

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2)”

(AIA2180)

Junho de 2010

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Margarida Grossinho*

Secretariado:

- *Maria Odete Cotovio*

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. SÍNTESE DO PROJECTO
7. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
8. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

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

ANEXO II

- Listas de Presenças nos Balcões de Atendimento Personalizado

Anexo III

- Pareceres Recebidos

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2)”

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto – Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do “IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2)”.

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 e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 35 dias úteis, desde o dia 21 de Abril até ao dia 9 de Junho de 2010.

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 do Centro
- Câmara Municipal da Covilhã
- Câmara Municipal de Oliveira do Hospital
- Câmara Municipal de Seia
- Câmara Municipal de Tábua

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas:

Covilhã

- Junta de Freguesia de Casegas
- Junta de Freguesia de Cortes do Meio
- Junta de Freguesia de Dominguizo
- Junta de Freguesia de Erada
- Junta de Freguesia do Paúl
- Junta de Freguesia do Peso
- Junta de Freguesia de Sobral de S. Miguel
- Junta de Freguesia de Tortosendo
- Junta de Freguesia de Vales do Rio

Oliveira do Hospital

- Junta de Freguesia de Alvôco das Várzeas
- Junta de Freguesia de Bobadela
- Junta de Freguesia de Lagos da Beira
- Junta de Freguesia da Lajeosa
- Junta de Freguesia de Oliveira do Hospital
- Junta de Freguesia de São Gião
- Junta de Freguesia de S. Paio de Gramaços
- Junta de Freguesia de Travanca de Lagos

Seia

- Junta de Freguesia de Folhadosa
- Junta de Freguesia de Sandomil
- Junta de Freguesia de Teixeira
- Junta de Freguesia de Vide
-

Tábua

- Junta de Freguesia de Candosa
- Junta de Freguesia de Covas
- Junta de Freguesia de Midões
- Junta de Freguesia de Vila Nova da Oliveirinha

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncio nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Publicação de anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o Jornal de Notícias
- Envio de nota de imprensas e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I
- Divulgação na Internet no *site* da APA 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 e entidades directamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais realizou dois Balcões de Atendimento Personalizados:

IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2):

- 10 de Maio 20h00 – 22h00 Biblioteca Municipal da Covilhã

IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2), IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5) e IC37 – Viseu (A25/IP5) / Seia (IC7):

- 11 de Maio 20h00 – 22h00 Casa Municipal de Cultura de Seia

As listas de registo das presenças nos Balcões de Atendimento Personalizado encontram-se no Anexo II do presente Relatório.

Nestas sessões, estiveram presentes representantes da APA, do proponente e seus consultores, tendo sido prestados todos os esclarecimentos às questões colocadas pelos interessados.

6. SÍNTESE DO PROJECTO

IC6 – Tábua/Oliveira do Hospital

“O IC6 – Tábua/Oliveira do Hospital, que se desenvolve nos concelhos de Tábua e Oliveira do Hospital, apresenta uma solução base, a Solução 1, e uma Alternativa a um troço desta solução, a Alternativa 1.

Solução 1 – do km 0+000 ao km 18+789

Alternativa 1 – do km 0+000 ao km 9+719 (correspondente ao km 8+900 da Solução1)

O traçado da Solução 1, inicia-se na continuidade do troço do IC 6 - Catraia dos Poços/ Venda de Galizes, actualmente em construção, nomeadamente após o nó de ligação de Tábua com a Variante de Tábua, apresentando um desenvolvimento semelhante ao eixo do cenário C da AAE.

Decorrente dos estudos desenvolvidos na fase de viabilidade de corredores, foi introduzido neste sublanço do IC6 entre Tábua e Oliveira do Hospital, uma alternativa aos primeiros 8,9 kms de extensão da Solução 1. A Alternativa 1, que se implanta, genericamente, a poente da Solução 1, com uma extensão de cerca de 9.179 metros, desenvolve-se genericamente, com orientação próxima de sul-norte, até cerca de Touriz e Negrelos, inflectindo depois para poente-nascente até à dependência do designado Nó de Travanca de Lagos. Esta alternativa, que se distancia para norte do eixo orientador aprovado em AAE, o cenário C, foi desenvolvida com o objectivo principal de melhorar as acessibilidades às povoações mais desfavorecidas (nomeadamente, S. Geraldo, Vila Chã, Midões, Póvoa de Midões, Touriz, Cadoiço, Sto Amaro, etc), que se encontram mais afastadas da actual EN 17, situação esta comprovada pelas autarquias em causa, Tábua e Oliveira do Hospital.

A Solução 1 apresenta uma orientação próxima de poente-nascente, até cerca de Covas, inflectindo posteriormente para sul-norte, até próximo de Travanca de Lagos, retomando a orientação poente-nascente, para permitir implantar-se a norte de Oliveira do Hospital e interligando-se, no seu final, com o IC 7 na dependência do designado Nó da Folhadosa, o qual garante igualmente a articulação com o lanço do IC 6 que se desenvolve até à Covilhã (A 23 / IP 2).

IC6 – Oliveira do Hospital/Covilhã

Neste lanço do IC6, entre Oliveira do Hospital e Covilhã, existem duas soluções alternativas em estudo, a Solução 1 que com recurso a túneis e viadutos se desenvolve a nascente-norte da Solução 2, IC 6-Tábua/Oliveira do Hospital (IC 7)/Covilhã (A 23/IP 2) Estudo Prévio – EIA – Tomo 4.5 10

atravessando o Parque da Serra da Estrela (PNSE), nos seus limites sudoeste; e a Solução 2, que atravessa apenas pontualmente o Parque da Serra da Estrela, apresentando um desenvolvimento mais por sul.

Solução 1 – do km 0+000 ao km 39+314,541

Solução 2 – do km 0+000 ao km 42+757,045

Preconizou-se ao longo destas soluções, pontos de comum desenvolvimento, de modo a possibilitar o aproveitamento da outra solução, por norte ou por sul. Os traçados, em áreas do PNSE e fora delas privilegiam a opção por túnel-viaduto, minimizando assim a interferência com os biótopos existentes, linhas de água e com o património arqueológico associado à arte rupestre.

O traçado da Solução 1 é o que apresenta um desenvolvimento mais aproximado do Cenário C da AAE. Contudo apresenta uma menor interferência com o Parque Natural da Serra da Estrela, tendo sido ajustado e ripado no sentido de evitar a afectação das condicionantes territoriais e legais existentes nesta região. Esta solução, com início no designado Nó da Folhadosa, nó de inter-ligação entre o IC 6 e o IC 7, desenvolve-se com orientação norte-sul até próximo de Vide. A partir daqui, e até cerca de Teixeira de Baixo, inflecte para nascente, retomando depois a orientação para sul até à zona de Trigais. De seguida, e até às proximidades de Erada, implantando-se com orientação noroeste-sudeste, para posteriormente inflectir novamente para nascente na dependência de Tortosendo e Covilhã.

A Solução 2, alternativa viável ao traçado da Sol.1, pela interferência apenas pontual, no atravessamento do Vale do rio Alva em viaduto, do PNSE e do Sítio Serra da Estrela. Esta pontual afectação deriva do facto de existir no rio Alva a jusante uma praia fluvial e um parque de campismo, encontrando-se igualmente na sua margem direita o projecto turístico “Vale dos Sonhos”, que inviabiliza um maior afastamento da solução do Parque Natural da Serra da Estrela. Contudo, esta afectação é muito reduzida, sendo inclusive efectuado o seu atravessamento em viaduto. Esta solução apresenta um desenvolvimento para poente e para sul do cenário C da AAE, que se desenvolvia maioritariamente no Parque. O traçado desenvolve-se a poente-sul da Solução 1, passando a poente de S. Gião, e posteriormente entre as povoações de Parente e Alvoco das Várzeas, contornando a Serra a norte de Sobral de S. Miguel, após o que no seu percurso até Covilhã se desenvolve a sul de Erada.

A Interligação 1, tem início na designada Solução 1, na dependência do atravessamento do Rio Alvoco e do vale que lhe está associado, junto a Vide, e final sobre o traçado da Solução 2, na zona da Malhada do Vitoreiro, na dependência da Ponte sobre o Rio Piódão. Esta interligação, com uma extensão da ordem dos 4 661 metros, permite viabilizar uma alternativa de inserção do traçado no terreno natural em área sensível do ponto de vista paisagístico, garantindo assim a possibilidade de ligação da Solução 1 nas proximidades de Vide com a Solução 2 após o seu atravessamento do vale da ribeira do Alvoco. (...)

A Interligação 2, com uma extensão de cerca de 4 673 metros, esta alternativa de traçado estabelece a interligação entre a Solução 2, na dependência do Viaduto da Tapada, a ponte de Parente, e a Solução 1, na dependência do viaduto de Baloquinhas, junto a Chão da Estrada, a sul de Vide...”

(RNT p. 9-11)

7. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **47 pareceres** com a seguinte proveniência:

Autarquias:

- Junta de Freguesia de Alvoco da Serra
- Junta de Freguesia de Valezim
- Junta de Freguesia de Vide
- Associação de Freguesias da Serra da Estrela *
- Câmara Municipal de Seia *
- Junta de Freguesia de Cabeça *
- Junta de Freguesia de Sandomil *

Entidades

- ANA – Aeroportos de Portugal
- Direcção - Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural

Organizações Não Governamentais

- CAULE – Associação Florestal
- Clube de Caça e Pesca de Sameice
- Associação de Amigos da Serra da Estrela
- Associação de Desportos de Aventura “Desnível” *
- Associação Distrital dos Agricultores da Guarda *
- ERVEDUS, Associação para a Promoção Cultural e Ambiental *
- LPN – Liga para a Protecção da Natureza *
- MAIS – Movimento de Apoio à Construção dos Itinerários da Serra da Estrela (contributo subscrito por 10 cidadãos (Mário Jorge Branquinho, Seia; Pedro Manuel Ribeiro Conde, Seia; Fernando Tavares Pereira, Carregal do Sal; Jorge Patrão, Covilhã; Eduardo Mendes de Brito, Seia; Artur Abreu, Oliveira do Hospital; João Antas de Barros, Viseu; Manuel Marques, nelas e João Paulo Agra, Gouveia)*)
- QUERCUS - Associação Nacional de Conservação da Natureza

Cidadãos

- Abaixo-assinado da população da aldeia de Vila Chã, Freguesia de Covas
- Jacob Pieter van Toledo
- Christine Baars e Eep Buys
- Duarte Teives, David Rosa Eugénio e Ulisses de Sousa
- Suzanne Smeyer e Johannes Proeme

- Ana Mafalda Baptista Correia *
- Pedro Manuel Ribeiro Conde *
- Célia Margarida Ribeiro Gonçalves *
- Fernando Manuel Mendes Mora *
- Artur Filipe Fernandes da Costa *
- Carla Maria Gaspar Paulo *
- Dalila Ferreira *

- Elias Almeida *
- Arnaldo Saraiva e Gonçalo Saraiva *
- Helena Maria Lameiras Garcia *
- Jaime H. Moura *
- José António Lopes dos Santos *
- José Belarmino de Brito Mendes *
- Luís Filipe Lopes *
- Luís Miguel Mendes *
- Marco A. M. Veloso *
- Paulo Alexandra Saúde Mendonça *
- Paulo Caetano *
- Pedro Miguel da Silva Figueiredo *
- Ricardo *
- Ricardo Mendes *
- Rogério Ferreira Santos *
- Rui Jorge Tavares de Sousa Neves Dias *
- Vânea Garcia *

* Um só parecer comum aos 3 projectos, IC6, IC7 e IC37

8. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

No período de Consulta Pública foram recebidos **47** pareceres apresentados por autarquias (7), sendo que um dos pareceres é subscrito por uma associação que congrega seis Freguesias, Entidades (2) Organizações Não Governamentais (9) e cidadãos (29), onde se inclui um abaixo-assinado com 32 subscritores.

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

A **ANA – Aeroportos de Portugal** informa que os traçados estão parcialmente em área que poderá ser afectada pela proximidade do Aeródromo de Seia (lat.: 40° 27' 08"; Long. 007° 41' 44" W) e respectiva servidão.

Os projectos finais deverão ser submetidos à ANA, SA para emissão de parecer.

Este parecer recomenda ainda a consulta da Força Aérea Portuguesa e das entidades gestoras dos meios afectos ao combate a incêndios florestais.

A **DGADR - Direcção-Geral da Agricultura e do Desenvolvimento Rural** informa não se estarem a desenvolver estudos, projectos ou acções da área da competência desta Direcção Geral, no local de implantação do projecto. Recomenda a consulta à Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Centro.

1. Pareceres específicos

Autarquias:

Junta de Freguesia de Alvoco da Serra salienta que as populações têm há várias décadas expectativas sobre a execução desta via. As dificuldades de acesso têm contribuído para a desertificação da região, dificultando a instalações de empresas que a possam desenvolver.

O acesso aos serviços de educação, saúde, desporto, cultura são dificultados pelo tempo de deslocação. A construção do IC 6 e a sua interligação com o IC7 e IC 37 atenuarão os custos de interioridade permitindo aproveitar os recursos naturais existentes para turismo e criação de empresas ligadas a produtos locais. Isto permitirá fixar a população.

Considera esta autarquia que a solução preferencial é Solução 1, que prevê o Nó de Pedras Lavradas, garantindo assim a acessibilidade às povoações existentes na encosta Sudoeste/Sul da Serra para Norte até Alvoco da Serra e, para Sul, até Sobral de S. Miguel. A Solução 1 corresponde ainda aos objectivos previstos no Plano Nacional de Turismo para o pólo turístico da Serra da Estrela

Esta junta de freguesia salienta que não aceitam nenhuma solução que suprima o Nó das Pedras Lavradas por ser essencial em termos turísticos e económicos. Permitirá um mais fácil acesso das populações aos centros de saúde e hospitais.

Considera que os impactes desta Solução não terão impactes significativos ao nível paisagístico, dos recursos hídricos, ecologia, movimentação de terras, pois estão previstos diversos túneis e viadutos.

A construção do IC 6 potenciará o investimento empresarial e a valorização económica da região.

Considera a **Junta de Freguesia de Valezim** que a Solução 1 servirá melhor os interesses da freguesia, pois permitirá fixar as pessoas, ajudará a desenvolver a freguesia e a região, captando investimentos, pois a região possui apetência turística e mão-de-obra qualificada. Tornará mais fácil o acesso aos equipamentos de saúde.

Para a **Junta de Freguesia de Vide** o projecto do IC6 constitui uma expectativa antiga da freguesia cujas condições de acesso são difíceis e o investimento realizado no seu território pouco. A nova via permitirá à população, bem como às empresas condições para se fixarem e desenvolverem.

Considera que a Solução 1, integrando os Nós de Vide e das Pedras Lavradas, é a única que garante as condições de acessibilidade. As mais-valias estendem-se às freguesias mais próximas: Cabeça, Loriga, Alvoco da Serra e Teixeira do concelho de Seia, Piódão, do concelho de Arganil e Alvoco das Várzeas, do concelho de Oliveira do Hospital.

O nó de vide constituiu um nó de acessibilidades ao nível do turismo, pois permite aceder a 3 concelhos, à Serra. A construção do IC 6 tornará o acesso a equipamentos de saúde mais fácil e permitirá assegurar a fixação da população. A Junta de Freguesia de Vide não considera significativos os impactes esperados ao nível paisagísticos dos recursos hídricos, fauna e flora, movimentação de terras. A nova via potenciará o desenvolvimento económico da região.

ONG – Organizações Não Governamentais de Ambiente:

A Associação Nacional de Conservação da Natureza - QUERCUS considera que o IC 6 não deve ser construído pois apresenta elevados impactes ambientais, sociais e económicos. Ressalta ainda a necessidade de rever o Plano Rodoviário Nacional quanto à pertinência de construir várias vias aí previstas.

A posição expressa por esta ONGA baseia-se na preocupação de manter a integridade dos espaços naturais, florestais e agrícolas, vales dos rios e respectivas galerias ripícolas e paisagens únicas existentes no local. O Maciço da Serra da Estrela é uma área de elevada sensibilidade ambiental incluindo os Sítios da Rede Natura 2000 “Serra da Estrela” e “Carregal do Sal”. A defesa destes locais prende-se com a conservação do ambiente, biodiversidade mas também com a existência de reservas verdes para combater as alterações climáticas, investigação científica, recreio (turismo de natureza, rural, actividades desportivas ao ar livre, caça e pesca) com implicações económicas.

A QUERCUS discorda das afirmações tecidas que referem ser o Cenário C o preferencial em termos de consulta a entidades e a resultados da Consulta Pública. Considera que foi falseada a interpretação dada à sua ficha de participação bem como à de outras associações.

Mesmo em termos geográficos refere incorrectamente, o referido documento ser o Cenário C o que mais se afasta do Sítio de Interesse Comunitário (SIC) da Rede Natura 2000, quando, de facto é o cenário A que, aproveitando a EN17 na maior parte do troço Tábua / Oliveira do Hospital mais se afasta do referido sítio.

Na apreciação final afirma-se que os municípios interessados escolheram sem excepção o Cenário C quando, na realidade, 5 escolheram o B (Covilhã, Manteigas, Gouveia, Nelas e Viseu), um o Cenário A (Celorico da Beira).

A QUERCUS considera que para o troço o Tábua / Oliveira do Hospital não existe a necessidade de executar uma nova via, uma vez que o IC6 ficará entre dois corredores, o da EN 17 e o do IC12, não se distanciando deles mais de 10 a 15 quilómetros.

O acesso aos grandes centros pode fazer-se pelo IC12, sendo possível utilizar a EN 17 no eixo Beira Serra, melhorando-a com cortes de curvas e execução de vias de ultrapassagem pontuais.

No lanço Oliveira do Hospital / Covilhã o traçado insere-se no limite Sudoeste do Parque Natural da Serra da Estrela, na sua transição para o Açor, paralelamente à EN 231 e EN 230. Será possível realizando alguns túneis, cortando algumas curvas encurtar a distância actual entre Loriga e Valezim tornando a circulação mais rápida e segura.

O RNT considera que a estrada potenciará o turismo ao contrário desta ONGA que vê o IC 6 como uma barreira que destruirá as características únicas da zona que potenciam o turismo.

São tecidas críticas ao Estudo que afirma que a construção de uma nova via a Noroeste da EN 17 permite preservar as áreas do maciço central e de maior sensibilidade ambiental

O novo traçado no concelho de Oliveira do Hospital aproxima-se de forma “inaceitável” do SIC da Rede Natura 2000 Carregal do Sal, acompanhando durante vários quilómetros o seu limite.

O troço entre Oliveira do Hospital e Covilhã, embora se afaste um pouco do limite do Parque provocará sempre impactes muito significativos nos ecossistemas e paisagens. O aproveitamento da EN 17, mesmo alargando-a, construindo pequenas variantes, não terá impactes no parque pois a via já existe evitando criar uma nova barreira como a construção da nova via.

Considera esta Associação possível recorrer à requalificação da EN 17, discordando da velocidade prevista para a nova via 100 km/h. Face aos valores em jogo justifica-se uma velocidade menor e uma duração um pouco maior do tempo de viagem.

Com o perfil longitudinal previsto 1x1, com 3,50 m para cada faixa podem ser utilizadas as vias existentes EN 17, EN 231 e EN 230.

Lanço Tábua – Oliveira do Hospital

Esta área integra a maior zona florestal mista contínua da região centro com uma acentuada presença de folhosas e vegetação autóctone, destacando-se os carvalhos (*Quercus robur*), castanheiros e alguns sobreirais, pouco comuns nesta zona. Há ainda a registar a presença em força de Narciso do Mondego (*Narcissus Scaberulus*) espécie endémica, com protecção

comunitário que levou à criação do Sítio de Interesse Comunitário da Rede Natura 2000 “Carregal do Sal”. Contudo a presença desta planta estende-se para além da área delimitada pelo SIC.

A área compreende ainda áreas agrícolas significativas indispensáveis à subsistência familiar.

O Sítio de Carregal do Sal só se poderá manter com qualidade se inserido numa zona natural contínua. A O IC 6 passará a constituir quase metade da fronteira Sul deste sítio, constituindo o IC 12 já uma barreira a Norte.

Os vales dos rios, nomeadamente dos Rios Seia e Cobral, têm grande valor geológico, paisagístico e cultural (azenhas) e uma galeria ripícola de grande valor.

Salienta a QUERCUS que um dos aspectos fundamentais da zona que contribui para a sua unicidade é a dimensão e continuidade do espaço florestal, que apesar de integrar vários aglomerados e zonas agrícolas, é dominante.

Entre as espécies existentes localmente refere esta associação: a raposa, coelho-bravo, javali, gineta, saca-rabos, ouriço-cacheiro, fuinha, doninha, lontra (sobretudo no Seia e Mondego e vestígios no Cobral), águias (Cobreira, calçada, de asa redonda), milhafre, gavião, açor, falcão, peneireiro-de-dorso-malhado, pombo torcaz, cuco, coruja das torres, coruja do mato, pica-pau, tordo, melro, gaio, corvo e perdiz. São ainda atravessadas três ZIF – Zonas de Intervenção florestal – Terra-Chã e Seia-Alva geridas pela Associação de produtores Florestais CAULE e a Seia – Norte, gerida pela Associação de produtores Florestais URZE que estão a desempenhar um importante trabalho de reflorestação com espécies autóctones como o carvalho, castanheiro, nogueira.

A zona atravessada é de grande infiltração levando a construção da via à impermeabilização e aumentar a poluição nas zonas não impermeabilizadas adjacentes à via.

Esta situação é tanto mais grave quando se verificou na região, nos últimos anos, uma grande descida do nível dos lençóis freáticos.

Este espaço natural florestal é importante em termos nacionais e europeus na produção de madeira, biomassa, produção agrícola, absorção de dióxido de carbono, turismo de natureza e será destruído se o IC for construído.

Lanço Oliveira do Hospital / Covilhã

O traçado atravessa os limites do Parque Natural da Serra da Estrela, na zona em que esta se liga com a Serra do Açor. Toda esta zona se apresenta com características únicas, nomeadamente o vale dos rios Alva e Alvoco. O vale do Alva apresenta uma galeria ripícola de

grande dimensão e qualidade, tendo ainda inúmeras praias fluviais. Uma das zonas paisagísticas mais interessantes é a zona de Sandomil / S. Gião onde se prevê a passagem da rodovia.

O Vale do Alvoco, rio de montanha que nasce muito perto da torre, com caudais significativos várias quedas de água naturais, cujas águas estão quase isentas de poluição. Neste rio, como no Alvoco regista-se uma forte presença da lontra.

Na segunda parte do percurso o traçado da Solução 1 segue pelo vale do Alvoco até inflectir para a estrada, numa área com características muito semelhantes à zona acima descrita, e na Solução 2 segue pelo vale da Ribeira de Piódão, atravessa a Ribeira do Carvalho e segue para o Vale de Unhais da Serra, esta zona embora menos acidentada tem igualmente grande qualidade paisagística e biodiversidade.

Todas as linhas de água, incluindo a Ribeira de Corte e de Unhais da Serra tem lontra e são ricas em ciprinídeos e salmonídeos.

É uma zona de excepcional qualidade paisagística.

A riqueza e qualidade paisagística e biológica desta área, que o próprio Resumo Não técnico reconhece em qualquer dos traçados serão, irremediavelmente, destruídas. O mesmo documento enunciou os impactes esperados. Contudo e em contradição com a enumeração dos impactes, refere que poderão ser minimizados.

Considera a QUERCUS que esta via não deve ser construída, recorrendo à EN 17 no troço Tábua / Oliveira do Hospital, requalificando-a desde Cabeçadas até Venda de Galizes, zona pouco sinuosa e que pode ainda ter alguns cortes de curvas. De Venda de Galizes até Folhadosa o traçado é em recta, podendo ser alargada com zonas de ultrapassagem, eventualmente, com a realização de algumas variantes a povoações.

No lanço Oliveira do Hospital / Covilhã deverão requalificar-se as Estradas nacionais 230 / 231, tal como já referido.

Os **Associação Amigos da Serra da Estrela (ASE)** iniciam o seu parecer referindo a Avaliação Ambiental estratégica em cuja consulta pública participaram, e cujas conclusões consideram terem sido falseadas. Esta situação levou a Associação a enviar um parecer sobre o Relatório Final da Avaliação Ambiental Estratégica à Direcção Geral de Ambiente da Comissão Europeia (que anexam). São apresentados alguns exemplos de incorrecção das conclusões nomeadamente o facto de considerarem o Cenário C como o mais desejado quando dos 10 municípios intervenientes cinco optaram pelo cenário B e um pelo cenário A.

No que se refere ao projecto em avaliação refere a ASE que não existe necessidade de construir integralmente um novo traçado.

No lanço entre Tábua e Oliveira do Hospital o traçado da nova via desenvolve-se no corredor entre a EN 17 (Estrada da Beira) e a futura auto-estrada Coimbra / Viseu (Auto-Estrada do Centro, cujo troço central entre Santa Comba Dão e Canas de Senhorim (IC 12) já está em funcionamento, distando das duas vias entre 10 e 15 km. O acesso que a nova auto-estrada vai potenciar, complementado com a EN 17 no eixo Beira Serra, tornará dispensável o IC6, desde que se introduzam melhorias na Estrada Nacional: cortes de curvas, alargamentos pontuais para ultrapassagens.

Embora este traçado se afaste mais do parque do que o aproveitamento da EN 17, o alargamento e requalificação desta via terá um impacte nulo na área protegida uma vez que já existe a estrada e o efeito de barreira já está instalado. A Construção do IC 6, pelo contrário, criará uma segunda barreira com destruição do ecossistema e da paisagem.

O Lanço Oliveira do Hospital – Covilhã apresenta um traçado situado no limite Sudoeste do parque Natural da Serra da Estrela, numa zona de transição para a Serra do Açor, paralelo às estradas Nacionais 231 e 230. Estas vias apesar de atravessarem zonas de orografia difícil podem ser melhoradas reduzindo para metade a distância entre Alvoco e Unhais, através da construção de vários túneis. Este túnel com 5 km seria o maior propondo-se ainda a construção de mais dois ou três com dimensões entre os 900 e os 1500 metros.

Os argumentos de técnicos apresentados para o não aproveitamento das vias existentes não fazem sentido, podendo ser ultrapassados. Considera a ASE ser excessiva a velocidade prevista de 100 km/h e que os valores a preservar justificam a duração um pouco maior do percurso. As características de perfil propostas para o IC são iguais ao da EN 17, EN 230 e EN 231.

Zona 1 – Tábua / Oliveira do Hospital

Esta área faz parte da maior zona florestal mista contínua da região Centro com presença acentuada de folhosas e vegetação autóctone (Carvalhos – *Quercus pyrenaica* e *robur*, castanheiros, povoamentos de sobreiro), salientando-se a fortíssima presença de Narciso do Mondego (*Narcissus scaberulus*) espécie protegida a nível comunitário que motivou a criação do Sítio de Interesse comunitário da Rede Natura 2000 Carregal do Sal, mas presente em áreas exteriores a essa área protegida.

Os povoamentos de carvalhos apresentam zonas antigas e zonas onde é patente a recuperação da espécie na sequência de incêndios.

Existem ainda áreas agrícolas interligadas à floresta que constituem o sustento da população quer directamente, quer como complemento.

O Sítio Carregal do Sal deve estar inserido num contínuo sem barreiras próximas evitando que se torne num “jardim botânico” rodeado de betão. Tem já uma barreira a Norte formada pelo IC12.

Existem diversos vales de rios de grande valor geológico, paisagístico, cultural (azenhas) – vales do Rio Seia e Cobral e várias linhas de água com uma galeria ripícola de grande valor. Uma das características únicas desta zona é a continuidade do espaço florestal. Estas zonas já são raras em Portugal, bem como na Europa.

Existe uma grande diversidade de fauna presente nomeadamente, a raposa, coelho-bravo, javali, gineta, saca-rabos, ouriço-cacheiro, fuinha, doninha, lontra (sobretudo no Seia e Mondego e vestígios no Cobral), águias (Cobreira, calçada, de asa redonda), milhafre, gavião, açor, falcão, peneireiro-de-dorso-malhado, pombo torcaz, cuco, coruja das torres, coruja do mato, pica-pau, tordo, melro, gaio, corvo e perdiz. São ainda atravessadas três ZIF – Zonas de Intervenção florestal – Terra-Chã e Seia-Alva geridas pela Associação de produtores Florestais CAULE e a Seia – Norte, gerida pela Associação de produtores Florestais URZE que estão a desempenhar um importante trabalho de reflorestação com espécies autóctones como o carvalho, castanheiro, nogueira.

A zona atravessada é de grande infiltração levando a construção da via à impermeabilização e aumentar a poluição nas zonas não impermeabilizadas adjacentes à via. Esta situação é tanto mais grave quando se verificou nos últimos anos, nesta região, uma grande descida do nível dos lençóis freáticos o que tem levado alguns poços a secar no verão.

Entre os benefícios deste espaço natural/florestal de grande dimensão encontram-se a produção de biomassa, a produção agrícola, absorção de CO2 um grande potencial turístico., sobretudo turismo de natureza.

Lanço Oliveira do Hospital / Covilhã

Toda esta área no limite do Parque Natural da Serra da Estrela e na sua ligação com a Serra do Açor, transição do granito para o xisto tem características únicas ambientais e paisagísticas, distinguindo-se os vales do Alva e do Alvoco. O vale do Alva apresenta uma galeria ripícola de grande dimensão e qualidade, tendo ainda inúmeras praias fluviais. Tem uma importante galeria ripícola quase contínua, com salgueiros e amieiros Uma das zonas paisagísticas mais interessantes é a zona de Sandomil / S. Gião onde se prevê a passagem da rodovia.

O Vale do Alvoco, rio de montanha que nasce muito perto da torre, com caudais significativos e várias quedas de água naturais, cujas águas estão quase isentas de poluição. Neste rio, como no Alvoco regista-se uma forte presença da lontra.

Na segunda parte do percurso o traçado da Solução 1 segue pelo vale do Alvoco até inflectir para a estrada, numa área com características muito semelhantes à zona acima descrita, e na

Solução 2 segue pelo vale da Ribeira de Piódão, atravessa a Ribeira do Carvalho e segue para o Vale de Unhais da Serra (Ribeira de Unhais e de Cortes do Meio), esta zona embora menos acidentada tem igualmente grande qualidade paisagística e biodiversidade.

Todas estas linhas de água têm populações de lontra e são ricas em ciprinídeos e salmonídeos.

É uma zona de excepcional qualidade paisagística passando da rocha granítica nua que desce do planalto central da estrela para a zona arborizada que se inicia a partir da zona da EN 231/230, mantendo as características de montanha mas com um contínuo arbóreo. A transição para o xisto sobressai sobretudo nas construções, ao longo do vale do Alvoco, nomeadamente em Vide e Alvoco das Várzeas, que lembram já Piódão.

Qualquer uma das soluções propostas destruirá as características únicas da região. Cita o parecer da LPN entregue na fase de Avaliação Ambiental Estratégica que refere provocar a construção do IC 6” *uma cicatriz imensa na parte sul do Parque Natural da Serra da Estrela, além de constituir uma barreira artificial entre esta área protegida e a Serra do Açor, degradar o potencial e a vocação turística de toda aquela zona (e.g. vale do Rio Alva , vale do Rio Alvoco) e diminuir a qualidade de vida das populações que habitam próximo da estrada que liga “Vendas de Galizes – Vide – unhais da Serra – Covilhã (E230)”*.

A riqueza e qualidade paisagística e biológica desta área, que o próprio Resumo Não técnico reconhece, para qualquer um dos traçados, serão irremediavelmente destruídas. O mesmo documento enunciou os impactes significativos esperados ao nível da ecologia, uso do solo, RAN e REN, recursos hídricos, e paisagem. Contudo, e em contradição com a identificação dos impactes, refere que estes poderão ser minimizados.

Pelos motivos apresentados considera a Associação dos Amigos da Serra da Estrela que esta via não deve ser construída, recorrendo em alternativa à EN 17 no troço Tábua / Oliveira do Hospital, requalificando-a desde Cabeçadas até Venda de Galizes, zona pouco sinuosa e que pode ainda ter alguns cortes de curvas. De Venda de Galizes até Folhadosa o traçado é em recta, podendo ser alargada com zonas de ultrapassagem e, eventualmente, com a realização de algumas variantes a povoações.

No lanço Oliveira do Hospital / Covilhã deverão requalificar-se as Estradas Nacionais 230 / 231 tal como proposto neste parecer.

O **Clube de Caça e Pesca de Sameice** salienta o facto da Associação abranger diversas freguesias: Sameice, Travancinha, Várzea de Meruge, Santiago, Santa Eulália e Carragozela. Discorda totalmente com a construção da via. O seu contributo refere-se especificamente ao lanço Tábua /Oliveira do Hospital / Folhadosa área que mais afecta a zona de influência da Associação.

Juntam cópia da participação na Consulta Pública da Avaliação Ambiental Estratégica onde se justificam as graves consequências derivadas da construção da via, a saber a inutilização de grandes áreas agrícolas, florestais e cinegéticas.

A posição assumida é de total discordância pela execução do IC6 em qualquer uma das variantes. Considera esta Associação que não há necessidade de construir uma nova rodovia quando se podem introduzir melhoramentos na EN 17 (corredores de ultrapassagem) resolvendo assim, os poucos constrangimentos existentes.

Salientam que os sócios são também agricultores sendo muito afectados sob o ponto de vista económico (agrícola e florestal) pela rodovia.

Cidadãos:

Abaixo-assinado da população da aldeia de Vila Chã, Freguesia de Covas no qual se manifesta a integral oposição à Alternativa 1 do Troço 1 do IC6. Posição subscrita por 32 pessoas fundamentada nos impactes ambientais, sociais e económicos muito gravosos, prejudicando as populações sem gerar benefícios para as povoações de Vila Chã, S. Geraldo, Covas e Vila Nova da Oliveirinha.

De acordo com o Resumo Não técnico serão muito as afectações negativas decorrentes da realização do traçado alternativo do IC 6 e da execução do nó previsto para o “âmago” de vila Chã.

As movimentações de terra serão maiores e com impactes visuais negativos para a alternativa 1, tal como a extensão de taludes (3600 para 4625), dos quais 28% com impactes ambientais e visuais significativos. Em termos de solos e usos de solos as duas soluções de traçado são equivalentes. No que se refere aos recursos hídricos a alternativa 1 implica o restabelecimento de mais 3 linhas de água e a travessia de mais duas linhas de água com galeria ripícola Habitat da rede natura, do que na Solução 1. Existe também mais afectações de habitats prioritários e a travessia de mais 19% de áreas de sensibilidade elevada ou excepcional, do que no caso da Solução 1. Em termos de ruído o número de edifícios com valores de ruído iguais ou superiores ao limite serão 2 na alternativa 1 e nenhuma na Solução 1. O número de habitações expropriadas é também mais elevado e a afectação de REN 24 vexes superior à da Solução 1. Quanto à afectação de solos RAN são equivalentes. Em termos de qualidade do ar serão afectados mais receptores. Face ao exposto a maioria dos factores ambientais desaconselha a opção por esta alternativa.

A Solução 1 apresenta um percurso menor, permitindo poupar combustível e a emissão de menos CO2.

A Alternativa 1 implicará a expropriação de um maior número de habitações, tornando-se assim mais onerosa.

A proposta de traçado da Alternativa 1 não teve em conta a realidade socioeconómica. Esta opção tem apenas um Nó em Vila Chã, enquanto que a Solução 1 prevê dois, um em Covas e Outro em Vila Nova da Oliveirinha. Assim, grande parte da população que reside nestas freguesias ficará afastada do IC 6 beneficiando Vila Chã e S. Geraldo que têm cerca de 200 habitantes juntando as freguesias um total de 1500 habitantes. Os residentes em Covas e Vila Nova de Oliveirinha terão de fazer 2 ou 4 km respectivamente para acederem a este nó através das EM 230-6 e CM 1304. Estes acessos não permitem o cruzamento de dois pesados, e atravessam aglomerados urbanos.

A Alternativa 1 não teve em conta as principais origens de tráfego A empresa têxtil ACORFATO e a corporação de Bombeiros de Vila Nova de Oliveirinha.

A ACORFATO que ficaria próximo do Nó de Vila Nova da Oliveirinha gera um tráfego de TIR de cerca de 20 unidades /mês e de 600 veículos pesados de média dimensão. A força laboral atinge os 200 trabalhadores. Que utilizam na sua maioria transporte privado.

Os bombeiros registam cerca de 450 saídas mensais sendo preferível um acesso directo em vez de terem de fazer 4 km para aceder ao IC6. o tempo que levarão a chegar ao IC é equivalente ao que demorarão a chegar ao Sul da EN 17 (Pinheiro de Côja, Lourosa, Barril do Alva) e à própria se de concelho onde se situa o Centro de Saúde.

A ACORFATO com o volume de tráfego gerado congestionará a via até Vila Chã causando riscos acrescidos.

Em suma por tudo quanto foi dito consideram os subscritores do abaixo-assinado todos os factores ambientais, sociais e económicos desaconselham a opção pela Alternativa 1. As vantagens hipoteticamente associadas à Alternativa 1 "*desencravamento das aldeias de S. Geraldo e Vila Chã*" não têm fundamentação pois podem aceder ao IC 6 pelo Nó de Covas e próximo da EN 17 que tem servido a população.

As reduzidas vantagens de ter um nó próximo não se justificam, face à destruição de habitações, ruído, devassa de terrenos de cultivo, alteração da paisagem e degradação generalizada da qualidade de vida.

A população de Vila Chã rejeita o traçado da Alternativa 1 e propõe a adopção da solução 1.

Suzanne Smeyer e Johannes Proeme

A sua habitação será afectada pelo Nó de Folhadosa / Viaduto de Sandomil (Solução 1 km 18+780.099) do IC6.

Duarte Teives, David Rosa Eugénio, Ulisses de Sousa iniciam o seu parecer referindo o facto de o Estudo reconhecer que a Alternativa 1 afecta maiores áreas de REN, que destrói ou altera a capacidade de uso do solo, que as escorrências poderão vir a contaminar o solo, que a

destruição da vegetação na zona de implantação da via e temporariamente na sua envolvente, bem como nas áreas de estaleiro e acesso à obra. A afectação da vegetação é considerada no referido Estudo pouco significativa por corresponder a plantações de pinheiro bravo e eucalipto. A fauna será afectada pela perda de habitat e pelo aumento de mortalidade ligado à movimentação de viaturas durante a fase de obra. Na fase de exploração a fauna será afectada pelo tráfego de viaturas e pelo efeito de barreira da via. Na fase de construção o corte de vegetação será muito negativo pela destruição de habitats utilizados pela fauna. Existem ainda outros impactes adicionais:

- Aumento da perturbação humana sobre os ecossistemas terrestres;
- Aumento da poluição do ar, da água e do solo, pelas emissões geradas pelos veículos;
- Perdas de vegetação e disponibilidade de habitats pela implantação da infra-estrutura;
- Intrusão na paisagem pela necessidade de restabelecer acessos;
- Afectação de áreas condicionadas Reserva Agrícola e Reserva Ecológica nacional.
- Aumento da superfície de escoamento devido à impermeabilização do terreno, pela ocupação de solos agrícolas e alteração do uso dos solos.

Os subscritores reconhecem a importância do IC 6 para aceder mais rapidamente a Oliveira do Hospital . Criticam, no entanto, o facto de não se preservar a natureza, criando nichos ecológicos, sobretudo na Ribeira e Quinta da Alagoa, em vez de se transformar a paisagem, se contribua para a perda de fauna e vegetação com o betão da via.

A Alternativa 1 do IC 6 irá afectar uma zona em que ainda existe algum equilíbrio e alberga espécies de vertebrados e manchas vegetais de grande interesse constituindo um importante bolsa de biodiversidade.

A fim de evitar o desaparecimento de grande número de espécies, há que acautelar os factores que a isso levam nomeadamente, a poluição ambiental, industrial, urbana, a substituição da floresta mista por monoculturas, a construção de barragens, pontes , estradas e outras infra-estruturas agressivas para os biótopos.

Enumeram-se as espécies presentes no troço da Alternativa 1, que se encontram em maior risco e que se devem proteger: Toupeira de água (rato almiscareiro), esquilo, raposa, lontra, Garça vermelha, Cegonha branca, Peneireiro cinzento, Milhafre rabo-de-bacalhau, Águia caçadeira, Águia Sapeira, Peneireiro das torres, Rola, Melro de Água, Taralhão, Corvo. No Rio de Cavalos, onde se prevê um escavação há uma comunidade de lontras a preservar, para que aí, tal como no Rio Seco, possa continuar a ser observada.

Concluindo sublinham os três subscritores deste contributo a sua oposição à Alternativa 1 em prol da biodiversidade.

Jacob Pieter van Toledo, Christine Baars e Eep Buys tecem várias críticas ao procedimento de consulta pública, considerando não terem sido cumpridos os aspectos previstos nas directivas e convenções da União Europeia e na lei portuguesa, nomeadamente no que se refere a prazos razoáveis, garantia dos direitos de participação pública, entre outros.

Criticam o facto de não ter sido realizada nenhuma sessão pública em Tábua ou Oliveira do Hospital nas quais o público poderia ter sido informado sobre os impactes que podem ser gravosos para Covas e Vila Nova da Oliveirinha. Refere que o presidente da junta de freguesia local não divulgou o projecto, quando para o licenciamento de poços e minas realizou dispersas sessões de esclarecimento.

Consideram que os 35 dias de consulta foram muito reduzidos. Refere que o resumo Não técnico estava disponível on-line mas os mapas não. Questiona sobre a forma de conhecer o projecto para quem não tem acesso à internet. Face às limitações de tempo não foi possível estudar todo o projecto.

Requerem um prolongamento do período de Consulta Pública e a organização de sessões públicas, com divulgação de mapas e informação sobre questões particulares.

Reconsiderar objectivos

As decisões sobre os planos são políticas e foram tomadas há algum tempo, antes da situação de crise económica pelo que se deveria ter a coragem de reconsiderar as decisões tomadas.

Cada vez mais países estão a reconsiderar a sua maneira de ver a natureza agora que os recursos naturais se estão a esgotar. Não se pode falar em protecção do ambiente quando se destroem áreas naturais de grande beleza. Assim, o turismo deixará de se interessar por estas áreas e utilizará os IC para passar através da região sem trazer mais-valias para a região.

Considera-se que as populações irão beneficiar das novas estradas mas os números utilizados reportam-se a 2001. Exemplifica com as estradas à volta de Tábua onde, entre Espariz e Candosa, se contou, no espaço de 10 km, apenas 16 carros.

A indústria localizada na EN 17 não irá mudar-se para os novos Itinerários Complementares, por isso o tráfego permanecer nesta via.

Portugal não tem apostado em diminuir o tráfego pela promoção do transporte público como tem vindo a ser feito noutros países europeus.

Objecções ao lanço Tábua – Oliveira do Hospital

- Divisão de áreas de grande beleza natural;
- Durante anos não foi possível a construção de casas na “Zona Verde” que agora será usada para construir a estrada;
- Diminuição da qualidade visual da paisagem;
- Ruído, não só na fase de construção mas também na fase de exploração, de dia e de noite;

- Poluição do ar;
- Perigo de erosão do solo;
- Afecção de habitações
- Foram requalificadas diversas estradas em Vila Nova da Oliveirinha e Covas.

Solução 1 ou Alternativa 1

Esperam que o período de consulta pública seja alargado ou os objectivos do projecto reconsiderados, caso o processo prossiga apresentam seguidamente os argumentos a favor da escolha da alternativa 1 (Parcelada, Vila Chã, Ribeira e Negrelos):

- As estradas entre Covas e Vila Nova de Oliveirinha foram alargadas e melhoradas devido ao tráfego gerado pela fábrica (que por ser pequena gera pouco tráfego) e para o Novo Quartel dos Bombeiros;
- A Alternativa 1 está implantada numa área que se encontra isolada beneficiando-a assim com melhores acessibilidades (a S. Geraldo e Vila Chã);
- A solução 1 apresenta escavações e aterros e risco de erosão;
- A Solução 1 será mais cara pois terá quase o dobro dos viadutos e o triplo das pontes e mais passagens superiores e agrícolas;
- Citam a Associação Florestal Caule “ *preferimos o traçado mais a Norte que contorna a localidade de Vila Chã por este causar menor impacto em terrenos agrícolas e florestais, bem como seria extremamente negativo o impacto do atravessamento deste IC da zona situada entre as localidades de Vila Nova de Oliveirinha e Bobadela*”.
- A zona de implantação da Alternativa 1 é anualmente fustigada por fogos com dificuldade de acessos para os bombeiros.
- A Solução 1 passa muito próximo do Lar de Vila Nova da Oliveirinha provocando impactes muito negativos;
- Impactes negativos para os habitantes de vila Nova de Oliveirinha, Loureiro, Corgo, entre outras.

Situação particular.

Jacob Pieter van Toledo e Christine Baars e Eep Buys referem ter adquirido as quintas, em 2008, por se situarem num local calmo rodeado de verde, próximo de Covas. Com a construção do IC 6 e IC 7 perderão o sossego e fará baixar o valor da quinta.

Para poderem viver num local bonito e calmo não deram importância ao facto de não terem água canalizada. Se a estrada for aprovada terão de viver em frente a uma rodovia que destruirá a paisagem e provocará ruído. Esta situação afecta também outras pessoas.

Conluem salientando que ainda não é tarde para reconsiderar objectivos e impedir a construção de novas estradas que não serão usadas e destroem o “coração verde” de Portugal.

2. Pareceres comuns aos três traçados:

Autarquias:

A **Câmara Municipal de Seia** considera este procedimento de AIA um passo importante na concretização da redefinição regional da rede de acessibilidades da Serra da Estrela e da sua interligação com as redes de acessibilidade nacionais.

Salienta que as vias que servem esta região são as mesmas de há 50 anos o que tem levado, nomeadamente à falta de competitividade das empresas.

Dadas as condições naturais da região os investimentos rodoviários são essenciais para fixarem as populações e as empresas. O acesso das populações aos equipamentos de saúde, educação, desporto e cultura são dificultados pelos custos de deslocação. Os custos acrescidos de transporte levam as empresas locais a perderem competitividade.

Em resumo a concretização destas vias é imperiosa e urgente e fundamental para incluir esta região no processo de desenvolvimento nacional.

Os projectos dos Itinerários Complementares estão em conformidade com os objectivos estratégicos definidos no PROT Centro (Plano Regional de Ordenamento do Território) e embora existam fundamentos locais para sua concretização a sua justificação primordial é ao nível supra-concelhio no sentido de suprir carências socioeconómicas e de rede de acessibilidades.

Estas novas vias constituem instrumentos ao serviço do ordenamento do território, sendo o objectivo conseguir uma região coesa que permite que cidadãos e empresas se fixem na região.

Considera este município que os novos Itinerários Complementares não afectarão o equilíbrio ambiental da região. Os projectos evidenciam preocupações ambientais procura evitar zonas sensíveis e recorrendo a obras de arte (túneis e viadutos). Alguns impactes directos e indirectos nas populações que estavam omissos foram já identificados em anterior parecer.

A ponderação entre os impactes ambientais e as mais-valias para o desenvolvimento socioeconómico da região leva os estudos a recomendar a concretização destas obras rodoviárias.

A análise das diversas alternativas tem coo centro da análise o concelho de Seia.

Considera a Câmara Municipal de Seia que os Itinerários Complementares devem prever interligações com as Estradas Nacionais e Municipais pelo que solicitam:

1. Ligação do Nó de Folhadosa (IC6/IC7 com a EN 17;

2. Assegurar que os Nós dos Itinerários Complementares sejam localizados e aproximem as ligações entre os centros da cidade, nomeadamente, Seia, oliveira do Hospital, Gouveia e Nelas. O Nó de Pedras Lavradas fundamental para os concelhos de Seia e da Covilhã;

A Solução 1 é a solução preferencial para o IC 6 por ser a única que prevê a construção do Nó de Pedras Lavradas e que localiza o Nó de Vide em local que melhor se articula com a rede viária existente. É necessário prever a sua interligação com a EN 17.

O investimento necessário para a realização destas obras justifica-se pelos resultados previsíveis ao nível do desenvolvimento local, regional e nacional. Considera este município que o desenvolvimento do turismo, a diminuição dos custos decorrentes das acessibilidades para cidadãos e empresas, permitirão melhorar a competitividade, a uma aproximação entre o interior e o litoral potenciando melhores oportunidades e maior desenvolvimento.

É urgente a definição de traçados definitivos destas vias pois as incertezas levam à existência de riscos acrescidos nas decisões de investimento público ou privado.

Apela o município a que se compreenda a importância estrutural do empreendimento para uma região que tem sido marginalizada e que espera destas novas acessibilidades um apoio para o seu desenvolvimento socioeconómico.

A **Associação de Freguesias da Serra da Estrela** é constituída pelas freguesias de Alvoco da Serra, Loriga, Cabeça, Teixeira, Valezim e Vide.

Para esta Associação as novas rodovias constituem uma expectativa das populações locais há já vários anos. Pois, as acessibilidades na Serra e Beira Serra sempre foram difíceis, o que leva a que os custos de deslocação das populações aos equipamentos de saúde, educação, cultura e desporto sejam elevados.

As novas rodovias são essenciais para a fixação das populações e empresas. Para as freguesias que integram a Associação estas constituirão uma forma de diminuir o isolamento e os seus custos, possibilitando o aproveitamento dos recursos naturais para o turismo, a criação de empresas ligadas a produtos locais e a viabilidade da permanência da população na região.

A Solução 1 do IC6 (Lanço Oliveira do Hospital / Covilhã) que prevê a construção do Nó de Pedras Lavradas será a única capaz de garantir acesso às localidades nesta área dos concelhos de Seia e da Covilhã.

Considera esta associação de freguesias que a solução preferencial é Solução 1, que prevê o Nó de Pedras Lavradas, garantindo assim a acessibilidade às povoações existentes na encosta Sudoeste/Sul da Serra para Norte até Alvoco da Serra e , para Sul, até Sobral de S. Miguel.

Esta Solução 1 corresponde ainda aos objectivos previstos no Plano Nacional de Turismo para o pólo turístico da Serra da Estrela

Salienta este parecer que não se aceitará nenhuma solução que suprima o Nó das Pedras Lavradas, por ser essencial em termos turísticos e económicos, pois permitirá um acesso mais fácil das populações aos equipamentos de saúde.

Considera que os impactes desta Solução não terão impactes significativos ao nível paisagístico, dos recursos hídricos, ecologia, movimentação de terras, pois estão previstos diversos túneis e viadutos.

Em suma, considera esta Associação de Freguesias, que a construção dos Itinerários Complementares potenciará a valorização da economia regional, captando mais investimento e tornando-a mais competitiva.

A **Junta de Freguesia de Cabeça** considera a concretização do IC6, IC7 e IC 37 fundamental para desenvolver a região. O custo previsto para a sua execução justifica-se pelo desenvolvimento esperado do turismo na Serra da Estrela, pela maior competitividade dos produtos locais (queijo, calçado, têxteis, pão, madeira), e pelo acesso mais fácil das populações aos equipamentos de saúde, educação, cultura e desporto. Uma outra mais valia será a aproximação entre o interior e o litoral.

Esta autarquia considera ainda que os impactes gerados pelas novas rodovias não colocarão em risco o ambiente e a paisagem. Pelo contrário, serão um contributo para um ordenamento do território melhor, pois permitirão requalificar as Estradas Nacionais hoje, transformadas em arruamentos urbanos e diminuir as distâncias entre pólos urbanos.

Salienta ainda esta Junta de Freguesia a necessidade de assegurar a integração dos nós das novas vias com as redes viárias locais.

Sendo absolutamente a favor dos Itinerários Complementares considera a Junta de Freguesia de Cabeça como solução de traçado preferencial para o IC6 – a Solução 1.

A concretização do IC6, IC7 e IC 37 é fundamental, considera a **Junta de Freguesia de Sandomil** para desenvolver a região. O custo previsto para a sua execução justifica-se pelo desenvolvimento esperado do turismo na Serra da Estrela, pela maior competitividade dos produtos locais (queijo, calçado, têxteis, pão, madeira), e pelo acesso mais fácil das populações aos equipamentos de saúde, educação, cultura e desporto. Uma outra mais valia será a aproximação entre o interior e o litoral.

Esta autarquia considera ainda que os impactes gerados pelas novas rodovias não colocarão em risco o ambiente e a paisagem. Pelo contrário, serão um contributo para um ordenamento do território melhor, pois permitirão requalificar as Estradas Nacionais hoje, transformadas em arruamentos urbanos e diminuir as distâncias entre pólos urbanos.

Salienta a Junta de Freguesia de Sandomil a necessidade de assegurar a integração dos nós das novas vias com as redes viárias locais.

O Nó de interligação entre o IC6 e o IC7 irá constituir a porta de acesso a um conjunto de utentes da via oriundos, designadamente de Torroso, Folhadosa, São Romão, Póvoa das Quartas e Sandomil. Esta última freguesia é servida, de acordo com o projecto por um Nó distante, a aceder por uma estrada sem condições de segurança. Sendo a EN 17 uma zona de implantação de actividades económicas e empresariais não está prevista nenhuma ligação aos Itinerários Complementares, na EN 17, entre Chamusca da Beira e a Catraia de S. Romão. Por estes motivos, solicita-se que o Nó de Folhadosa seja revisto de forma a incluir uma ligação com a EN 17.

Organizações Não Governamentais:

A participação da **LPN – Liga para a Protecção da Natureza** insere-se no âmbito da Plataforma para o Desenvolvimento Sustentável da Serra da Estrela, de que faz parte. No que se refere ao IC 37 considera esta ONGA que poderá ser executada esta nova via rodoviária se não existirem outras alternativas, salientando que apenas poderá ser aceite o traçado da Solução 2.

A Liga para a Protecção da Natureza pronunciou-se no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica parecer que serve de base ao presente.

Considera esta ONGA que os objectivos destes itinerários complementares é a de facilitar as comunicações intra-regionais não devendo servir de alternativa para percursos de grande rota, nomeadamente internacionais para os quais estão previstos ou executados na Região a A25, o IC12, o IP3 e a A23.

O Plano rodoviário deverá interligar os concelhos separados pela Serra da Estrela consolidando o eixo Fundão / Covilhã / Castelo Branco / Guarda e o eixo Oliveira do Hospital / Seia / Gouveia (Nelas / Viseu) permitindo mais equidade no acesso a serviços, emprego e equipamentos.

Dadas as características específicas da região é necessário lutar pela preservação do património natural e construído permitindo o aparecimento dum turismo de qualidade, oposto ao turismo de massas, dependente de acessibilidades de rápida circulação, que ultrapassa a capacidade de carga da montanha e com um baixíssimo contributo para a economia local.

Assim, a LPN advoga uma ligação Covilhã / Seia / nelas / Viseu através duma via de circulação rápida a efectuar por um único túnel em toda a zona do Parque Natural da Serra da Estrela. Esta ligação permitiria colmatar a ligação Viseu / Covilhã sem afectar o trinómio natural e paisagístico da região.

A LPN considera não se justificar a execução da Ligação Tábua / Oliveira do Hospital / Seia / Gouveia / Celorico / Fornos por estar prevista a pouca distância e em paralelo a construção do IC12 (Santa Comba Dão / Nelas) com perfil de auto-estrada. Em alternativa sugere a utilização da EN 17 “Estrada da Beira”, devendo ser estudadas em algumas zonas, variantes a localidades, eliminar/atenuar curvas criar zonas de ultrapassagem com perfil 1x2. Esta opção evita a degradação de uma zona de grande potencial natural e consequentemente turístico.

A preocupação da Liga, bem como da Associação Cultural Amigos da Serra da Estrela (ASE), é a de manter as características únicas da Serra da Estrela sem por em causa o seu desenvolvimento económico.

Não concordam com a afirmação de que existe falta de acessibilidades na região. Tem a Norte uma via de grande circulação o IP5, actual A25, a Noroeste o IP3 e mais próximo o IC12 e a Este a A23. O IC12 tem formato de auto-estrada prevendo-se que em breve o IC12 permita uma ligação directa entre Mira (A17) e Mangualde (A25).

Em termos de acessos falta apenas uma boa ligação entre concelhos separados pela Serra da Estrela.

Salienta esta ONGA que existe um equívoco entre os acessos à região que se querem rápidos e as acessibilidades regionais que se pretendem eficientes mas sem destruir as mais-valias locais e o bem-estar das populações.

Defendem uma aposta no turismo de qualidade nas duas diversas vertentes (turismo de habitação, turismo rural, na natureza, desportos de ar livre “radicais” e turismo cinegético).

Em vez do turismo de massas que não permanece defendem um outro tipo de turismo que fica vários dias, utiliza o alojamento, restauração, aquisição de produtos locais, criando emprego e riqueza localmente. Este tipo de turismo é mais eficaz a combater a desertificação do que o turismo de massas. Os seus utilizadores não se dissuadem pelo facto do percurso levar mais meia ou uma hora para aceder aos locais. A execução de novas vias em novas zonas pode vir a por em causa os valores que permitem desenvolver o turismo de qualidade.

A LPN tal como a ASE preconiza a procura de soluções que reduzam ao mínimo a divisão de espaços naturais contínuos quer no maciço da Serra da Estrela, quer no espaço a Noroeste zona que se situa entre os vales do Alva e do Mondego, quer para a Serra do Açor.

A ligação Covilhã / Seia / Nelas / Viseu deve ser efectuada por um via de circulação rápida realizada por um único túnel em toda a zona do parque Natural da Serra da Estrela.

Ligação Tábua / Oliveira do Hospital / Seia / Gouveia / Celorico / Fornos não deve ser efectuada recorrendo à requalificação da EN 17 – Estrada da Beira.

A construção de um novo Itinerário Complementar tem impactes socioeconómicos directos (solução mais dispendiosa, mais-valias reduzidas), e indirectos (incentiva o turismo de massas, reduz o potencial turístico), ambientais (destruição da paisagem, maior ocupação do solo, impactes significativos na flora e fauna) e sociais (dificuldades ao de acessibilidade ao nível local, perda de qualidade de vida, desvalorização de terrenos, habitações). Sendo os IC estradas vedadas implica a criação de alternativas para o seu atravessamento e para aceder aos seus nós aumentando a destruição de áreas naturais, agrícolas, paisagem, impermeabilização do solo.

Deve haver uma hierarquia de vias utilizando as auto-estradas e os Itinerários Complementares para as ligações principais reduzindo os perfis para as ligações regionais e locais. Não faz sentido querer uma auto-estrada à porta de cada sede de concelho.

Fora do Corredor da Estrada da Beira há um contínuo paisagístico e florestal com elevado potencial produtivo em termos agrícolas, silvícola e venatório e para o turismo de qualidade que será posto em causa pelas novas vias.

A conservação da natureza e as procurações com a biodiversidade não devem ser limitadas aos limites das áreas classificadas, não devendo ser interrompidos os corredores ecológicos. Assim, não deve ser quebrado o contínuo natural e paisagístico que liga a Serra do Açor à Serra da Estrela e entre esta e o Sítio da Rede Natura 2000 de Carregal do Sal.

A construção de novas estradas fora dos corredores existentes põe ainda em causa as reservas de água, fomenta a poluição atmosférica. Remete para o deliberado na 41ª Assembleia Geral da Federação Europeia de Agricultura onde se recomenda a utilização mínima possível de terras para construção de estradas sendo preferível melhorar as existentes.

Tábua / Seia

Não tem sentido a criação de um novo IC a poucos quilómetros e paralelo ao IC 12. A EN 17 deve ser mantida. Propõem-se o estudo de alternativas desviando, nalguns pontos do traçado, das localidades. Assegurar que não se descaracterizam as povoações e inviabilizam os campos de cultivo. Fora das localidades eliminar curvas e criar zonas de ultrapassagem 1x2, sempre que necessário e possível.

A EN 17 deve ser considerada estrada de circulação intra-regional e via turística.

Venda de Galizes / Sandomil / Seia / Covilhã

Esta ligação deve ser feita exclusivamente por túnel (Santa Marinha / Teixeira) devendo ser realizados estudos para identificar a melhor e mais célere alternativa. A opção por túneis, com zonas a descoberto, terá consequências muito negativas, nomeadamente no vale glaciário do Zêzere, sendo um dos mais longos e bem preservados da Europa. pelo que não é viável. A realização destes túneis é comum na Europa em zonas de montanha, está a ser realizado no Marão e existe já na Madeira.

CAULE – Associação Florestal informa concordar genericamente com as conclusões e escolhas expressas nos estudos de impacte ambiental do IC6, IC7 e IC 37.

A **Associação Distrital dos Agricultores da Guarda** considera não se justificar a construção de uma nova via. Sugere que seja aproveitada a EN17 para o percursos entre Tábua e Oliveira do Hospital e a EN 231 e EN 231 para ligar Oliveira do Hospital à Covilhã, devendo as referidas vias serem requalificadas com alargamento e cortes de curvas onde necessário e possível. No caso da EN 230/EN 231 deverá prever-se a introdução de alguns túneis de pequena dimensão. Remete esta Associação de Agricultores a fundamentação desta posição para o parecer da Associação Cultural Amigos da Serra da Estrela (ASE) que anexa.

Associação de Desportos de Aventura “Desnível” considera não se justificar a construção de uma nova via. Sugere que seja aproveitada a EN17 para o percursos entre Tábua e Oliveira do Hospital e a EN 231 e EN 231 para ligar Oliveira do Hospital à Covilhã, devendo as referidas vias serem requalificadas com alargamento e cortes de curvas onde necessário e possível. No caso da EN 230/EN 231 deverá prever-se a introdução de alguns túneis de pequena dimensão. Remete esta Associação de Desportos de Aventura a fundamentação desta posição para o parecer da Associação Cultural Amigos da Serra da Estrela (ASE) que anexa.

ERVEDUS, Associação para a Promoção Cultural e Ambiental considera não se justificar a construção de uma nova via. Sugere que seja aproveitada a EN17 para o percursos entre Tábua e Oliveira do Hospital e a EN 231 e EN 231 para ligar Oliveira do Hospital à Covilhã, devendo as referidas vias serem requalificadas com alargamento e cortes de curvas onde necessário e possível. No caso da EN 230/EN 231 deverá prever-se a introdução de alguns túneis de pequena dimensão. Remete esta Associação local a fundamentação desta posição para o parecer da Associação Cultural Amigos da Serra da Estrela (ASE) que anexa.

MAIS – Movimento de Apoio à Construção dos Itinerários da Serra da Estrela trata-se de um Movimento formado por cidadãos com o objectivo de defender a concretização do IC6, IC7 e IC37.

Os cidadãos e empresas esperam a construção destas vias para criar condições para o desenvolvimento de uma região que tem sido marginalizada e que as mesmas desempenham um papel fundamental na resolução dos problemas socioeconómicos e de coesão territorial existentes.

Consideram que as novas acessibilidades serão uma resposta inadiável aos problemas da região marcada pelo desemprego, desertificação, com investimento empresarial condicionado pelo isolamento e débil integração nas acessibilidades regionais e nacionais.

Salienta este Movimento de Cidadãos a necessidade urgente de definição de traçados e concretização das vias de que depende o futuro da região.

Considera ainda este Movimento fundamental sublinhar os aspectos positivos e determinantes destas vias sobre o desenvolvimento económico e social:

A rede de IC permitirá a cidadãos e empresários ter condições de acessibilidade equivalentes ao restante território nacional.

Consideram que as deslocações Nascente / Poente na Serra da Estrela, entre Pólos urbanos através da EN 17, EN 230, EN 231 e EN 239 devem ter um maior nível de segurança e uma diminuição das distâncias tempo entre si e as redes rodoviárias estruturantes.

Consideram que os estudos e alternativas apresentam soluções que vão ao encontro dos problemas solicitando que as soluções finais apresentem uma boa conectividade com as dinâmicas territoriais e redes viárias locais, procurando servir o maior número de utentes e povoações.

Consideram que os impactes ambientais identificados serão mínimos não constituindo ameaça ao equilíbrio dos ecossistemas e estar provada a viabilidade económico-financeira deste investimento.

Reitera este movimento a urgência e inadiável necessidade de concretização destes importantes projectos.

Cidadãos:

20 contributos de Cidadãos (Ana Mafalda Baptista Correia (Seia), Arnaldo Saraiva e Gonçalo Saraiva (Seia), Artur Filipe Fernandes da Costa (Seia), Carla Maria Gaspar Paulo (Fornos de Algodres), Célia Margarida Ribeiro Gonçalves (Seia), Dalila Ferreira, Elias Almeida, Fernando Manuel Mendes Mora (Seia), Helena Maria Lameiras Garcia, Jaime H. Moura, José António Lopes dos Santos (Seia), Luís Filipe Lopes (Seia), Luís Miguel Mendes (Seia) Paulo Alexandra Saúde Mendonça (Seia), Paulo Caetano (Seia), Pedro Manuel Ribeiro Conde (Tourais), Pedro Miguel da Silva Figueiredo (Seia), Ricardo Mendes, Rogério Ferreira Santos, Rui Jorge Tavares de Sousa Neves Dias (Seia) e Vânea Garcia): Consideram a concretização do IC6, IC7 e IC 37 fundamental para desenvolver a região. O custo previsto para a sua execução justifica-se pelo desenvolvimento esperado do turismo na Serra da Estrela, pela maior competitividade dos produtos locais (queijo, calçado, têxteis, pão, madeira), e pelo acesso mais fácil das populações aos equipamentos de saúde, educação, cultura e desporto. Outra mais-valia será a aproximação entre o interior e o litoral e a coesão territorial

Os impactes gerados pelas novas rodovias não colocarão em risco o ambiente e a paisagem. Pelo contrário, serão um contributo para um ordenamento do território melhor, pois permitirão requalificar as Estradas Nacionais hoje, transformadas em arruamentos urbanos e diminuir as distâncias entre pólos urbanos.

Salientam ainda a necessidade de assegurar a integração dos nós das novas vias com as redes viárias locais.

Sendo absolutamente a favor da concretização dos itinerários complementares consideram como solução de traçado preferencial para o IC6 – a Solução 1.

José Belarmino de Brito Mendes, Seia manifesta o seu parecer favorável à concretização dos itinerários complementares nº 6 e 7 porquanto serão potenciadores do desenvolvimento de uma região em que o turismo é um factor de desenvolvimento.

Os municípios beneficiados por esta rede de vias apostam no desenvolvimento económico, cultural, educativo e social, procurando fixar populações através da construção de equipamentos.

A importância atribuída a estas vias decorre da sua inserção no Plano Rodoviário Nacional. Analisados os documentos colocados à consulta considera que os impactes ambientais não serão significativos pelo que é favorável à sua construção.

Considera que a não execução das novas vias seria um forte revés. Reitera a sua opinião favorável à execução do IC6, IC7 e IC 37.

Marco A. Veloso, Oliveira do Hospital refere que o RNT escolhe a Alternativa 1 do IC 6 no lanço Tábua / Oliveira do Hospital. Na sua interpelação esta Alternativa é mais lesiva para o concelho pois perde dois nós sitos nas suas freguesias e aumenta a distância a percorrer em cerca de 300 metros. Considera que deverá ser escolhida a Solução 1 que serve igualmente Tábua, concelho que tem já três nós implantados no seu território.

Considera ainda que o Nó de Oliveira do Hospital deveria estar mais próximo da cidade ou, usufruir de uma via de acesso rápido ao Nó, sem ter de atravessar povoações como Gavinhos, ou circular numa via sinuosa como a EN 230.

Na sua apreciação o Nó da zona industrial é uma mais-valia. Deve ser feita uma ligação entre o nó e o espaço da Zona Industrial. Para as freguesias de S. Gião e Penalva do Alva o acesso mais rápido é através deste Nó ou do Nó da Folhadosa embora em ambos os casos, seja necessário percorrer cerca de 12 km.

Para o lanço Oliveira do Hospital / Covilhã constatou através da imprensa local que o presidente do Município de Oliveira do Hospital defende o traçado do IC 6 a Norte/Oeste da freguesia de S. Gião, Solução 2.

Como residente na região considera que esta solução é muito nefasta pois irá causar uma alteração drástica na paisagem, com consequências no turismo, afectar a ecologia, terá impactes socioeconómicos, afectação das populações com o ruído. Salienta o impacte dos viadutos Corgo I e Corgo II que ficarão a Oeste da freguesia. A Solução 1 é preferível para a freguesia de S. Gião, tem menos impactes, não afecta o turismo local por passar em túnel.

O atravessamento da freguesia de S. Gião pelo IC 6 não trás mais-valias uma vez que não existe nenhum Nó. O Sul do Concelho de Oliveira do Hospital ficará mal servido pela ausência de nós que permitam aceder a S. Gião, Penalva do Alva, ou Aldeia das Dez. Alvoco poderá ser servido pelo Nó de Vide da Solução 1.

A Solução 1 deveria ser implementada, minimizando os impactes. Deveria ser estudada a hipótese de incluir um Nó que permita aceder à região Sul do Concelho de Oliveira do Hospital.

Um cidadão - Ricardo considera que o perfil proposto para os três itinerários complementares 1x1 com algumas vias de ultrapassagem 2x2 não é adequado sobretudo no caso do IC37, pois a actual EN 231 tem um tráfego considerável, sendo bastante intenso nas “horas de ponta”. Dá como exemplo o troço do IC6 entre Arganil e Tábua, concebido com um perfil semelhante e que, poucas semanas depois de inaugurado, tinha já problemas de fluidez de tráfego.

A Solução que os estudos apontam como preferencial para o lanço do IC6 Oliveira do Hospital / Covilhã é Solução 1 + Interligação 1 + Solução 2. esta opção elimina o Nó de Pedras Lavradas que permite aceder a um conjunto de pequenos aglomerados dos concelhos de Seia e da Covilhã, entre Loriga e Vide (Seia) até Sobral de S. Miguel (Covilhã). A não realização deste Nó é muito penalizante para este conjunto de aglomerados que estão isolados e têm vindo a perder população a um ritmo significativo agravado pelo encerramento de muitas das empresas locais. A não execução deste Nó deixaria como alternativa à população a utilização da EN 230, muito estreita e sinuosa. A execução do IC6 levará as pessoas a utilizarem a nova via desviando o turismo desta zona da Serra. Assim, considera que deve ser dado maior peso a este factor socioeconómico em detrimento do factor ambiental.

A escolha da Solução 1 neste troço 2 do Lanço Oliveira do Hospital / Covilhã terá impactes paisagísticos mais penalizantes mas será preferível em termos sociais. Em termos de tempo de percurso a escolha desta alternativa não será penalizadora pois a distância a percorrer será inferior em cerca de dois quilómetros à opção do Estudo.

Concluindo:

Os contributos recebidos dividem-se quanto à necessidade de construir o IC 6. Se para uns a sua construção é vista como uma importante melhoria de acessibilidades e uma forma de potenciar o desenvolvimento da região, existindo mesmo um movimento constituído com o objectivo de defender a concretização dos itinerários complementares “MAIS – Movimento de Apoio à Construção dos Itinerários da Serra da Estrela”. Para um conjunto de organizações Não Governamentais, bem como para alguns cidadãos, a construção da nova rodovia não só não é essencial pois existe o IC 12 com perfil de auto-estrada e poderão ser utilizadas as vias existentes desde que requalificadas (caso da EN 17/ EN 231 e EN 230). Foram ainda

solicitadas algumas alterações ao projecto e tecidas críticas à consulta pública solicitando mesmo a sua prorrogação.

O **apoio à construção do IC 6** é expresso por autarquias (Câmara Municipal de Seia, Juntas de Freguesia de Alvoco da Serra, Cabeça, Sandomil, Valezim, Vide e Associação de Freguesias da Serra da Estrela) pela Organização Não Governamental MAIS – Movimento de Apoio à Construção dos Itinerários da Serra da Estrela, pela CAULE, Associação Florestal e por 26 contributos de Cidadãos, baseando-se na seguinte fundamentação:

- As populações esperam há várias décadas a execução desta via;
- As vias que servem esta região são as mesmas de há 50 anos o que tem levado, nomeadamente à falta de competitividade das empresas;
- As dificuldades de acesso têm contribuído para a desertificação da região, dificultando a instalações de empresas que a possam desenvolver;
- O acesso aos serviços de educação, saúde, desporto, cultura são dificultados pelo tempo e custo de deslocação.
- A construção do IC 6 e a sua interligação com o IC7 e IC 37 atenuará os custos de interioridade;
- Permitirá aproveitar os recursos naturais existentes para turismo e criação de empresas ligadas a produtos locais;
- Ajudará a fixar população;
- A concretização destas vias é imperiosa, urgente e fundamental para incluir esta região no processo de desenvolvimento nacional;
- Os projectos dos Itinerários Complementares estão em conformidade com os objectivos estratégicos definidos no PROT Centro (Plano Regional de Ordenamento do Território) e embora existam fundamentos locais para sua concretização a sua justificação primordial é ao nível supra-concelhio no sentido de suprir carências socioeconómicas e de rede de acessibilidades;
- Estas novas vias constituem instrumentos ao serviço do ordenamento do território, sendo o objectivo conseguir uma região coesa que permite que cidadãos e empresas se fixem na região.
- O custo previsto para a sua execução justifica-se pelo desenvolvimento esperado do turismo na Serra da Estrela, pela maior competitividade dos produtos locais (queijo, calçado, têxteis, pão, madeira), e pelo acesso mais fácil das populações aos equipamentos de saúde, educação, cultura e desporto. Uma outra mais valia será a aproximação entre o interior e o litoral;
- Os cidadãos e empresas esperam a construção destas vias para criar condições para o desenvolvimento de uma região que tem sido marginalizada e que as mesmas

desempenhem um papel fundamental na resolução dos problemas socioeconómicos e de coesão territorial existentes;

- As novas acessibilidades serão uma resposta inadiável aos problemas da região marcada pelo desemprego, desertificação, com investimento empresarial condicionado pelo isolamento e débil integração nas acessibilidades regionais e nacionais;
- Permitirá a cidadãos e empresários ter condições de acessibilidade equivalentes ao restante território nacional.
- As deslocações Nascente / Poente na Serra da Estrela, entre Pólos urbanos através da EN 17, EN 230, EN 231 e EN 239 devem ter um maior nível de segurança e uma diminuição das distâncias tempo entre si e as redes rodoviárias estruturantes.

Manifestaram a sua **discordância** pela construção do IC 6 as Organizações Não Governamentais (a Associação de Amigos da Serra da Estrela, a QUERCUS, Liga para a Protecção da Natureza, Associação Distrital dos Agricultores da Guarda Associação de Desportos de Aventura “Desnível”, a ERVEDUS, Associação para a Promoção Cultural e Ambiental, o Clube de Caça e Pesca de Sameice e dois contributos apresentados por cidadãos, apresentando a seguinte argumentação:

O IC 6 é desnecessário existindo alternativas na rede local IC12, EN 17, EN 230 e EN 231, propondo-se:

- Tábua / Oliveira do Hospital

No lanço entre Tábua e Oliveira do Hospital o traçado da nova via desenvolve-se no corredor entre a EN 17 (Estrada da Beira) e a futura auto-estrada Coimbra / Viseu (Auto-Estrada do Centro, cujo troço central entre Santa Comba Dão e Canas de Senhorim (IC 12) já está em funcionamento, distando das duas vias entre 10 e 15 km.

O acesso que a nova auto-estrada vai potenciar complementado com a EN 17, no eixo Beira Serra desde que se introduzam melhorias na Estrada Nacional: cortes de curvas, alargamentos pontuais para ultrapassagens, tornará o IC 6 dispensável.

- Oliveira do Hospital – Covilhã

A EN 230 e a EN 231 apesar de atravessarem zonas de orografia difícil podem ser melhoradas reduzindo para metade a distância entre Alvôco e Unhais, através da construção de vários túneis. Um primeiro, entre Alvôco e Unhais com 5 km, propondo-se ainda a construção de mais dois ou três com dimensões entre os 900 e os 1500 metros.

Liga Para a Protecção da Natureza:

Ligação Covilhã / Seia / Nelas / Viseu através duma via de circulação rápida a efectuar por um único túnel em toda a zona do Parque Natural da Serra da Estrela.

Pelos previsíveis impactes negativos muito significativos nos valores naturais e culturais com de características únicas existentes:

- O Maciço da Serra da Estrela é uma área de elevada sensibilidade ambiental incluindo os Sítios da Rede Natura 2000 “Serra da Estrela” e “Carregal do Sal”. A defesa destes locais prende-se com a conservação do ambiente, biodiversidade mas também com a existência de reservas verdes para combater as alterações climáticas, investigação científica, recreio (turismo de natureza, rural, actividades desportivas ao ar livre, caça e pesca) com implicações económicas;

Tábua Oliveira do Hospital

- Esta área faz parte da maior zona florestal mista contínua da região Centro com presença acentuada de folhosas e vegetação autóctone (Carvalhos – *Quercus pyrenaica* e *robur*, castanheiros, povoamentos de sobreiro), salientando-se a fortíssima presença de Narciso do Mondego (*Narcissus scaberulus*) espécie protegida a nível comunitário que motivou a criação do Sítio de Interesse comunitário da Rede Natura 2000 Carregal do Sal, mas presente em áreas exteriores a essa área protegida.
- Existem ainda áreas agrícolas interligados á floresta que constituem o sustento da população quer directo quer como complemento;
- O Sítio Carregal do Sal deve estar inserido num contínuo sem barreiras próximas evitando que se torne num “jardim botânico” rodeado de betão;
- Existência de diversos vales de rios de grande valor geológico, paisagístico, cultural (azenhas) – vales do Rio Seia e Cortal e várias linhas de água com uma galeria ripícola de grande valor.
- Diversidade de fauna presente, nomeadamente, a raposa, coelho-bravo, javali, gineta, saca-rabos, ouriço-cacheiro, foinha, doninha, lontra (sobretudo no Seia e Mondego e vestígios no Cortal), águias (Cobreira, calçada, de asa redonda), milhafre, gavião, açor, falcão, peneireiro-de-dorso- malhado, pombo torcaz, cuco, coruja das torres, coruja do mato, pica-pau, tordo, melro, gaio, corvo e perdiz.
- Atravessamento de três ZIF – Zonas de Intervenção florestal – Terra-Chã e Seia-Alva geridas pela Associação de produtores Florestais CAULE e a Seia – Norte, gerida pela Associação de produtores Florestais URZE que estão a desempenhar um importante trabalho de reflorestação com espécies autóctones como o carvalho, castanheiro, nogueira;

- Atravessamento de zona de grande infiltração levando a construção da via à impermeabilização e aumentar a poluição nas zonas não impermeabilizadas adjacentes à via.
- Espaço natural/florestal de grande dimensão com potencial para a produção de biomassa, a produção agrícola, a absorção de CO₂ para o turismo de natureza.
- Divisão de áreas de grande beleza natural;
- Durante anos não foi possível a construção de casas na “Zona Verde” que agora será usada para construir a estrada;
- Diminuição da qualidade visual da paisagem;
- Ruído, não ó na fase de construção mas também na fase de exploração, de dia e de noite;
- Poluição do ar;
- Erosão do solo;
- Afectação de habitações
- Estrada de ligação Vila Nova da Oliveirinha e Covas foi recentemente requalificada.

Lanço Oliveira do Hospital / Covilhã

- Área de características únicas ambientais e paisagísticas, no limite do Parque Natural da Serra da Estrela e na sua ligação com a Serra do Açor, transição do granito para o xisto;
- O vale do Alva apresenta uma galeria ripícola de grande dimensão e qualidade, tendo ainda inúmeras praias fluviais. Tem uma importante galeria ripícola quase contínua, com salgueiros e amieiros Uma das zonas paisagísticas mais interessantes é a zona de Sandomil / S. Gião onde se prevê a passagem da rodovia;
- O Vale do Alvoco, rio de montanha que nasce muito perto da torre, com caudais significativos várias quedas de água naturais, cujas águas estão quase isentas de poluição. Neste rio, como no Alvôco regista-se uma forte presença da lontra.
- Linhas de água (Rios Alva e Alvoco e Ribeira de Unhais da Serra e de Cortes do Meio) têm populações de lontra e são ricas em ciprinídeos e salmonídeos;
- Zona de excepcional qualidade paisagística passando da rocha granítica nua que desce do planalto central da estrela para a zona arborizada que se inicia a partir da zona da EN 231/230, mantendo as características de montanha mas com um contínuo arbóreo. A transição para o xisto sobressai sobretudo nas construções, ao longo do vale do Alvôco, nomeadamente em Vide e Alvôco das Várzeas, que lembram já Piódão;
- Qualquer uma das soluções propostas destruirá as características únicas da região. Cita o parecer da LPN entregue na fase de Avaliação Ambiental Estratégica que refere provocar a construção do IC 6” uma cicatriz imensa na parte sul do parque natural da

Serra da Estrela, além de constituir uma barreira artificial entre esta área protegida e a Serra do Açor, degradar o potencial e a vocação turística de toda aquela zona (e.g. vale do Rio Alva, vale do Rio Alvôco) e diminuir a qualidade de vida das populações que habitam próximo da estrada que liga “Vendas de Galizes – Vide – unhais da Serra – Covilhã (E230) ”.

Seleção de Alternativas:

Lanço Tábua / Oliveira do Hospital:

Os contributos de 7 autarquias e 22 cidadãos expressaram a sua preferência pela Solução 1 sem especificarem o lanço, não apresentando fundamentação específica.

Contributos Favoráveis à **Alternativa 1** foram expressos por dois cidadãos com a fundamentação que a seguir se enuncia:

- As estradas entre Covas e Vila Nova de Oliveirinha foram alargadas e melhoradas devido ao tráfego gerado pela fábrica (que por ser pequena gera pouco tráfego) e para o Novo Quartel dos Bombeiros;
- A Alternativa 1 está implantada numa área que se encontra isolada beneficiando-a com melhores acessibilidades (S. Geraldo e Vila Chã);
- A solução 1 apresenta escavações e aterros e risco de erosão;
- A Solução 1 será mais cara pois terá quase o dobro dos viadutos e o triplo das pontes e mais passagens superiores e agrícolas;
- Citam a Associação Florestal Caule “ *preferimos o traçado mais a Norte que contorna a localidade de Vila Chã por este causar menor impacto em terrenos agrícolas e florestais, bem como seria extremamente negativo o impacto do atravessamento deste IC da zona situada entre as localidades de Vila Nova de Oliveirinha e Bobadela*”;
- A zona de implantação da Alternativa 1 é anualmente fustigada por fogos com dificuldade de acessos para os bombeiros;
- A Solução 1 passa muito próximo do Lar de Vila Nova da Oliveirinha provocando impactes muito negativos;
- Impactes negativos para os habitantes de vila Nova de Oliveirinha, Loureiro, Corgo, entre outras.

Os contributos **desfavoráveis à Alternativa 1** foram expressos no Abaixo-assinado da População da aldeia de Vila Chã, Freguesia de Covas (Posição subscrita por 32 pessoas) e por 2 cidadãos, sendo um dos pareceres subscrito por 3 pessoas.

A fundamentação para esta posição foi a seguinte:

- As movimentações de terra serão maiores e com impactes visuais negativos para a alternativa 1, tal como a extensão de taludes (3600 para 4625), dos quais 28% com impactes ambientais e visuais significativos;
- No que se refere aos recursos hídricos a alternativa 1 implica o restabelecimento de mais 3 linhas de água e a travessia de mais duas linhas de água com galeria ripícola Habitat da rede natura, do que na Solução 1.
- Maior afectação de habitats prioritários e travessia de mais 19% de áreas de sensibilidade elevada ou excepcional, do que no caso da Solução 1.
- Em termos de ruído o nº de edifícios com valores de ruído iguais ou superiores ao limite serão 2 na alternativa 1 e nenhuma na Solução 1.
- O número de habitações expropriadas é também mais elevado e a afectação de REN 24 vezes superior à da Solução 1.
- Em termos de qualidade do ar serão afectados mais receptores.
- A Solução 1 apresenta um percurso menor, permitindo poupar combustível e a emissão de menos CO₂.
- A Alternativa 1 implicará a expropriação de um maior número de habitações, tornando-se assim mais onerosa.
- A proposta de traçado da Alternativa 1 não teve em conta a realidade socioeconómica. Esta opção tem apenas um Nó em Vila Chã, enquanto que a Solução 1 prevê dois, um em Covas e Outro em Vila Nova da Oliveirinha. Assim, grande parte da população que reside nestas freguesias ficará afastada do IC 6 beneficiando Vila Chã e S. Geraldo que têm cerca de 200 habitantes juntando as freguesias um total de 1500 habitantes. Os residentes em Covas e Vila Nova de Oliveirinha terão de fazer 2 ou 4 km respectivamente para acederem a este nó através das EM 230-6 e CM 1304. Estes acessos não permitem o cruzamento de dois pesados, e atravessam aglomerados urbanos;
- A Alternativa 1 não teve em conta as principais origens de tráfego: a empresa têxtil ACORFATO e a corporação de Bombeiros de Vila Nova de Oliveirinha. A ACORFATO que ficaria próximo do Nó de Vila Nova da Oliveirinha gera um tráfego de TIR de cerca de 20 unidades /mês e de 600 veículos pesados de média dimensão. A força laboral atinge os 200 trabalhadores. Que utilizam na sua maioria transporte privado. Os bombeiros registam cerca de 450 saídas mensais sendo preferível um acesso directo em vez de terem de fazer 4 km para aceder ao IC6. O tempo que levarão a chegar ao IC é equivalente ao que demorarão a chegar ao Sul da EN 17 (Pinheiro de Côja, Lourosa, Barril do Alva) e à própria se de concelho onde se situa o Centro de Saúde.
- As vantagens hipoteticamente associadas à Alternativa 1 “desencravamento das aldeias de S. Geraldo e Vila Chã” não têm fundamentação pois podem aceder ao IC 6 pelo Nó de Covas e próximo da EN 17 que tem servido a população;

- As reduzidas vantagens de ter um nó próximo não se justificam face à destruição de habitações, ruído, devassa de terrenos de cultivo, alteração da paisagem e degradação generalizada da qualidade de vida;
- A fauna será afectada pela perda de habitat e pelo aumento de mortalidade ligado á movimentação de viaturas durante a fase de obra. Na fase de exploração a fauna será afectada pelo tráfego de viaturas e pelo efeito de barreira da via. Na fase de construção o corte de vegetação será muito negativo pela destruição de habitats utilizados pela fauna.
- Aumento da perturbação humana sobre os ecossistemas terrestres;
- Aumento da poluição do ar, da água e do solo, pelas emissões geradas pelos veículos;
- Perdas de vegetação e disponibilidade de habitats pela implantação da infra-estrutura;
- Intrusão na paisagem pela necessidade de restabelecer acessos;
- Afectação de áreas condicionadas Reserva Agrícola e Reserva Ecológica nacional.
- Aumento da superfície de escoamento devido á impermeabilização do terreno, pela ocupação de solos agrícolas e alteração do uso dos solos.
- A Alternativa 1 do IC 6 irá afectar uma zona em que ainda existe algum equilíbrio e alberga espécies de vertebrados e manchas vegetais de grande interesse constituindo uma importante bolsa de biodiversidade.
- Espécies presentes no troço da Alternativa 1, que se encontram em maior risco e que se devem proteger: Toupeira de água (rato almiscareiro), Esquilo, Raposa, Lontra, Garça Vermelha, Cegonha Branca, Peneireiro Cinzento, Milhafre Rabo de Bacalhau, Águia Caçadeira, Águia Sapeira, Peneireiro das Torres, Rola, Melro de Água, Taralhão, Corvo.
- No Rio de Cavalos e no Rio Seco existe uma comunidade de lontras.

Oliveira do Hospital / Covilhã

A Solução 1 foi considerada mais favorável por um conjunto de contributos de apresentados por 7 autarquias e 22 cidadãos que expressaram a sua preferência pela Solução 1, reiterando a importância de ser construído o Nó das Pedras Lavradas. A fundamentação apresentada foi a seguinte:

- Prever o Nó de Pedras Lavradas, garantindo assim a acessibilidade às povoações existentes na encosta Sudoeste/Sul da Serra para Norte até Alvoco da Serra e, para Sul, até Sobral de S. Miguel;
- Corresponde ainda aos objectivos previstos no Plano Nacional de Turismo para o pólo Turístico da Serra da Estrela;
- Permitirá fixar as pessoas, ajudará a desenvolver a freguesia e a região, captando investimentos, pois a região possui apetência turística e mão-de-obra qualificada. Tornará mais fácil o acesso aos equipamentos de saúde;

- É a única que garante as condições de acessibilidade, integrando os Nós de Vide e das Pedras Lavradas. As suas mais-valias estendem-se às freguesias mais próximas: Cabeça, Loriga, Alvoco da Serra e Teixeira do concelho de Seia, Piódão, do concelho de Arganil e Alvoco das Várzeas, do concelho de Oliveira do Hospital.
- O nó de vide constituiu um nó de acessibilidades ao nível do turismo, pois permite aceder a 3 concelhos, à Serra.
- É a única que prevê a construção do Nó de Pedras Lavradas e que localiza o Nó de Vide em local que melhor se articula com a rede viária existente. É necessário prever a sua interligação com a EN 17.

Foram propostas algumas alterações ao projecto:

:

Nó de Oliveira do Hospital

- Localizar Nó de Oliveira do Hospital mais próximo da Cidade e não obrigando à passagem por localidades como Gavinhos, nem a circular numa via sinuosa como a EN 230.

(Cidadão)

Nó de Folhadosa

- Prever no Nó de Folhadosa uma ligação à EN 17.

(Câmara Municipal de Seia, Junta de Freguesia de Sandomil).

Condicionantes:

ANA, Aeroportos de Portugal

- Os projectos finais deverão ser remetidos à ANA, SA para emissão de parecer.

Câmara Municipal de Seia

- Execução do Nó de Pedras Lavradas;
- Ligação do Nó de Folhadosa (IC6/IC7 com a EN 17)

Recomendações:

ANA, Aeroportos de Portugal

- Recomenda a consulta às entidades gestoras de meios afectos ao combate a incêndios florestais e à Força Aérea Nacional;

DGADR - Direcção-Geral da Agricultura e do Desenvolvimento Rural

- Consultar a Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Centro.

Medidas de Minimização:

Junta de Freguesia de Sandomil

Junta de Freguesia de Cabeça

- Assegurar a integração dos nós das novas vias com as redes viárias locais.

Câmara Municipal de Seia

- Assegurar que os Nós dos Itinerários Complementares aproximam as ligações entre os centros da cidade, nomeadamente, Seia, Oliveira do Hospital, Gouveia e Nelas.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2)”

Agência Portuguesa do Ambiente

Junho de 2010

ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

ANEXO II

Listas de Presenças Nos Balcões de Atendimento Personalizado

Anexo III

Pareceres Recebidos