

## RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**Linha Zona da Marateca – Fanhões, a 400 kV**

Abril de 2009

## **EQUIPA DE TRABALHO**

### Elaboração:

- *Augusto Serrano*

### Secretariado:

- *Paulo Santos*

## ÍNDICE

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

### ANEXO I

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

## RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Linha Zona da Marateca – Fanhões, a 400 kV

### 1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública da “Linha Zona da Marateca – Fanhões, a 400 kV”.

### 2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 35 dias úteis, desde o dia 16 de Fevereiro a 3 de Abril de 2009.

### 3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

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

- Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo
- Câmaras Municipais de Loures, Vila Franca de Xira, Arruda dos Vinhos, Benavente, Coruche, Montijo e Vendas Novas

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas seguintes Juntas de Freguesia:

Concelho	Freguesia
Vendas Novas	Landeira
	Vendas Novas
Montijo	Pegões
	Canha
Coruche	Branca
	Biscainho
Benavente	Santo Estevão
	Benavente
	Samora Correia
Vila Franca de Xira	Vila Franca de Xira
	Alhandra
	São João dos Montes
	Sobralinho
	Calhandriz
	Alverca do Ribatejo
Arruda dos Vinhos	Santiago dos Velhos
Loures	Bucelas
	Fanhões

#### **4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO**

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

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

#### **5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS**

No âmbito da Consulta Pública, a APA, tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias, entidades e cidadãos directamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais realizou uma Sessão de Esclarecimento no dia 30 de Março, pelas 15 horas, no auditório da APA.

#### **6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS**

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos cerca de **16 pareceres** com a seguinte proveniência:

##### **Administração**

- o Turismo de Portugal, I.P.

##### **Autarquias**

- o Câmara Municipal de Arruda dos Vinhos
- o Câmara Municipal de Loures
- o Junta de Freguesia de Bucelas
- o Junta de Freguesia de S. Tiago dos Velhos
- o Junta de Freguesia de Pegões
- o Junta de Freguesia de Calhandriz

##### **Entidades**

- o Associação dos Beneficiários de Loures
- o Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Sorraia
- o NAER – Novo Aeroporto, S.A.
- o Estradas de Portugal, S.A.
- o CIMPOR – Indústria de Cimentos, S.A.
- o Auto-estradas do Atlântico, S.A.
- o Administração do Porto de Lisboa, S.A.
- o REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.E.
- o Estradas de Portugal, S.A.

## 7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

A **Câmara Municipal de Arruda dos Vinhos** é favorável à Alternativa 2 e desfavorável a todas as outras, considerando que apesar da Alternativa 2 constituir mais um corredor de passagem de linhas na freguesia de Arruda dos Vinhos, apresenta um maior afastamento aos perímetros urbanos de Santiago dos Velhos e de A do Mourão.

Refere ainda que esta alternativa não deverá colidir com um eventual crescimento do perímetro urbano de Santiago dos Velhos e de A do Mourão a considerar em sede de revisão do PDM.

Este afastamento das áreas urbanas poderá contribuir para um menor impacto nas populações, na paisagem, ambiente sonoro e campos electromagnéticos.

Em fase de projecto de execução deverá ficar acautelado o maior afastamento possível das linhas e apoios às habitações, assim como deverão ser tomadas medidas minimizadoras dos impactos na paisagem, ecologia (particularmente avifauna) e nas culturas e áreas produtivas.

A **Câmara Municipal de Loures** considera que o Troço Alternativo F1, ao contrário do F2, vai sobrepassar áreas urbanizáveis junto à localidade de Bemposta, mistos de indústria e terciário, bem como espaços rurais pouco intervencionados, incluindo o espaço preservado da Quinta do Boição, unidade turística de referência na freguesia de Bucelas.

A construção do Troço Alternativo F1 prejudicará irremediavelmente o modelo de desenvolvimento que a freguesia de Bucelas e o município de Loures têm apoiado para esta área, o qual não é compatível com a dispersão e proliferação de linhas e postas de alta tensão distribuídos aleatoriamente pelo território.

Assim, considera que o Troço Alternativo F2 deverá ser o adoptado uma vez que apresenta menores impactos globais, uma vez que passa no corredor de uma linha já existente. Refere ainda que este troço, ao inflectir para Sul para a subestação, deve-se aproximar mais das linhas existentes, afastando-se um pouco mais das velhas instalações dos aviários mais próximos da localidade de Freixial, e coincidindo com a linha existente nos últimos 1300m.

Propõe que sejam adoptadas as seguintes medidas antes do início da obra ou durante a sua execução:

- Procedimentos legais relativos à utilização de solos integrados em RAN e REN.
- Implementação do Plano Geral de Acompanhamento Ambiental da Obra.
- Informação atempada às populações das freguesias a intervencionar, sobre a obra e suas características, responsáveis da obra e seus contactos.
- Pagamentos indemnizatórios atempados e acordos com proprietários afectados;
- Sensibilização ambiental dos trabalhadores afectos à obra.
- Informação, em devido tempo, às autarquias e populações sobre alterações de circulação rodoviária.
- Maior confinação possível dos espaços intervencionados, com a necessária sinalização e restrição de circulação de estranhos à obra.
- Implementação de um plano integrado de gestão de resíduos.
- Implementação das medidas necessárias à condução da obra sem riscos para os trabalhadores e populações vizinhas.
- Acessos novos apenas os estritamente necessários, fora de áreas REN e RAN, sempre que possível. Os acessos já existentes devem ser mantidos em bom estado. Alguns dos acessos existentes correspondem À rede viária militar associada ao Sistema Defensivo das Linhas de Torres, considerados como locais de valor patrimonial, pelo que deverá ser contactado o Gabinete de Arqueologia da C.M. de Loures, previamente ao início da obra.
- Os acessos utilizados deverão ser molhados por forma a reduzir a emissão de poeiras;
- A localização dos estaleiros e parques de materiais devem ser alvo de fiscalização tendo em conta as diversas condicionantes do território. Estes deverão ser vedados e

sinalizados e com o armazenamento e contenção adequados dos combustíveis, óleos e outros produtos. As manutenções e reparações de máquinas deverão ser efectuadas em local próprio, fora do estaleiro. Os resíduos e as águas residuais deverão ser removidos e encaminhados por forma a não contaminarem o solo. Interdição da lavagem das betoneiras fora dos locais infra-estruturados para tal.

- Deverá ser recuperada a área do estaleiro após a sua remoção.
- As terras de escavação deverão ser utilizadas para os aterros necessários indo apenas para vazadouro legal as sobrantes.
- A colocação dos postes deverá ter em atenção os limites das propriedades e a envolvente, quer em termos humanos quer ecológicos.
- Relativamente à qualidade do ar, deverá ser proibida a queima a céu aberto de materiais residuais da obra; conservação e limpeza dos acessos próximos de habitações; controlo da velocidade dos veículos; lavagem obrigatória dos rodados; revisão e manutenção periódica de veículos e máquinas.
- As actividades mais ruidosas, nas proximidades das populações, apenas deverão ser efectuadas nos dias úteis, dentro do horário diurno. Deverão ser utilizados equipamentos em bom estado de manutenção e o tráfego de viaturas pesadas deverá ser efectuado em circuitos que incomodem o menos possível as populações.
- Perturbação do menor espaço possível na envolvente da obra, restabelecimento e recuperação das zonas de acessos temporários.
- Aviso atempado das obras aos proprietários dos terrenos agrícolas por forma a prevenir a destruição de culturas.
- Prospecção arqueológica após desmatação e acompanhamento arqueológico da obra e inventariação exaustiva dos locais de interesse arqueológico e patrimonial.

Salienta ainda as seguintes medidas a implementar imediatamente a seguir à obra e durante a fase de exploração:

- Reposição dos pavimentos existentes e limpeza e recuperação de todos os locais utilizados durante a obra e não utilizados durante a fase de exploração.
- Monitorização do ruído segundo o plano proposto no EIA, dando a conhecer às populações esses resultados. Informar a APA de todas as reclamações recebidas, bem como das medidas tomadas para a resolução do problema.

A **Junta de Freguesia de S. Tiago dos Velhos** é favorável à Alternativa 2, uma vez que se encontra mais afastada das áreas urbanas, diminuindo assim os impactes negativos na paisagem e no ruído. Esta alternativa permite que os campos electromagnéticos estejam mais afastados das populações.

A **Junta de Freguesia de Pegões** sugere uma alteração à Alternativa A mais para Este, em terrenos florestais, conforme desenho anexo ao parecer. Considera que esta alteração permite minimizar os impactes ambientais, nomeadamente na paisagem, uma vez que o traçado proposto atravessa zonas agrícolas e habitações rurais.

A **Junta de Freguesia de Calhandriz** refere que o projecto irá trazer mais desvantagens para a freguesia, não apresenta qualquer mais-valia para a população da freguesia a qual será afectada por mais uma condicionante.

Salienta os impactes negativos da Linha ao nível da paisagem o que implica a desvalorização patrimonial e a degradação da qualidade de vida da população.

Segundo a Junta, as Alternativas 2,3 e 4, para além de terem maiores implicações com as servidões existentes, designadamente aeronáuticas, representam um impacte consideravelmente elevado sobre a freguesia, nomeadamente ao nível do património paisagístico e edificado (aglomerados rurais e fortes das linhas de Torres) e da qualidade de vida das populações.

Considera que a Alternativa 1 (D1 e E1) representa um menor impacte directo sobre a freguesia e sua população.

A **Junta de Freguesia de Bucelas** discorda da avaliação efectuada no EIA que considera do Troço F1 como o mais favorável. Salaria que este troço alternativo passa na Quinta do Boiçã, onde se encontra uma das mais importantes unidades turísticas da freguesia, para além de criar um novo canal de passagem de linhas eléctricas, não aproveitando o já existente na freguesia.

Não entende como pode ser considerado como mais favorável a criação de um novo canal, levando a uma dispersão de linhas eléctricas de alta tensão, passando numa zona rural com potencial turístico e pouco intervencionada. Para além disso o Troço Alternativo F1 afecta espaços urbanos e urbanizáveis, critério que foi considerado basilar na definição de alternativas.

Salaria o descontentamento com este troço alternativo, e defende que a passagem da linha deverá ser efectuada por canais já existentes.

O **Turismo de Portugal, I.P.** considera que o projecto não apresenta impactes ao nível do sector do turismo, não havendo qualquer interferência com empreendimentos turísticos classificados ou previstos.

A **Autoridade Florestal Nacional** refere que o projecto atravessa áreas com ocupação florestal caracterizada pela existência de carvalhos diversos, nomeadamente povoamentos de Sobreiros e Sobreiros isolados e dispersos, pela existência de Pinheiros Bravos e Mansos e de Eucaliptos. Salaria que para qualquer das alternativas em avaliação é necessário proceder ao abate de arvoredo, considerando a Alternativa 2 como a mais favorável.

Alerta para o cumprimento do disposto no Decreto-Lei nº 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 155/2004, de 30 de Junho, os quais determinam que os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira só poderão ser autorizados para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização.

Pode, ainda, ser exigida pelo Senhor Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas a constituição de novas áreas de povoamentos nunca inferiores às afectadas pelo corte ou arranque de sobreiros e de azinheiras, multiplicadas por um factor de 1,25.

Deverá ser cumprido o disposto nos Decreto-Lei nº 173/88, de 17 de Maio e Decreto-Lei nº 174/88, de 17 de Maio que estabelece a obrigatoriedade de manifestar o corte ou arranque de árvores, assim como das Portaria n.º 553-B/2008, de 27 de Junho e n.º 103/2006 de 6 de Fevereiro relativas à erradicação do nemátodo da madeira de Pinheiro.

Considera também que deverá ser cumprido disposto na alínea a), n.º 1, do artigo 15º, do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho – medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, de 14 de Janeiro relativo à gestão do combustível numa faixa correspondente à projecção vertical dos cabos condutores exteriores acrescidos de uma faixa de largura não inferior a 10 metros para cada lado.

Uma vez que o projecto atravessa áreas de Zonas de Caça, dever-se-á, sempre que possível, respeitar os limites das áreas de Regime Ordenado de Caça.

A execução dos trabalhos relativos à instalação da Linha de transporte de energia deverá ser planeada de forma a reduzir ao mínimo indispensável o corte de arvoredo, preservando os exemplares de sobreiros e azinheiras, bem como áreas de ocupação florestal.



A **Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC)** apresenta as seguintes questões:

- Ter em atenção a área de prospecção e pesquisa mineira da Marateca, devendo ser respeitada a respectiva servidão;
- Tendo em conta que a área atravessada é maioritariamente ocupada por áreas agrícolas de matos e florestais deverá ser tido em atenção o risco de incêndio, não descuidando os pontos de água;
- As operações de desmatamento e desflorestação quer na fase de construção, quer de exploração, devem ter em atenção o cumprimento do Decreto-Lei n.º 124/2006, devendo evitar-se o período crítico relativo a incêndios florestais;
- Relativamente ao uso do solo deverá ser considerado o novo aeroporto de Lisboa, assim como a existência de gasodutos, rodo e ferrovias e ainda linhas de transporte de energia já existentes;
- Dever-se-á evitar a sobrepassagem de habitações;
- Deverá ser cumprida a distância dos apoios às linhas de água por forma a prevenir o seu desabamento, quer devido à erosão provocada pela linha de água quer por cheias, nomeadamente na ribeira da Marateca;
- A construção da linha deverá obedecer a critérios de segurança em termos de construção anti-sísmica;
- O atravessamento da área de servidão aeronáutica e militar deverá incluir a correcta sinalização quer diurna quer nocturna do corredor de passagem da linha eléctrica;
- A instalação do estaleiro e parque de materiais deverá disciplinar-se pelo cumprimento das regras de segurança, higiene e saúde no trabalho em vigor, assim como segurança contra incêndios, devendo apresentar plano de segurança de obra e plano de emergência, nomeadamente aos serviços municipais de protecção civil e corpos de bombeiros territorialmente competentes;
- Deverá ser acautelado o restrito respeito pela área de segurança do corredor por forma a diminuir o risco de incêndio, assim como garantir a eficácia do seu combate independentemente da sua origem;
- É pertinente a sensibilização da população directa e indirectamente afectada pela passagem do corredor relativamente aos cuidados a ter em matéria de proximidade à linha;
- Recomenda a monitorização relativamente às causas de incêndio com origem na rede de transporte de energia eléctrica;
- Recomenda a entrega aos municípios e à ANPC do traçado da nova linha em base cartográfica digital.

A **Estradas de Portugal, S.A.** refere que se encontra a elaborar o estudo prévio do IC13, no âmbito dos acessos rodoviários ao novo aeroporto de Lisboa, cujo corredor intercepta a área de estudo da Linha no concelho de Coruche.

A **REFER, EPE** salienta que o projecto intercepta as Linhas Ferroviárias do Norte e do Alentejo. Considera que em fase de projecto de execução deverá ser considerada a protecção adequada aos ambientes electromagnéticos associados à proximidade e ao cruzamento da linha de muito alta tensão a 400kV com a catenária das linhas do Alentejo e Norte a 25 kV.

Refere ainda que foi elaborado um estudo de viabilidade para a instalação de uma terceira via entre o topo norte da estação de Alverca (km 21+800) e a saída de Vila Franca de Xira (km 31+200) da Linha do Norte. Salienta que o projecto cruza os corredores das Linhas de Alta Velocidade Lisboa/Porto e Lisboa/Madrid, matéria objecto de pronúncia por parte da RAVE.

Salienta a necessidade do proponente submeter à REFER o projecto de execução, tendo em vista articular a aplicação dos normativos em vigor no que concerne aos atravessamentos dos caminhos-de-ferro.

A **Auto-estradas do Atlântico, SA** refere que a Linha não apresenta interferências com nenhuma das auto-estradas concessionadas a esta empresa.

A **BRISA, SA** refere que a cartografia utilizada encontra-se desactualizada, não incluindo as auto-estradas A9 e A10, sendo estas interferidas pela Linha. Refere ainda que se encontra a desenvolver os estudos prévios dos acessos rodoviários ao novo aeroporto de Lisboa ao abrigo de um protocolo com a Estradas de Portugal, S.A. Estes acessos incluem um troço do IC13 entre a A13 e Coruche, cujo corredor será interferido pela linha em avaliação.

Considera importante a manutenção de contactos por forma a compatibilizar este projecto com as diferentes auto-estradas. Salaria que o projecto da Linha deverá ter em consideração a zona de servidão *non aedificandi* das infra-estruturas rodoviárias e garantidas as regulamentações aplicáveis por forma a não interferir com a sua exploração.

A **NAER, SA** salienta que o projecto da Linha se sobrepõe à área abrangida pelas medidas preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa, sendo que qualquer construção de equipamentos e infra-estruturas de serviços estão dependentes de parecer vinculativo da ANA, S.A.

A **CIMPOR** considera que a Alternativa D2 irá afectar a exploração da Pedreira Bom Jesus e a área de segurança do seu Paiol, com todas as consequências daí decorrentes para o Centro de Produção de Cimento de Alhandra. Assim, em sua opinião, esta alternativa não deverá ser considerada como viável uma vez que não permite a manutenção da actividade económica associada ao Centro de Produção referido.

Salaria que a localização do Paiol encontra-se mal sinalizada na cartografia presente no Resumo Não Técnico.

A **Administração do Porto de Lisboa (APL)** informa que possui jurisdição sobre o plano de água dos rios Sorraia e Tejo os quais são atravessados pelo traçado da linha em avaliação.

Refere que não lhe foi possível perceber quais as características associadas ao atravessamento da linha eléctrica sobre os rios Sorraia e o Tejo e entende que deverão ser reveladas todas as particularidades deste atravessamento, devendo ser respeitado o livre acesso ao DPH, tal como é exigido pela legislação, bem como manter um vão livre, igual ou superior ao proporcionado pela Ponte Marechal Carmona.

Refere que não foi abordada no EIA a influencia que este atravessamento poderá provocar sobre a navegabilidade dos troços dos rios Sorraia e Tejo.

Considera que deverá ser informada sobre o início da construção uma vez que este pode, ainda que de forma temporária, inviabilizar a navegabilidade dos troços dos rios em questão.

Refere que as peças desenhadas apresentam a área de jurisdição da APL incompleta e que foi celebrado um protocolo entre a APL e a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira para a construção de um passeio ribeirinho entre Alhandra e Vila Franca de Xira, importando acautelar a utilização do mesmo durante a construção da linha e durante a sua exploração.

A **Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Sorraia (ARBVS)** refere que a Alternativa A atravessa a zona beneficiada, mais precisamente a várzea do Samora (km 57+600 a 58+500). Propõe que:

- O traçado e a implantação dos postes deverá evitar ao máximo a zona beneficiada pela obra de rega, classificada como RAN e REN, abaixo do canal de rega;
- Deve ser mantida a distância mínima lateral de 5m entre as infra-estruturas da obra de rega (canal, regueiras e aquedutos) e os postes, assim como a altura da linha em relação ao canal não deve ser inferior a 6m;

- A interferência com os prédios rústicos deve ser minimizada, aproveitando as extremas das propriedades para a colocação das estruturas;
- Em fase de projecto de execução e durante a fase de construção, os serviços técnicos da ARBVS devem ser contactados a fim de participarem na escolha de soluções que minimizem os impactes na estrutura fundiária e no funcionamento da obra de rega e que sejam adequadas para o atravessamento das infra-estruturas hidráulicas existentes;
- Os caminhos rurais que forem utilizados durante a fase de construção deverão ser repostos nas condições em que se encontravam inicialmente.

A **Associação de Beneficiários de Loures** refere que a Linha não interfere com os limites do Aproveitamento Hidroagrícola da Várzea de Loures.

**Os originais dos pareceres recebidos encontram-se arquivados no processo administrativo na Agência Portuguesa do Ambiente.**

## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

Linha Zona da Marateca – Fanhões, a 400 kV

Agência Portuguesa do Ambiente

Abril de 2009

## **ANEXO I**

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

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

<b>NOME</b>	<b>MORADA</b>	<b>LOCALIDADE</b>
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
BRISA – Auto-Estradas de Portugal, S. A	Quinta Torre da Aguilha Edifício BRISA	2785-599 SÃO DOMINGOS DE RANA
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Ferreira Lapa, 25 – r/c	1150-155 LISBOA
Centro de Estudos da Avifauna Ibérica - CEAI	Rua do Raimundo, 119 Apartado 535	7002-506 ÉVORA
Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente / UNL	FCT / UNL – Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO	Faculdade de Ciências da Univ. de Lisboa Edifício C4 – 4.º Piso – Campo Grande	1749-016 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Av.ª da Liberdade, 105 – 2.º Esq.º	1250-140 LISBOA
APIMINIRAL – Associação Portuguesa de Indústria Mineral	Av.ª Manuel da Maia, 44 – 4.º D	1000-203 LISBOA
Estradas de Portugal, S.A	Praça da Portagem	2809-013 ALMADA
Associação dos Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira	Estrada Nacional 10 ao Camarão, Apartado 6	2601-997 Vila Franca de Xira
Associação Beneficiários de Loures	Rua Funchal, 49 – 1.º	1670-364 Loures
Auto-estradas do Atlântico	Catefica – Torres Vedras	2560-587 Torres Vedras
ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.	Rua D, Edifício 120, Piso 1 Aeroporto de Lisboa	1700-008 Lisboa
Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Sorraia	Rua 5 de Outubro, Apartado 51	2101-901 Coruche
CIMPOR	Rua Alexandre Herculano, 35	1350-009 Lisboa
Comissão Vitivinícola Regional de Bucelas, Carcavelos e Colares	Rua D. Afonso Henriques, 3	2670-637 Bucelas
Companhia Logística de Combustíveis	Estrada Nacional n.º 366, km 18	2050-145 Aveiras de Cima
NAER – Novo Aeroporto de Lisboa, S.A.	Palácio Sottomayor - Rua Sousa Martins, n.º 1 - 5º	1050-217 Lisboa
APL – Administração do Porto de Lisboa	Rua da Junqueira, n.º 94	1349-026 Lisboa
RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.	Avenida Dom João II, Lote 1.07.2.1, Piso 1	1990-096 Lisboa
REFER – Rede Ferroviária Nacional	Estação de Santa Apolónia	1100-105 Lisboa
Turismo de Portugal, I.P.	Av. António Augusto de Aguiar, 86	1069-021 Lisboa

LISTA DOS ORGÃOS DE IMPRENSA

<b>NOME</b>	<b>MORADA</b>	<b>LOCALIDADE</b>
Redacção do “Jornal de Notícias”	Rua Gonçalo Cristóvão, 195 – 219	4049-011 PORTO
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal “O Expresso”	A/c Sr. Mário de Carvalho Rua Duque de Palmela, 37-2º	1200 LISBOA
Redacção do “Diário de Notícias”	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção do Jornal “Correio da Manhã”	Av.ª João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção do “Jornal Público”	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto, Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Avenida Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40	2749-502 BARCARENA
Jornal de Alcochete	Rua do Bocage 12-A	2890-052 Alcochete
Lezíria- Comunicação Social, S.A.	Praça Marquês de Pombal, 2 - 7º	2600 Vila Franca de Xira
Rádio Vida	Rua Irene Lisboa, 48 r/c Dtº	2630 ARRUDA DOS VINHOS
Gazeta de Vendas Novas	Rua Estevão de Almeida, n.º 4 – 1.º	7080-079 VENDAS NOVAS