ortofotomapa com a rede viária envolvente, devidamente identificada, a uma escala adequada. Essa rede viária não foi devidamente caracterizada, nem se procedeu a uma análise global e integrada do actual projecto com a rede viária existente e prevista.
- Não foram identificados e fundamentados todos os acessos que não serão restabelecidos e identificados os atravessamentos mais próximos.
- Na troço inicial, até ao km 3+000, não se justifica porque razão não foram apresentadas e avaliadas alternativas ao traçado apresentado, de modo a minimizar a interferência com os espaços agrícolas de elevada produtividade aí existentes. Não foi sequer avaliado o traçado constante no PDM.

Sócio-Economia

Da análise do EIA considera-se, relativamente ao descritor sócio-economia, que este apresenta as seguintes lacunas:

- Atendendo à elevada capacidade de uso dos solos e à produtividade agrícola da área atravessada pelo troço inicial do projecto (IC20/Rotunda 2), que constitui uma variante à área urbana da Costa da Caparica, e a que o objectivo principal desta variante é dar uma melhor acessibilidade à zona das praias e desviar o tráfego de passagem do centro urbano, não foi adequadamente justificado o perfil 2x2, tanto mais que poderá vir a não ter continuidade para jusante. Não se fundamentaram os níveis de procura e de serviço estimados, directamente relacionados com área urbana da Costa da Caparica, nem foram tidas em consideração quaisquer alternativas de serviço e de reformulação da circulação urbana nessa ponderação.
- O EIA considera que o perfil 2x2 é o mais adequado, tanto para a ER377-2 como para a Av. do Mar. Atendendo a que se trata de uma via que pretende dar fundamentalmente uma melhor acessibilidade às zonas de praia, considera-se que não se encontra adequadamente fundamentado se esta apreciação encontra suporte adequado ou tem em consideração quer a capacidade de estacionamento instalada, em cada praia, quer a sensibilidade do meio envolvente.
- Não se apresentaram os critérios utilizados na avaliação dos impactes (grau de significância e magnitude).
- Não foram apresentadas estimativas do número de operários necessários à realização da obra, nem indicada a duração do período de permanência previsto.
- Não foram identificadas/caracterizadas/quantificadas as explorações agrícolas que poderão ser potencialmente inviabilizadas pelo projecto, nem o número de proprietários afectados que dependem fundamentalmente do rendimento agrícola.
- Não foi apresentada informação sistematizada (p.ex. em quadro resumo) sobre a afectação global, directa/indirecta provável, de cada solução, nas edificações e logradouros, na área agrícola e florestal, nas infra-estruturas e na acessibilidade local.
- Face ao impacte negativo significativo identificado no EIA, não foi apresentada justificação para não se restabelecerem os caminhos cortados aos km 0+570, 0+650, 0+720, 0+910, 1+300, 1+740 e 1+800.
- Não se indicaram as soluções previstas para assegurar o acesso às habitações, actualmente, com entrada/saída directa para a Estrada Florestal e para a Av. do Mar.

Solo e Uso do Solo

Relativamente a este descritor, considera-se que:

- A informação fornecida sobre a capacidade de uso do solo é a do Atlas do Ambiente, na escala 1: 1 000 000, o que é claramente insuficiente. Uma escala 1:25 000 ou 1:50 000 já permitiria, por exemplo, identificar as importantes manchas de Colúviossolos na zona das Terras da Costa.
- Não foi apresentada justificação para o facto do EIA não considerar as áreas dos solos afectados nos troços que serão alargados/beneficiados.

- No Desenho EIA-RB-CCNV-10 – Ocupação do Solo, a representação gráfica dos solos incultos é muito pouco perceptível.
- Na Av. do Mar não foi apresentada a afectação dos solos, no entanto é referido (pág. III.137) que serão afectadas algumas construções.
- O quadro III.12.1 – Áreas afectadas Consoante o Tipo de Uso do Solo, é de difícil leitura, ainda mais que não se encontram representadas as áreas respeitante à ER377-2 com perfil de uma via por sentido, a *bold* e a *itálico*.
- No que se refere aos impactes, não foram avaliados os impactes na área florestal, quando se trata de elementos arbóreos com interesse conservacionista (pág. IV.97).

2.3. Resumo Não Técnico

Considera-se que o Resumo Não Técnico não reúne as condições necessárias para desencadear os procedimentos da Consulta Pública, uma vez que, para além de reflectir as deficiências do EIA, apresenta ainda diversas lacunas, nomeadamente:

- Não é referido o actual enquadramento legal.
- A cartografia apresentada não tem leitura (Figura 2; Esboço Corográfico).
- O formato das peças desenhadas não facilita o manuseamento e a reprodução. É desejável o formato A4, ou o formato A3 dobrado para A4.
- Não são apresentadas medidas de minimização.
- Não é referido o Plano de Monitorização.
- No que respeita à componente social (aspectos socio-económicos), considera-se que o resumo apresentado não permite uma visão actualizada e suficientemente esclarecedora da situação existente na área de implantação e de influência directa do projecto e dos eventuais cenários evolutivos com e sem projecto, ao nível local e regional (refere o crescimento populacional registado no período 1981-1991, ao nível dos municípios de implantação do projecto e do seu enquadramento regional e identifica apenas impactes negativos temporários na rede viária e a afectação definitiva de áreas agrícolas, omitindo nomeadamente as interferências directas com as áreas residenciais). Assim, considera-se que o texto deveria incluir:
 - A caracterização sumária das áreas urbanas e rurais potencialmente afectadas pelo projecto (nomeadamente a identificação, dimensão e funções dos principais aglomerados, tipologias de habitação e principais actividades económicas) bem como das acessibilidades e condições de circulação locais; as dinâmicas demográficas e urbanas recentes e perspectivadas para a área em estudo.
 - As opções estratégicas regionais e locais de desenvolvimento e ordenamento e níveis de procura que justificam a necessidade do projecto e as alternativas em estudo. O RNT deverá ainda referir e quantificar globalmente, quando possível, os impactes directos de cada solução nas áreas urbanas e agrícolas atravessadas.

O novo RNT deveria, ainda, ter sido apresentado em suporte de papel e suporte informático, com data actualizada, de acordo com o disposto do Despacho nº 11874/2001 (Diário da República – II, nº 130 – 5 de Junho) em que, de acordo com o ponto 1 do referido Despacho, os ficheiros das peças escritas e desenhadas que o proponente é obrigado a entregar ao IA devem ser em pdf (portable document format), num único documento, respeitando a estrutura do RNT apresentado em suporte de papel.

3. Conclusão

Face ao acima exposto, considera-se que o EIA em avaliação não permite atingir os objectivos fundamentais da avaliação de impacte ambiental, não apresentando o conteúdo mínimo expresso na legislação em vigor.

O EIA apresenta incorrecções e lacunas graves quer ao nível da Justificação e Descrição do Projecto, quer ao nível da Caracterização da Situação de Referência que não permitem uma adequada predição de impactes e/ou não permitem validar a avaliação efectuada no EIA.

Assim, a CA pronuncia-se pela desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental, o que de acordo com o n.º 8 do Artigo 13º, do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio com as alterações introduzidas pelo DL n.º 197/2005, de 8 de Novembro, determina o encerramento do processo.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Instituto do Ambiente

Dora Balixa
(Eng^a Dora Balixa)

Rita Cardoso
(Dr^a Rita Cardoso)

Margarida Guedes
(Eng^a Margarida Guedes)

Cristina Russo
(Arq^a Cristina Russo)

Instituto da Água

Não Participou

Instituto da Conservação da Natureza

Ricardo Guerreiro
(Eng^o Ricardo Guerreiro)

Instituto Português de Arqueologia

Ana Martins
(Dr.^a Ana Martins)

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Dora Balixa ()*
f¹ (Dr.^a Tânia Pontes da Silva)

Dora Balixa ()*
p¹ (Dr.^a Emília Cabeleira)

() Por delegação de acordo c/ fax em Anexo*