

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa”

Maio de 2010

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Rita Cardoso*

Secretariado:

- *Odete Cotovio*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. ANÁLISE DA CONSULTA PÚBLICA

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa”

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do projecto “Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa”.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 45 dias úteis, desde o dia 3 de Março a 5 de Maio 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:

- o Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- o Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
- o Câmara Municipal de Alcochete
- o Câmara Municipal de Benavente
- o Câmara Municipal de Coruche
- o Câmara Municipal de Montijo
- o Câmara Municipal de Palmela

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas:

- o Junta de Freguesia de Alcochete (Alcochete)
- o Junta de Freguesia de Samora Correia (Benavente)
- o Junta de Freguesia de Branca (Coruche)
- o Junta de Freguesia de Canha (Montijo)
- o Junta de Freguesia de Poceirão (Palmela)

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o seguinte jornal:

- o Correio da Manhã

- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I
- Divulgação na Internet no *site* da Agência Portuguesa do Ambiente com anúncio e RNT.
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

5. ANÁLISE DA CONSULTA PÚBLICA

No âmbito da consulta pública foram recebidos **11 pareceres** com a seguinte proveniência:

- Câmara Municipal de Alcochete;
- Câmara Municipal de Montijo;
- Câmara Municipal de Palmela;
- Câmara Municipal de Alcochete
- Junta de Freguesia de Canha (Montijo);
- ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações;
- REN - Redes Energéticas Nacionais;
- Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza e Núcleo Regional de Setúbal
- SPEA – Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves;
- Ana Maria Soares Reis Moura Figueiredo e Isabel Maria Soares Reis Moura (freguesia de Canha, concelho de Montijo);
- Maria Luísa de Castro Côrte-Real Paes de Vasconcelos (freguesia de Canha, concelho de Montijo).

A **Câmara Municipal de Alcochete** recomenda que seja adoptado um traçado alternativo no troço de ligação à A12, minimizando o impacte negativo da compartimentação de importantes unidades de produção agrícola da área do Passil.

Solicita, ainda, a construção de um nó de acesso à EN 4 no Passil.

A **Câmara Municipal de Montijo** considera que o EIA em avaliação deveria incluir a totalidade do troço da EM 533 compreendido entre a EN 4 e a EN 10, como um troço potencialmente afectado pelas fases de construção e exploração do NAL, assumindo que, somente com a beneficiação integral daquele troço da EM 533 se assegura plenamente a redundância nas opções possíveis de entrada e saída do NAL e a homogeneidade interna daquele troço entre a EN 4 e a EN 10.

Refere, ainda, que no que toca a toda a extensão da EM 533, considerada como uma acessibilidade conexas, que assegura igualmente um enquadramento estratégico e uma alternativa não portajada de acesso rodoviário sub-regional, deveria igualmente merecer a melhor atenção quanto à sua requalificação e beneficiação integral, designadamente, no troço de ligação ao núcleo urbano de Canha que registará níveis de solicitação de tráfego crescentes, quer na fase de construção, quer na fase de exploração no NAL.

A **Câmara Municipal de Palmela** emite parecer favorável condicionado ao seguinte:

- prever espaços pedonais ao logo de estabelecimentos e obras de arte programadas, dotados de iluminação pública, sempre que a intensidade de tráfego o recomende ou se situem em contexto urbano;
- assegurar soluções de continuidade na transição daqueles espaços pedonais com as bermas das vias restabelecidas;
- corrigir a descrição dada às alternativas ambientalmente preferíveis, onde se lê A33, S2 (entre os km 0 e 6) e S4 (entre os km 6 e 11b) verificando-se que a S2 inicia-se no km 0 e termina no km 4+108 e não no km 6, e que o km 6 da S4 não tem continuidade com o final da S2 (ou mesmo com o km 6 da S1);
- que a referência à solução Poente para o vaivém ferroviário de acesso ao NAL (RAVE Solução 2) deixe de ser considerada por força da recente resolução do conselho de ministros nº 22/2010;
- que das alternativas ambientalmente preferíveis consideradas, aquela que melhor serve os interesses municipais é a constituída pela conjugação das soluções S1 e S2;
- interligação rodoviária de 2º nível entre o Novo Aeroporto de Lisboa, a Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e o Porto de Setúbal, por força da sua importância estratégica para o desenvolvimento da AML, conseguida pela continuidade à ligação entre o NAL e a EN 4, no

sentido sul, em direcção à Estrada Regional 5, com o aproveitamento do espaço canal reservado ao vaivém e interligando depois com a Plataforma Logística e Porto de Setúbal, contemplando a execução das variantes aos núcleos urbanos do Poceirão e Águas de Moura;

- realocização do nó de ligação da EN 4 ao NAL e adequação do respectivo traçado provocando a inflexão da via para a Poente;
- beneficiação da EM 533 em toda a sua extensão (entre Palmela e Aldeia Nova da Aroeira), na continuação do troço já contemplado na proposta do estudo prévio com 1900 metros de extensão inserido no concelho de Montijo, numa extensão restante com cerca de 25 1250 metros, considerando a sua reabilitação e o ajuste para um novo perfil transversal com 7,5 metros de largura (incluindo faixas de rodagem de 6,5 metros e bermas laterais pavimentadas com 0,50 metros;
- minimização dos impactes ambientais inerentes à fase de execução de obras, principalmente ao longo das vias municipais e em aglomerados populacionais, nomeadamente no que concerne à poluição atmosférica e sonora, segurança rodoviária e todos os aspectos que possam vir a condicionar a actividades económica local.

A **Junta Freguesia de Canha (Montijo)** refere que, relativamente aos acessos Sul, faz sentido que o acesso principal ao NAL se faça directamente pela nova via directamente ligada à A12 e por conseguinte à cidade de Lisboa.

Refere, ainda, que não tem preferência pela solução escolhida.

Relativamente à ligação da EN 10 ao NAL, manifesta-se favoravelmente, pois considera que constitui o ponto de acesso directo ao NAL mais próximo do núcleo urbano da freguesia.

Sugere, ainda, a requalificação da EM 533 por mais 3 km para nascente, até ao núcleo urbano de Canha e por mais cerca de 5 km sudoeste até à EN 4,

Quanto ao acesso Norte, considera que se deveria fazer pela Alternativa N1, a variante mais a Norte.

Refere que em termos de ocupação do território considera fazer sentido haver uma maior distância possível entre os diversos acessos Sul (A33, EN 4 e EN 10) e o único acesso Norte (IC13).

Por outro lado, a escolha da Alternativa N1, irá preservar uma zona sensível de montado de sobro situado nas Herdades do Calção e Monte Silvas.

A **ANACOM** refere que os corredores previstos para a implementação das vias rodoviárias em avaliação não apresentam condicionantes decorrentes de servidões radioeléctricas constituídas.

Como tal, não coloca objecção à implementação do projecto em avaliação em qualquer dos corredores indicados.

A **REN** informa que o projecto em avaliação interfere com a Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN).

Refere que está previsto um cruzamento entre o P.K. 31 e o P. K. 32 da linha 1000 do Gasoduto Setúbal-Leiria (Lote 1) pelas alternativas S1 e S2 da futura A 33, após o viaduto sobre a Vala da Amieira.

Assim, alerta que, ao abrigo do decreto-lei nº 11 de 13 de Janeiro, foi constituída uma faixa de servidão com 20 metros de largura centrada ao longo do eixo longitudinal do gasoduto, na qual não é permitida a realização de qualquer trabalho susceptível de afectar, directa ou indirectamente, a infra-estrutura sem que sejam tomadas as precauções consideradas suficientes.

Como tal, refere que o proponente deverá obrigatoriamente contactar a REN, com a devida antecedência, para apresentação do projecto de compatibilização da futura auto-estrada com a referida infra-estrutura, o qual poderá necessitar de ser complementado com uma análise de risco.

Por último, alerta que qualquer eventual intervenção no gasoduto não poderá condicionar ou interromper as actuais condições de segurança e operacionalidade da RNTGN e implicará sempre a celebração de um contrato entre a REN-Gasodutos e o promotor do projecto, documento que definirá adicionalmente quais as garantias e/ou seguros que se venham a considerar necessários.

A **Quercus** considera que o EIA em análise avalia em termos gerais os elevados impactes que o projecto terá na organização do território e, conseqüentemente, os seus efeitos no tecido socioeconómico da região.

Por outro lado, refere a necessidade de uma avaliação estratégica global e integrada dos vários projectos de infra-estruturas que se perspectivam para a região.

Conclui, referindo que emite parecer desfavorável a parte do EIA, devido à necessidade de correcções para a A33 e o IC13 não estar em conformidade nem ser fundamental para ligação ao NAL.

Considera que para a A33, na zona sul da EN 4 (Malhada das Meias), não existindo alternativas, o corredor deverá ser ripado para Norte, minimizando os elevados impactes sobre os povoamentos de sobreiro e reduzindo o efeito barreira no território.

Defende que a alternativa S3 é menos impactante para os povoamentos de sobreiro pelo que é preferível à S4.

No que diz respeito ao IC 13, considera que o impacte do projecto em áreas de forte implantação rural não poderá ser apenas avaliado ao nível meramente legalista da desafecção de terrenos de RAN/REN e de montados de sobreiro e azinho, mas deverá ter em conta o seu impacte na reorganização do território, em conformidade com um desenvolvimento que se pretende saudável.

A **SPEA** apresenta um conjunto de críticas ao EIA, tais como:

- Insuficiente descrição da importância nacional e internacional da ZPE do Estuário do Tejo. Considera que foi ignorada a importância internacional do estuário e os enormes contingentes de espécies de aves migradoras ameaçadas que dependem da área afectada e das áreas em redor para alimentação e reposição da condição física durante as deslocações anuais;
- Em consequência directa do deficiente estudo da avifauna que depende da área afectada pelo empreendimento, não foi considerada a importância da área de arrozal a sul da EN 4 para as aves aquáticas migradoras. Refere que a área de arrozal entre a EN 4 e a Barragem da Venda Velha, no braço Norte, e a aldeia de Rio Frio, no braço Sul, alberga importantes populações de espécies ameaçadas em Portugal e na União Europeia;
- Não foi tido em conta o impacte conjunto do empreendimento e dos empreendimentos associados (NAL, TTT, LFAV Lisboa-Madrid) na dinâmica das populações de aves entre os dois estuários;
- Não foram consideradas verdadeiras alternativas de traçado da A33 na ligação à A12, uma vez que todas atravessam a área de arrozal a sul da EN4. Refere que tendo em conta o forte impacte nas aves ameaçadas que depende da ZPE do Estuário do Tejo, constitui uma violação do artigo 6º da Directiva 94/43/CEE.

- Não foram considerados os impactes cumulativos com outros projectos na mesma região, como o NAL e a TTT, o que constitui uma violação do disposto no Artigo 6º da Directiva 94/43/CEE.

Considera que é necessário assegurar a realização de um EIA do NAL completo, que avalie profundamente todos os impactes, incluindo os impactes cumulativos entre as várias infra-estruturas associadas, e compare todas as opções, incluindo a opção zero, de modo a que possam ser tomadas decisões bem fundamentadas.

Refere que enquanto não forem realizados estudos integrados, considera que o projecto em avaliação deverá ser suspenso.

Ana Maria Soares Reis Moura Figueiredo e Isabel Maria Soares Reis Moura, respectivamente proprietária e usufrutuária do prédio rústico Sesmaria do Calção, sito na freguesia de Canha, concelho de Montijo, manifestam-se contra o projecto em avaliação, uma vez que já existe uma estrada com traçado paralelo (IC 119) com um nó de ligação à A13 em Santo Estêvão e um nó de ligação à EN 10 no Infantado.

Consideram que o projecto em avaliação irá fragmentar e perturbar uma grande extensão de habitats e ecossistemas.

No entanto, caso o projecto seja aprovado, consideram que se deveria optar pela Alternativa N1, pelos seguintes motivos:

- A Alternativa N2 irá atravessar, destruindo em grande parte, uma plantação de 15 Ha de pinhal e 30 Ha de montado de sobro feita com apoios comunitários em 2003. Referem que a plantação resultou da reconversão de um antigo eucaliptal;
- O Traçado N2 implica a inviabilização da Coutado Turística do Monte Silvas e a viabilidade económica da propriedade depende da existência de recursos e rendimentos complementares associados, nomeadamente cinegéticos. Referem, ainda, que os proprietários das herdades afectadas (Herdade da Sesmaria do calção e Herdade do Monte Silvas) constituíram uma sociedade anónima denominada "Sociedade de Caça Turística do Monte Silvas" para a exploração dos recursos cinegéticos das mesmas e recentemente assinaram um contrato com grupo de caçadores, válido para os próximos quatro anos;
- A Alternativa N2 irá, ainda, afectar uma área de montado jovem com excelente e reconhecida qualidade de cortiça;
- O traçado da Alternativa N2 não respeita os limites da propriedade, retalhando-a.

Face ao exposto, caso o projecto seja aprovado, refere que o traçado menos prejudicial será o da Alternativa N1, a qual acompanha o extremo da propriedade com a Mata do Duque, não retalhando nenhuma delas.

Refere, ainda, que a alternativa N1 apresenta melhores características geométricas, além de que se encontra mais afastada do núcleo populacional, Bairro de São Gabriel, o que implica menores impactes quer sociais quer de ruído.

Maria Luísa Soares de Castro Côrte-Real Paes de Vasconcelos, co-proprietária da propriedade denominada Monte Silvas, freguesia de Canha, concelho de Montijo manifesta-se contra o projecto em avaliação por considerar que já existe a EN 119, com nós de ligação à A13 e à EN 10 (no Infantado) a pouca distância das alternativas em avaliação.

No entanto, caso o projecto em avaliação seja aprovado, considera que a melhor solução será o traçado da alternativa N1 o qual, respeitando os limites das propriedades contínuas, apresenta menores impactes quer ambientais quer económicos.

Manifesta-se totalmente contra o traçado da Alternativa N2, pelos seguintes motivos:

- Atravessa um montado de sobro de referência, o qual foi capa do livro "Subericultura" do Professor J. Vieira Natividade;
- O montado atravessado representa uma riqueza genética insubstituível cuja defesa constitui um objectivo estratégico nacional;
- Divide ao meio a propriedade desvalorizando-a e dificultando a exploração;
- Inviabiliza a exploração cinegética – Coutada Turística do Monte Silvas – para a gestão da qual foi constituída uma sociedade para a sua exploração e põe em causa o posto de trabalho do guarda-florestal.

6. SÍNTESE DOS PARECERES RECEBIDOS NO ÂMBITO DA CONSULTA PÚBLICA

No período da Consulta Pública foram recebidos **11 pareceres**, com a seguinte proveniência:

- Câmara Municipal de Alcochete;
- Câmara Municipal de Montijo;
- Câmara Municipal de Palmela;
- Câmara Municipal de Alcochete
- Junta de Freguesia de Canha (Montijo);
- ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações;
- REN - Redes Energéticas Nacionais;
- Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza e Núcleo Regional de Setúbal
- SPEA – Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves;
- Ana Maria Soares Reis Moura Figueiredo e Isabel Maria Soares Reis Moura (freguesia de Canha, concelho de Montijo);
- Maria Luísa de Castro Côrte-Real Paes de Vasconcelos (freguesia de Canha, concelho de Montijo).

A **Câmara Municipal de Alcochete** recomenda que seja adoptado um traçado alternativo no troço de ligação à A12, minimizando o impacte negativo da compartimentação de importantes unidades de produção agrícola da área do Passil.

Solicita, ainda, a construção de um nó de acesso à EN 4 no Passil.

A **Câmara Municipal de Montijo** considera que o EIA em avaliação deveria incluir a totalidade do troço da EM 533 compreendido entre a EN 4 e a EN 10, como um troço potencialmente afectado pelas fases de construção e exploração do NAL, assumindo que, somente com a beneficiação integral daquele troço da EM 533 se assegura plenamente a redundância nas opções possíveis de entrada e saída do NAL e a homogeneidade interna daquele troço entre a EN 4 e a EN 10.

Refere, ainda, que no que toca a toda a extensão da EM 533, considerada como uma acessibilidade conexa, que assegura igualmente um enquadramento estratégico e uma alternativa não portajada de acesso rodoviário sub-regional, deveria igualmente merecer a melhor atenção quanto à sua requalificação e beneficiação integral, designadamente, no troço de ligação ao núcleo urbano de Canha que registará níveis de solicitação de tráfego crescentes, quer na fase de construção, quer na fase de exploração no NAL.

A **Câmara Municipal de Palmela** emite parecer favorável condicionado ao seguinte:

- prever espaços pedonais ao logo de estabelecimentos e obras de arte programadas, dotados de iluminação pública, sempre que a intensidade de tráfego o recomende ou se situem em contexto urbano;
- assegurar soluções de continuidade na transição daqueles espaços pedonais com as bermas das vias restabelecidas;

- corrigir a descrição dada às alternativas ambientalmente preferíveis, onde se lê A33, S2 (entre os km 0 e 6) e S4 (entre os km 6 e 11b) verificando-se que a S2 inicia-se no km 0 e termina no km 4+108 e não no km 6, e que o km 6 da S4 não tem continuidade com o final da S2 (ou mesmo com o km 6 da S1);
- que a referência à solução Poente para o vaivém ferroviário de acesso ao NAL (RAVE Solução 2) deixe de ser considerada por força da recente resolução do conselho de ministros nº 22/2010;
- que das alternativas ambientalmente preferíveis consideradas, aquela que melhor serve os interesses municipais é a constituída pela **conjugação das soluções S1 e S2**;
- interligação rodoviária de 2º nível entre o Novo Aeroporto de Lisboa, a Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e o Porto de Setúbal, por força da sua importância estratégica para o desenvolvimento da AML, conseguida pela continuidade à ligação entre o NAL e a EN 4, no sentido sul, em direcção à Estrada Regional 5, com o aproveitamento do espaço canal reservado ao vaivém e interligando depois com a Plataforma Logística e Porto de Setúbal, contemplando a execução das variantes aos núcleos urbanos do Poceirão e Águas de Moura;
- realocização do nó de ligação da EN 4 ao NAL e adequação do respectivo traçado provocando a inflexão da via para a Poente;
- beneficiação da EM 533 em toda a sua extensão (entre Palmela e Aldeia Nova da Aroeira), na continuação do troço já contemplado na proposta do estudo prévio com 1900 metros de extensão inserido no concelho de Montijo, numa extensão restante com cerca de 25 1250 metros, considerando a sua reabilitação e o ajuste para um novo perfil transversal com 7,5 metros de largura (incluindo faixas de rodagem de 6,5 metros e bermas laterais pavimentadas com 0,50 metros;
- minimização dos impactes ambientais inerentes à fase de execução de obras, principalmente ao longo das vias municipais e em aglomerados populacionais, nomeadamente no que concerne à poluição atmosférica e sonora, segurança rodoviária e todos os aspectos que possam vir a condicionar a actividades económica local.

A **Junta Freguesia de Canha (Montijo)** refere que, relativamente aos acessos Sul, faz sentido que o acesso principal ao NAL se faça directamente pela nova via directamente ligada à A12 e por conseguinte à cidade de Lisboa.

Refere, ainda, que não tem preferência pela solução escolhida.

Relativamente à ligação da EN 10 ao NAL, manifesta-se favoravelmente, pois considera que constitui o ponto de acesso directo ao NAL mais próximo do núcleo urbano da freguesia.

Sugere, ainda, a requalificação da EM 533 por mais 3 km para nascente, até ao núcleo urbano de Canha e por mais cerca de 5 km sudoeste até à EN 4,

Quanto ao acesso Norte, considera que se deveria fazer pela Alternativa N1, a variante mais a Norte.

Refere que em termos de ocupação do território considera fazer sentido haver uma maior distância possível entre os diversos acessos Sul (A33, EN 4 e EN 10) e o único acesso Norte (IC13).

Por outro lado, a escolha da Alternativa N1, irá preservar uma zona sensível de montado de sobro situado nas Herdades do Calção e Monte Silvas.

Os particulares da freguesia de Canha, concelho de Montijo, manifestam-se contra o projecto em avaliação, uma vez que já existe uma estrada com traçado paralelo (IC 119) com um nó de ligação à A13 em Santo Estêvão e um nó de ligação à EN 10 no Infantado.

No entanto, caso o projecto seja aprovado, consideram que se deveria optar pela Alternativa N1, pelos seguintes motivos:

- a Alternativa N2 irá atravessar, destruindo em grande parte, uma plantação de 15 Ha de pinhal e 30 Ha de montado de sobre feita com apoios comunitários em 2003.
- o Traçado N2 implica a inviabilização da Coutado Turística do Monte Silvas e a viabilidade económica da propriedade depende da existência de recursos e rendimentos complementares associados, nomeadamente cinegéticos.
- a Alternativa N2 irá, ainda, afectar uma área de montado jovem com excelente e reconhecida qualidade de cortiça;
- o traçado da Alternativa N2 não respeita os limites da propriedade, retalhando-a.

Face ao exposto, caso o projecto seja aprovado, refere que o traçado menos prejudicial será o da Alternativa N1, a qual acompanha o extremo da propriedade com a Mata do Duque, não retalhando nenhuma delas.

Refere, ainda, que a alternativa N1 apresenta melhores características geométricas, além de que se encontra mais afastada do núcleo populacional, Bairro de São Gabriel, o que implica menores impactes quer sociais quer de ruído.

A **Quercus** considera que o EIA em análise avalia em termos gerais os elevados impactes que o projecto terá na organização do território e, conseqüentemente, os seus efeitos no tecido socioeconómico da região.

Por outro lado, refere a necessidade de uma avaliação estratégica global e integrada dos vários projectos de infra-estruturas que se perspectivam para a região.

Conclui, referindo que emite parecer desfavorável a parte do EIA, devido à necessidade de correcções para a A33 e o IC13 não estar em conformidade nem ser fundamental para ligação ao NAL.

Considera que para a A33, na zona sul da EN 4 (Malhada das Meias), não existindo alternativas, o corredor deverá ser ripado para Norte, minimizando os elevados impactes sobre os povoamentos de sobreiro e reduzindo o efeito barreira no território.

Defende que a alternativa S3 é menos impactante para os povoamentos de sobreiro pelo que é preferível à S4.

No que diz respeito ao IC 13, considera que o impacte do projecto em áreas de forte implantação rural não poderá ser apenas avaliado ao nível meramente legalista da desafecção de terrenos de RAN/REN e de montados de sobreiro e azinho, mas deverá ter em conta o seu impacte na reorganização do território, em conformidade com um desenvolvimento que se pretende saudável.

A **SPEA** apresenta um conjunto de críticas ao EIA, tais como:

- insuficiente descrição da importância nacional e internacional da ZPE do Estuário do Tejo.
- em consequência directa do deficiente estudo da avifauna que depende da área afectada pelo empreendimento, não foi considerada a importância da área de arrozal a sul da EN 4 para as aves aquáticas migradoras. Refere que a área de arrozal entre a EN 4 e a Barragem da Venda Velha, no braço Norte, e a aldeia de Rio Frio, no braço Sul, alberga importantes populações de espécies ameaçadas em Portugal e na União Europeia;
- não foi tido em conta o impacte conjunto do empreendimento e dos empreendimentos associados (NAL, TTT, LFAV Lisboa-Madrid) na dinâmica das populações de aves entre os dois estuários;
- não foram consideradas verdadeiras alternativas de traçado da A33 na ligação à A12, uma vez que todas atravessam a área de arrozal a sul da EN4. Refere que tendo em conta o forte impacte nas aves ameaçadas que depende da ZPE do Estuário do Tejo, constitui uma violação do artigo 6º da Directiva 94/43/CEE.

- não foram considerados os impactes cumulativos com outros projectos na mesma região, como o NAL e a TTT, o que constitui uma violação do disposto no Artigo 6º da Directiva 94/43/CEE.

Considera que é necessário assegurar a realização de um EIA do NAL completo, que avalie profundamente todos os impactes, incluindo os impactes cumulativos entre as várias infra-estruturas associadas, e compare todas as opções, incluindo a opção zero, de modo a que possam ser tomadas decisões bem fundamentadas.

Refere que enquanto não forem realizados estudos integrados, considera que o projecto em avaliação deverá ser suspenso.

A **REN** informa que o projecto em avaliação interfere com a Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN).

Refere que está previsto um cruzamento entre o P.K. 31 e o P. K. 32 da linha 1000 do Gasoduto Setúbal-Leiria (Lote 1) pelas alternativas S1 e S2 da futura A 33, após o viaduto sobre a Vala da Amieira.

Assim, alerta que, ao abrigo do decreto-lei nº 11 de 13 de Janeiro, foi constituída uma faixa de servidão com 20 metros de largura centrada ao longo do eixo longitudinal do gasoduto, na qual não é permitida a realização de qualquer trabalho susceptível de afectar, directa ou indirectamente, a infra-estrutura sem que sejam tomadas as precauções consideradas suficientes.

Como tal, refere que o proponente deverá obrigatoriamente contactar a REN, com a devida antecedência, para apresentação do projecto de compatibilização da futura auto-estrada com a referida infra-estrutura, o qual poderá necessitar de ser complementado com uma análise de risco.

Por último, alerta que qualquer eventual intervenção no gasoduto não poderá condicionar ou interromper as actuais condições de segurança e operacionalidade da RNTGN e implicará sempre a celebração de um contrato entre a REN-Gasodutos e o promotor do projecto, documento que definirá adicionalmente quais as garantias e/ou seguros que se venham a considerar necessários.

A **ANACOM** refere que os corredores previstos para a implementação das vias rodoviárias em avaliação não apresentam condicionantes decorrentes de servidões radioeléctricas constituídas.

Rita Cardoso

ANEXOS

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participarem na Consulta Pública
- Pareceres

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do "Jornal de Notícias"	Rua Gonçalo Cristóvão, 195 – 219	4049-011 PORTO
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	A/c Sr. José Milheiro Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal "O Expresso"	Edifício São Francisco de Sales Rua Calvet de Magalhães, 242	2770-022 PAÇO DE ARCOS
Redacção do "Diário de Notícias"	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção do Jornal "Correio da Manhã"	Av.ª João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção do "Jornal Público"	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto, Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Avenida Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40	2749-502 BARCARENA
Jornal Concelho de Palmela	Rua Camilo Castelo Branco, n.º 163 – Lojas F, G, H – 2910-450 Setúbal	2910-450 Setúbal
Correio do Montijo	Rua do Bocage, nº 12 - A . 2890-052 Alcochete	2890-052 Alcochete
Rádio Palmela - Emissora Regional, C.R.L.	Lg. São João Baptista 17	PALMELA, SETÚBAL 2950-248

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Associação Nacional de Municípios Portugueses - ANMP	Av. Elias Garcia, 7 – 1º	1000-146 LISBOA
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Ferreira Lapa, 25 – r/c	1150-155 LISBOA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Rua da Vitória, 53-3-Esqº	1100-618 LISBOA
ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações	Av. José Malhoa, 12	1099-017 LISBOA
Autoridade Nacional para a Protecção Civil	Av. do Forte em Carnaxide	2794-112 CARNAXIDE
ANA – Aeroportos de Portugal, SA	R. D, Edifício 120, Piso 1 Aeroporto de Lisboa	1700-008 LISBOA
Grupo Flamingo	Alameda 25 de Abril Nº. 11 2855-211 Corroios	2855-211 Corroios
Comissão Vitivinícola Regional da Península de Setúbal	Rua Padre Manuel Caetano, nº 26	2950-253 Palmela
Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente/UNL	FCT/UNL – Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
Direcção Geral do Turismo	Avenida António Augusto Aguiar 86	1050-018 Lisboa
Instituto do Vinho e da Vinha	Rua Mouzinho da Silveira, 5	1250-165 LISBOA
REN – Rede Eléctrica Nacional	Av. Estados Unidos da América, 55	1749-061 LISBOA
REN Gasodutos	EN 116 Km 31 Vila de Rei	2675-505 BUCELAS
Herdade de Rio Frio	Rio Frio	2955-014 PINHAL NOVO
SETGÁS	Rua Leite de Faria, 2 Vale Fetal	2820-476 Charneca da Caparica
Transgás	Rua Tomás da Fonseca, Torre C, 6º Andar	1600-209 Lisboa
Libertas Grupo Imobiliário	Rua Viriato, nº 27, 5º A	1050-234 LISBOA
Associação para o Desenvolvimento Rural da Península de Setúbal	Estrada Nacional 379 Espaço Fortuna Artes e Ofícios	2950-807 Quinta do Anjo, Palmela
AMPV Associação de Municípios Portugueses do Vinho	Rua 16 de Novembro	2071-909 Cartaxo

NOME	MORADA	LOCALIDADE
	Torreão do Mercado Municipal do Cartaxo Apartado 55	
CLC-Companhia Logística de Combustíveis	Estrada Nacional 366 Km 18, Aveiras Cima	2050-366 Azambuja
Amarsul – Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos, S.A.	Avenida Luís de Camões	2860 Moita
SIMARSUL – Sistema Integrado Multimunicipal de Águas Residuais da Península de Setúbal, SA	Av. Luísa Todi, 300-3º	2900-452 Setúbal



MUNICÍPIO DE ALCOCHETE

CÂMARA MUNICIPAL

Largo de S. João - 2894-001 Alcochete - PORTUGAL - Contribuinte Fiscal: 506 788 490
 TEL: 212 348 600 - FAX: 212 348 690 - EMAIL: geral@cm-alcochete.pt
 www.cm-alcochete.pt

IPA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SDGFS	SDGLP	SDGIM
SESSORIA		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
JPEA	DFEMP	GERA
JACAR	DPCA	GTIC
JALS	LRA	GDAL
JOGR	NGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/>
		GAIA
UTROS		

À
 Agência Portuguesa do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9/9A
 Zambujal
 Apartado 7585
 2611-865 AMADORA

Sua referência

Sua Comunicação de

Nossa referência
DOTU/STData
2010/04/08Assunto: Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto

Em relação ao assunto mencionado em epígrafe, tenho a honra de informar que esta Câmara Municipal, pretendendo minimizar o impacto negativo da compartimentação de importantes unidades de produção agrícola da área do Passil que terá significativos efeitos nefastos da economia local, recomenda que seja adoptado um traçado alternativo no troço de ligação à A12.

Para além do exposto, e conforme as propostas apresentadas junto do Sr. Secretário de Estado e dos responsáveis da "Brisa", esta Câmara Municipal considera necessária a construção de um nó de acesso à E.N.4 no Passil.

Junta-se em anexo planta com indicação dos traçados propostos.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Câmara

Luis Miguel Franco (Dr.)

Anexo: O mencionado
 AMV/PR



203

CÂMARA MUNICIPAL DE MONTIJO

Centenário da República *“Aldeia Galega, a terra mais maciçamente republicana”*

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
ASSESSORIA			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI	
<input type="checkbox"/> DQAR	<input type="checkbox"/> DRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS:			

AM

Exmo. Senhor APA 2010-05-17 10:42 E-011802/2010
 Director Geral da
 Agência Portuguesa do Ambiente
 Rua da Murgueira, n.º 9/9ª
 Zambujal – Apartado 7585
 2611-865 Amadora

14 MAIO 2010

V/Ref.ª N.º 134/10
 N/Ref.ª 09 /DAU/DPU/AM
 Montijo, 07 de Maio de 2010

ASSUNTO: Parecer da Câmara Municipal de Montijo sobre o Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental dos Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto – AIA2184/GAIA.

O presente Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sobre o projecto de Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), pressupõe a identificação das acções do projecto de acessibilidade, nas suas diferentes fases, os potenciais efeitos ambientais delas resultantes e a aquisição de uma visão cruzada e integradora, nas diferentes escalas de ordenamento territorial, aplicável no caso vertente, ao território do Concelho de Montijo.

Neste contexto, relativamente às novas ligações propostas no projecto de Acessos Rodoviários ao NAL:

- A33 (alternativas S1, S2, S3 e S4);
- Ligação da EN4 ao NAL (alternativas L1, L2);
- IC13 (alternativas N1, N2);

Considera-se que a abordagem e a definição dos elementos que informam o presente EIA, revela-se coerente, não se verificando nenhuma ocorrência que prejudique a sua aceitação. Todavia, julga-se pertinente salientar uma questão, que na óptica da Câmara Municipal de Montijo se revela fundamental assegurar no âmbito do projecto de acessibilidade rodoviária e no presente processo de EIA, de forma a garantir uma avaliação global coerente.

A.D.
 Beating
 Chito
 CR
 18/5/10



209

AM

CÂMARA MUNICIPAL DE MONTIJO

Centenário da República “*Aldeia Galega, a terra mais maciçamente republicana*”

Deste modo, tomando em consideração a opção de beneficiação da EM533, apenas no troço (de 3Km) entre a EN10 e uma nova rotunda de acesso ao NAL, verifica-se que o presente EIA, não ponderou devidamente a relevância das características funcionais da EM533 e o significado dos impactes previsivelmente gerados pelo projecto de acessibilidade, nomeadamente na totalidade do troço compreendido entre a EN10 e a EN4, como uma área de intervenção directa do projecto do NAL, sobre a qual inevitavelmente se farão sentir impactes directos do projecto, quer na fase de construção, quer na fase de exploração do novo aeroporto.

Concretamente, no caso da EM533, salienta-se que esta via desempenha uma importante função no Território Este do Concelho de Montijo, articulando a EN4 e a EN10, bem como a uma escala sub-regional e regional, estabelece as ligações (a sul) ao Poceirão e (a norte) ao núcleo urbano de Canha (com ligação a Coruche). Neste sentido, a EM 533 perfila-se como uma via municipal estruturante no território do Montijo, com uma acentuada utilização, inclusive por tráfego de atravessamento regional (sul/norte) de pesados de mercadorias. Por esta razão, tal como foi considerado na sua caracterização, a EM 533 constitui uma ligação directa ao NAL, não se restringindo exclusivamente ao troço a beneficiar (3Km), compreendido entre o novo nó de acesso ao NAL e a EN10 (ligação norte), mas também no troço que assegura a ligação à EN4 (ligação sul).

Efectivamente, o EIA acompanha estritamente as opções do projecto de acessibilidade consideradas, colocando o foco de análise na nova rede de acessos portajados e não portajados - A33; IC13, nova ligação directa da EN4 ao NAL e beneficiação da EM533 a partir da EN10 em 3km de extensão – razão pela qual, considerando a articulação da rede viária existente e as funções por ela desempenhadas nas ligações locais ao nível concelhio e regional, parece-nos que as redes viárias municipais se irão ressentir por esse facto, não estando minimamente preparadas para enquadrar os impactes que advirão do forte aumento de tráfego previsível, quer na fase de construção do projecto quer na fase de exploração.



205

CÂMARA MUNICIPAL DE MONTIJO

Centenário da República “*Aldeia Galega, a terra mais maciçamente republicana*”

Deste modo, considera-se que o presente EIA deveria incluir a totalidade do troço da EM533 compreendido entre a EN4 e a EN10, como um troço potencialmente afectado pelas fases de construção e exploração do NAL, assumindo que, somente com a beneficiação integral deste troço da EM533 se assegura plenamente a redundância nas opções possíveis de entrada e saída do NAL e a homogeneidade interna deste troço compreendido entre a EN4 e a EN10.

Esta questão releva também no que toca a toda a extensão da EM533, considerada como uma acessibilidade conexa, que assegura igualmente um enquadramento estratégico e uma alternativa não portajada de acesso rodoviário sub-regional, que deveria igualmente merecer a melhor atenção quanto à sua requalificação e beneficiação integral, designadamente, no troço de ligação ao núcleo urbano de Canha que registará níveis de solicitação de tráfego crescentes (na ligação a Coruche), quer na fase de construção, quer na fase de exploração do NAL.

Conclusão:

Face ao exposto, perante a identificação prévia de factores de mudança facilmente identificáveis no sistema de mobilidade e acessibilidade no território do Concelho de Montijo, relacionados com o projecto de acessos rodoviários e as grandes infra-estruturas de equipamento previstas, considera-se relevante os seguintes aspectos que anteriormente se referiram, sejam reavaliados, incluídos e evidenciados no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental sobre o projecto de Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa.

Com os melhores cumprimentos,

A Presidente da Câmara,

Maria Amélia Antunes



05 MAIO 2010

MUNICÍPIO DE PALMELA
CÂMARA MUNICIPAL

E-010841/2010
206
Dr. António
Chagas

DEPARTAMENTO DE AMBIENTE E INFRA-ESTRUTURAS

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP
<input type="checkbox"/> SDGIM		
ASSESSORIA		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA
<input type="checkbox"/> OUTROS:		

PARA:

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

RUA DA MURGUEIRA, 9/9-A - ZAMBUJAL

2611 - 865 AMADORA

Sua referência

Sua data

Nossa referência

Data de expedição

2010/5205

03 MAIO 2010

Assunto: **CONSULTA PÚBLICA NO ÂMBITO DO PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO AMBIENTAL DO PROJECTO "ACESSOS RODOVIÁRIOS AO NOVO AEROPORTO DE LISBOA - AIA 2184"**

Na sequência do vosso ofício com referência 134/10 – AIA 2184/GAIA, vimos pelo presente informar que foi aprovado por unanimidade em reunião datada de 28 de Abril do corrente ano, a proposta de posição da Câmara Municipal de Palmela acerca do estudo acima referenciado, conforme texto da mesma que se transcreve.

“Está em curso, até 5 de Maio de 2010, a Consulta Pública referente ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projecto dos “Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa – AIA 2184”, promovido pelo Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território.

No âmbito da referida Consulta Pública, após análise aos documentos que constituem o respectivo Estudo Prévio, os serviços municipais com competências próprias sobre esta matéria, nomeadamente o Gabinete de Desenvolvimento Estratégico, o Departamento de Administração Urbanística e o Departamento de Ambiente e Infra-estruturas elaboraram os pareceres técnicos que suportam a presente proposta.

Assim, nos termos do disposto no artigo 64º, nº 7, alínea d) da Lei nº 169/99, de 18 de Setembro, trata-se de matéria residual de competência da Câmara Municipal, pelo que se propõe que seja aprovado o parecer favorável da Câmara Municipal de Palmela, condicionado nos seguintes aspectos:

- a) Prever espaços pedonais dedicados ao longo de restabelecimentos e obras-de-arte programadas, devidamente dotados de iluminação pública, sempre que a intensidade previsível de tráfego o recomende ou sempre que se situem em contexto urbano;*
- b) Assegurar soluções de continuidade na transição desses mesmos espaços pedonais com as bermas das vias restabelecidas;*

A D.
Beatriz Chagas
CR
10/5/10

Largo do Município, 2954-001 PALMELA
geral@cm-palmela.pt
TEL.: 212 336 600

Nir: 506 187 543
FAX: 212 336 619



MUNICÍPIO DE PALMELA
CÂMARA MUNICIPAL

207

- c) Corrigir a descrição dada às alternativas ambientalmente preferíveis (resumo não técnico - Janeiro 2010-
pagina 13) na parte onde se lê A33:S2 (entre os km 0 e 6) e S4 (entre os km 6 e 11b) verificando-se que a S2
inicia-se no km 0 e termina no km 4+108 e não no km 6, e que o km 6 da S4 não tem continuidade com o final
da S2 (ou mesmo com o km 6 da S1);
- d) Que a referência à solução Poente para o vaivém ferroviário de acesso ao NAL (RAVE Solução 2) deixe de
ser considerada por força da recente resolução do conselho de Ministros nº 22/2010;
- e) Que das alternativas ambientalmente preferíveis consideradas pelo estudo prévio, aquela que melhor serve
os interesses municipais ser a constituída pela conjugação das soluções S1 e S2;
- f) Considerar a interligação rodoviária de 2º nível entre o Novo Aeroporto de Lisboa, a Plataforma Logística
Multimodal do Poceirão e o Porto de Setúbal, por força da sua importância estratégica para o desenvolvimento
da AML, conseguida pela continuidade à ligação entre o NAL e a EN4, no sentido sul, em direcção à Estrada
Regional 5, com o aproveitamento do espaço canal reservado para o vaivém e interligando depois com a
Plataforma Logística e Porto de Setúbal, contemplando a execução das variantes aos núcleos urbanos do
Poceirão e Águas e Moura;
- g) Considerar a realocização do nó de ligação da E.N. 4 ao NAL e adequação do respectivo traçado
provocando a inflexão da via para Poente;
- h) Realizar a beneficiação da E.M. 533 em toda a sua extensão (entre Palmela e Aldeia Nova da Aroeira), na
continuação do troço já contemplado na proposta do estudo prévio com 1.900 m de extensão inserido no
Concelho do Montijo, numa extensão restante com cerca de 25.150 m, considerando a sua reabilitação e o
ajuste para um novo perfil transversal com 7,5 m de largura (incluindo faixas de rodagem de 6,5 m e bermas
laterais pavimentadas com 0,50 m;
- i) Necessidade de minimização dos impactos ambientais inerentes à fase de execução das obras,
principalmente ao longo das vias municipais e em aglomerados populacionais, nomeadamente no que
concerne à poluição atmosférica e sonora, segurança rodoviária e todos os aspectos que possam vir a
condicionar a actividade económica local.

Com os melhores cumprimentos.

Por sub-delegação de competências

(Despacho 31 /09 de 24 de Novembro)

O Director de Departamento

João Faim

Largo do Município, 2954-001 PALMELA
geral@cm-palmela.pt
TEL.: 212 336 600

NIF: 506 187 543
FAX: 212 336 619

Rita Cardoso

De: junta.canha@clix.pt
Enviado: terça-feira, 6 de Abril de 2010 17:17
Para: Rita Cardoso
Assunto: Acessos rodoviários ao Novo Aeroporto AIA2184

208

Exma. Sra. Dra. Rita Cardoso,

Queremos em primeiro lugar agradecer o envio para esta Junta de Freguesia do Estudo de Impacte Ambiental- Rev. 1 referente aos acessos rodoviários ao NAL.

Convidados que fomos a dar o nosso parecer acerca desses mesmos acessos, abaixo indicamos as nossas opiniões e sugestões.

Acessos Sul:

- A33- No nosso entender, faz todo o sentido que o acesso principal ao NAL se faça directamente por esta nova via directamente ligada à A12 e, por conseguinte à cidade de Lisboa. Sobre as 4 alternativas indicadas, não temos qualquer preferência quanto à opção que venha a ser escolhida.

- Ligação EN10 ao NAL- É com muito bons olhos que vemos esta proposta de acesso, pois constitui o ponto de acesso directo ao NAL mais próximo do núcleo urbano da nossa Freguesia.

Já que este acesso se fará pela requalificação da EM 533 a partir do nó das Taipadas, sugerimos que a requalificação dessa mesma via se prolongasse por mais cerca de 3 Km para nascente, até ao núcleo urbano de Canha, e por mais cerca de 5 Km Sudoeste até à EN 4.

Temos a certeza que este acesso do NAL à EN 10 irá representar um verdadeiro pólo de desenvolvimento para a nossa Freguesia de Canha.

Acesso Norte:

- IC 13- Em nossa opinião, este acesso dever-se-ia fazer pela Alternativa N1, ou seja a variante mais a Norte.

Por um lado, em termos de ocupação do território, pensamos fazer todo o sentido haver uma maior distância possível entre os diversos acessos Sul (A 33, EN 4 e EN 10) e o único acesso Norte (IC 13).

Por outro lado, a escolha da Alternativa N 1, irá preservar uma zona sensível de um nobre e repertoriado montado de sobro situado nas Herdades do Calção e Monte Silvas.

Certos da vossa melhor atenção quanto a estas nossas sugestões, apresentamos os nossos respeitosos cumprimentos.

António José Lopes Saltão.

---- Área de Clientes Optimus Clix – Toda a gestão dos seus serviços online! <http://cliente.clix.pt/>.

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP
<input type="checkbox"/> SDGIM		
ASSESSORIA:		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA
<input type="checkbox"/> OUTROS:		

APA 2010-03-18 11:25 E-006362/2010

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

Ministério do Ambiente, do Ordenamento do
Território e do Desenvolvimento Regional
R MURGUEIRA 9 9A
APARTADO 7585
2611-865 AMADORA

S/ referência
S-002573/2010

S/ comunicação
26-02-2010

N/ referência
ANACOM-S14638/2010
304030 - 651065

Data
15/03/2010

Assunto: AIA2184 CONSULTA PÚBLICA - ACESSOS RODOVIÁRIOS AO NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Em resposta ao ofício de V. Exas. acima referenciado, foi analisada a área dos corredores previstos para implementação das vias rodoviárias em projecto, na perspectiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre essas áreas, decorrentes da existência de servidões radioeléctricas constituídas ou em vias de constituição ao abrigo do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de Novembro.

Em resultado da análise verificou-se que os corredores previstos para implementação daquelas vias rodoviárias não apresentam condicionantes decorrentes de servidões radioeléctricas constituídas. Assim, o ICP-ANACOM não coloca objecção à implementação do projecto em causa em qualquer dos corredores indicados.

Com os melhores cumprimentos,


LUIISA MENDES
Directora de Gestão
do Espectro

A Bus Rib Caudas
CR
22/3/10

REN Gasodutos, SA

*Deputado
Gasodutos*

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP
<input type="checkbox"/> SDGIM		
ASSESSORIA		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> OTIC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> QDAI
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DQRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA
<input type="checkbox"/> OUTROS:		

Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal
Apartado 7585 ALFRAGIDE
2721-865 AMADORA

Sua referência
Of.Cir.136/10/GAIA-AIA2184

Sua comunicação de
26.02.2010

Nossa referência
CT GDOR 126/2010

Data
15/03/2010

Assunto Consulta Pública no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto "Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto - AIA2184"

Exmos. Senhores

Em resposta à carta de V. Exas. identificada em epígrafe, informamos que, após a análise realizada aos documentos que estão disponíveis na vossa página da Internet, se constata que o projecto dos acessos rodoviários ao novo Aeroporto de Lisboa interferem com a Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN), mais concretamente, está previsto um cruzamento entre o P.K. 31 e o P.K. 32 da linha 1000 do nosso Gasoduto Setúbal - Leiria (Lote 1) pelas alternativas S1 e S2 da futura A33, após o viaduto sobre a Vala da Amieira.

Deste modo, alertamos que, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 11/94 de 13 de Janeiro, foi constituída uma faixa de servidão com 20 metros de largura centrada ao longo do eixo longitudinal do gasoduto, na qual não é permitida a realização de qualquer trabalho susceptível de afectar, directa ou indirectamente, a nossa infra-estrutura sem que sejam tomadas as precauções consideradas suficientes.



*A Feus
Ribeiro
22/3/10*

Nesse sentido, o promotor do projecto em análise deverá obrigatoriamente contactar-nos, com a devida antecedência, para apresentação do projecto de compatibilização da futura auto-estrada com a nossa infra-estrutura, o qual poderá necessitar de ser complementado com uma análise de risco.

Não obstante, alertamos que qualquer eventual intervenção no gasoduto não poderá condicionar ou interromper as actuais condições de segurança e operacionalidade da RNTGN e implicará sempre a celebração de um contrato entre a REN-Gasodutos e o promotor do projecto, documento que definirá adicionalmente quais as garantias e/ou seguros que se venham a considerar necessários.

Com os nossos melhores cumprimentos,



Luís Ferreira
Operação de Rede
Director

Rita Cardoso

Assunto: FW: Posição da Quercus EIA acessos rodoviários ao NAL
Anexos: Parecer da Quercus EIA Ligação Rodoviária ao NAL 5-5-2010.doc

2/2

De: Florestas Quercus [mailto:florestas@quercus.pt]
Enviada: quarta-feira, 5 de Maio de 2010 17:28
Para: AIA
Cc: 'Florestas Quercus'
Assunto: Posição da Quercus EIA acessos rodoviários ao NAL

Exmo. Sr. Presidente da APA,

A Quercus vem em anexo remeter o seu parecer sobre o EIA dos acessos rodoviários ao NAL.

Com os melhores cumprimentos,

Pela Quercus,

Domingos Patacho



Parecer da Quercus sobre o Estudo de Impacte Ambiental dos Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa

Nos termos do disposto nos Artigo 14º do D.L. 69/2000, de 3 de Maio e 14º do D.L. 197/2005, de 8 de Novembro, relativo à participação pública nos processos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), vem a Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza, apresentar o seu parecer relativo ao Estudo Prévio do Estudo de Impacte Ambiental dos Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete.

Considerações prévias

Este estudo está associado aos novos acessos ao NAL, sendo complementar da ligação ferroviária, no entanto, a importância deste projecto e as suas implicações para o ordenamento do território ao nível local e regional, são relevantes.

Acresce que a decisão de alteração da localização do Novo Aeroporto de Lisboa da Ota para a zona do Campo de Tiro de Alcochete (RCM n.º 13/2008, de 22 de Janeiro), resulta num novo realinhamento da Área Metropolitana de Lisboa e da criação de novos eixos de crescimento (embora não necessariamente de desenvolvimento) em áreas até agora bastante conservadas e de elevado valor natural e paisagístico, como a zona dos montados de sobre a sul da Barroca de Alva, onde existem fortes pressões sobre o ecossistema e elevados impactes com a execução das diversas infra-estruturas.

Apesar de termos consultado o EIA, o Resumo Não Técnico disponível no site da APA é difícil de ser consultado por ser muito pesado (78Mb), o que condiciona o acesso à informação para o público em geral.

Apreciação global

O projecto é promovido por duas entidades, a BRISA, relativamente à A33 e a Estradas de Portugal para o IC13 e restantes ligações rodoviárias.

Este EIA apresenta uma estrutura organizada, que permite avaliar de forma coerente e legível os vários impactes ao longo dos traçados das alternativas apresentadas.

As alternativas de traçado em apreciação no presente EIA devem considerar a existência de alternativas de localização às condicionantes legais e de ordenamento do território, como a salvaguarda dos povoamentos de sobreiro para a A33 entre a zona da Barroca de Alva no concelho de Alcochete e o

NAL e também para o IC13.

Justificação do projecto

Ao nível local, e mesmo regional, os impactes cumulativos inerentes a uma expansão urbana decorrente da instalação de um conjunto de infra-estruturas pesadas perspectivam-se extremamente complexos e passíveis de induzir um desenvolvimento contrário ao estipulado nos planos regionais de ordenamento do território, e concretamente no PROTAML, pelo que estes impactes cumulativos deviam ser devidamente avaliados.

Uma das principais preocupações é o facto destas infra-estruturas ficarem associadas à expansão urbanística em virtude de alterações aos instrumentos de gestão territorial decorrentes da pressão da especulação imobiliária, situação que os governos deveriam travar.

Com efeito, um dos objectivos constantes no PROTAML é “a contenção da expansão da Área Metropolitana de Lisboa, sobretudo sobre o litoral e as áreas de maior valor ambiental, bem como nas zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico”.

Avaliação de impactes

As alternativas propostas não apresentam diferenças muito relevantes entre si, pelo que deviam ter sido apresentadas mais soluções para avaliação.

O EIA reconhece que o projecto se localiza sobre o sistema aquífero do Tejo-Sado (Margem Esquerda), pelo que as intervenções devem ter sempre presente esta vulnerabilidade.

Mais uma vez, são negligenciados valores importantes, como o papel dos montados ao nível da sustentabilidade dos ecossistemas e da economia regional e nacional. Apesar de terem sido avaliados os montados neste estudo, não foram devidamente avaliadas as áreas de povoamento de sobreiro afectadas por este projecto.

Para a A33, na zona a sul da EN 4 (Malhada de Meias), não existindo alternativas o corredor deve ser ripado para Norte, minimizando os elevados impactes sobre os povoamentos de sobreiro e reduzindo o efeito barreira no território. A faixa para esta auto-estrada deve ser a mais estreita possível, evitando grandes faixas desmatadas como aconteceu próximo na A13.

Considera-se fundamentais existirem diversas passagens inferiores para a fauna. Também é necessário efectuar um sistema de recolha e tratamento dos compostos lixiviados do pavimento (hidrocarbonetos), para evitar contaminação do aquífero.

Só a A33 afecta entre 57,1 ha e 82,5 hectares de montado de sobreiro, pelo que defendemos que este valor seja o mais minimizado possível.

A alternativa S1 atravessa uma maior área de povoamentos de sobreiro e uma pequena parte da ZPE do Estuário do Tejo, pelo que consideramos deve ser chumbada.

2/5

Defendemos que a alternativa S3, é menos impactante para os povoamentos de sobreiro pelo que é preferível à S4.

Para o IC13, apesar do EIA sugerir a solução N2, o troço termina junto de uma pequena povoação no meio da charneca ribatejana (Branca), não apresentando alternativas em grande parte do traçado onde existem espécies prioritárias e povoamentos de sobreiro sem terem sido avaliadas as alternativas de localização menos impactantes, pelo que nesta via o estudo deve ser reformulado. Este traçado do IC13 não faz sentido, até porque apresenta uma via rápida a terminar em espaço rural, ligando depois através de uma Estrada Municipal 515, até à EN 119 próximo do Biscainho, no município de Coruche. Este projecto do IC13 deve ser reavaliado e se existir enquadramento a via deveria ter ligação directa à EN 119 no concelho de Coruche.

Só o IC 33 afecta entre 26,4 ha e 43, 2 hectares de montado de sobreiro, sem que fossem estudadas e avaliados traçados alternativos de localização em grande parte do lanço, não estando de acordo com a regulamentação de protecção ao sobreiro.

Apresenta nesta área habitats prioritários para a conservação, de acordo com a Directiva Habitats, como os salgueirais (91E0*) e tojais/urzais (2150*), nos montados de sobreiro, o que reforça a necessidade de reavaliação.

A maioria da área de estudo deste EIA está em espaço rural onde domina o montado de sobreiro, no entanto, apesar dos solos arenosos permeáveis estarem sobre o sistema aquífero da bacia do Tejo e Sado – Margem Esquerda, estranhamente quase não existe a condicionante da REN.

Consideramos que o impacto do projecto em áreas de forte implantação rural não poderá ser apenas avaliado ao nível meramente legalista da desafectação de terrenos de RAN/REN e de montados de sobreiro e azinho, mas deverá ter em conta o seu impacto na reorganização do território, em conformidade com um desenvolvimento que se pretende seja sustentável.

Medidas de minimização

Na sequência do exposto acima, entendemos que as medidas de minimização deverão contemplar formas de compensação às actividades agrícolas e florestais.

Sempre que sejam afectadas povoações, é imprescindível que sejam adoptadas medidas de minimização e de restabelecimento de ligações perdidas, através de acessibilidades alternativas que contemplem nomeadamente as populações mais desfavorecidas.

Ao nível dos montados, deverá ser assegurado o cumprimento da legislação de protecção, com a avaliação de alternativas que afectem menos povoamentos de sobreiro. No entanto, a decisão final deve também obrigar a medidas de compensação que procurem recuperar o valor funcional dos ecossistemas afectados.

Impactes cumulativos e impactes indirectos do projecto

Existe todo um conjunto de infra-estruturas associadas, ao nível das acessibilidades. Referimo-nos concretamente à Terceira Travessia sobre o Tejo, mais um projecto considerado indissociável, e ainda ao conjunto de outras acessibilidades incluindo a ferroviária.

Existem impactes indirectos do projecto pela alteração das classes de uso do solo — RAN, REN e montado, supostamente passíveis de controlo, se correctamente equacionadas a contingente pressão urbanística sobre estes territórios, bem como impactes associados ao aumento da pressão urbanística — passando de um uso predominantemente rural/natural para um de natureza urbana, aliado aos fenómenos de valorização especulativa dos terrenos que lhe estão frequentemente associados.

Considerações finais

Em conclusão, a Quercus considera que o presente EIA avalia em termos gerais os elevados impactes que o projecto terá na organização do território e, conseqüentemente, os seus efeitos no tecido sócio-económico da região.

Por outro lado, a necessidade de uma avaliação estratégica global e integrada dos vários projectos de infra-estruturas que se perspectivam neste momento para a região afigura-se pertinente.

Para a A33, o estudo refere as alternativas preferíveis deste EIA; S2 (0-6Km) e S4 (6-11Km), que em termos gerais é mais favorável, mas que consideramos a S3 mais favorável no parte final.

Para o IC13, o estudo refere como solução favorável; N2, com a qual discordamos conforme o referido anteriormente.

Neste sentido, a Quercus emite parecer desfavorável a parte desde Estudo Prévio, nomeadamente devido à necessidade de correcções para a A33 e devido ao IC13 não estar em conformidade e não ser fundamental para ligação ao NAL.

Lisboa, 5 de Maio de 2010

A Direcção Nacional da Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza e Núcleo Regional de Setúbal

Dre Beatriz 2/A
chito

APA 2010-05-07 11:22 E-011053/2010

Ex.mo Sr. Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira 9/9A
Zambujal
Apartado 7585- Alfragide
2721-865 Amadora

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP
<input type="checkbox"/> SDGIM		
ASSESSORIA:		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA
<input type="checkbox"/> OUTROS:		

Lisboa, 5 de Maio de 2010

Assunto: Avaliação de Impacte Ambiental "ACESSOS RODOVIÁRIOS AO NOVO AEROPORTO DE LISBOA"

A SPEA vem submeter junto das entidades competentes o seu parecer técnico referente ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) dos Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). Este EIA foi desenvolvido pela Ecosystema, SA, para dois proponentes, Brisa SA e Estradas de Portugal SA, de acordo as infra-estruturas em causa. O projecto de Acessos Rodoviários ao NAL inclui a construção e beneficiação das seguintes vias:

- A33 – Ligação por auto-estrada entre a A12 e a A13, passando pelo NAL;
- Ligação da EN4 ao NAL;
- Itinerário Complementar n.º 13, Sublanço A13 / Nó com a EM515;
- Beneficiação da EM 533, entre a EN10 e a rotunda de acesso ao NAL.

O desenvolvimento dos Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) está à partida limitado pelas condicionantes identificadas no presente EIA:

- Alteração e definição, através da Resolução de Conselho de Ministros nº 13/2008, de 22 de Janeiro, da localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona do Campo de Tiro de Alcochete, associada à solução rodo-ferroviária para a Terceira Travessia do Tejo (TTT) no corredor Chelas – Barreiro;
- O Estudo Prévio do IC13 – Lanço Alcochete/A13/Coruche. Este Estudo Prévio considerava duas soluções principais, Solução A e Solução B, contornando a primeira o CTA por norte e a segunda por sul. A Solução B constituiu o ponto de partida para a definição do traçado da A33, pela sua compatibilidade com a implantação geral adoptada para o NAL.

Foram estudadas duas ou três soluções alternativas em cada uma das vias incluídas neste EIA, com excepção da beneficiação da EM 533. As alternativas L1 e L2 da Ligação da EN4 ao NAL são válidas no caso de serem adoptadas as Soluções 1 e 2 do Estudo Prévio da Ligação Ferroviária ao NAL, respectivamente, que se encontra em fase de RECAPE.

Locais Afectados pelo Projecto:

- **Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo (PTZPE0010);**

Após a análise dos documentos disponíveis sobre o processo em causa, do enquadramento deste projecto no âmbito de outras grandes infra-estruturas previstas, do reconhecimento dos valores naturais existentes na áreas em causa, a constatação dos impactes previsíveis e potenciais sobre a fauna pela implementação dos projecto propostos, a SPEA **rejeita** este

A D's
Beatriz
chito
CR
10/5/10

ANEXO I**As razões pelas quais a SPEA rejeita este EIA:**

1. Insuficiente descrição da importância nacional e internacional da ZPE do Estuário do Tejo. Foi totalmente ignorada a importância internacional deste estuário e os enormes contingentes de espécies de aves migradoras ameaçadas que dependem desta área e das áreas em redor para alimentação e reposição da condição física durante as suas deslocações anuais.
2. Em consequência directa do deficiente estudo da avifauna que depende da área afectada pelo empreendimento, não foi considerada a importância da área de arrozal a sul da EN 4 para as aves aquáticas migradoras. Esta área de arrozal entre a EN 4 e a Barragem da Venda Velha, no braço Norte, e a aldeia de Rio Frio, no braço Sul, alberga importantes populações de espécies ameaçadas em Portugal e na União Europeia. Particularmente importantes são as populações de *Plegadis falcinellus* (300 – 1000 indivíduos, em conjunto com o paul da Barroca), *Platalea leucorodia* (mais de 100 indivíduos, em conjunto com o paul da Barroca), *Ardea purpurea* (máximo 15 indivíduos), *Himantopus himantopus* (mais de 150 indivíduos, em conjunto com o paul da Barroca) e *Limosa limosa* (mais de 1000 indivíduos).
3. Não foi tido em conta o impacto conjunto deste empreendimento e dos empreendimentos associados (NAL, TTT, LFAV Lisboa-Madrid) na dinâmica das populações de aves entre os dois estuários.
4. Não foram consideradas verdadeiras alternativas de traçado da A33 na ligação à A12, uma vez que todas atravessam a área de arrozal a sul da EN4. Tendo em conta os forte impacto nas aves ameaçadas que depende da ZPE do Estuário do Tejo, esta lacuna constitui uma violação do Artigo 6º da Directiva 94/43/CEE. Não se entende porque não foram estudadas alternativas mais próximas da ligação ferroviária ao NAL, a sul da barragem da Venda Velha e de Rio Frio, evitando deste modo o atravessamento da área de arrozais.
5. Também não foram considerados os impactes cumulativos com outros projectos na mesma região, como o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) e Terceira Travessia do Tejo (TTT), o que constitui mais uma violação do disposto no Artigo 6º da Directiva 94/43/CEE.

FIM

Ana Maria Soares Reis Moura Figueiredo
Av. Infante Santo 361, 1º Dtº
1350-181 Lisboa

219
APA 2010-04-28 14:48 E-010252/2010

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
ASSESSORIA			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DAÇAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI	
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS:			

Exmº Senhor
Director Geral da APA
Rua da Murgueira, nº 9/9A
Zambujal
Apartado 7585
2611 – 865 Amadora

Assunto: Acesso rodoviário Norte ao novo aeroporto – IC 13

Lisboa, 27 de Abril de 2010

Ana Maria Soares Reis Moura Figueiredo e Isabel Maria Soares Reis Moura respectivamente proprietária e usufrutuária do prédio rústico denominado Sesmaria do Calção, sito na freguesia de Canha, Concelho de Montijo e inscrito na Conservatória Predial de Montijo sob o nº 5, secção BB1 vêm, no âmbito da discussão pública ao novo traçado do IC13 (acesso Norte ao novo aeroporto) expor o seguinte.

A – Não compreendemos a necessidade desta nova estrada – IC 13 – uma vez que já existe uma estrada com traçado paralelo – IC 119 – com um nó de ligação à A 13 em Stº Estevão e um nó de ligação à EN 10 no Infantado. Uma nova estrada irá fragmentar e perturbar uma grande extensão de habitats e ecossistemas.

B – Na pior das hipóteses, caso decidam avançar com a construção da estrada e haja necessidade de optar por uma das alternativas propostas - **N1** e **N2**, somos da opinião que se deveria optar pela **Alternativa N1**, pelos motivos que passamos a explanar:

1. A Alternativa **N2** irá atravessar, destruindo em grande parte, uma plantação de 15 Ha de pinhal e 30 Ha de montado de sobre feita com apoios comunitários em 2003 (Programa AGRO Med. 3.1 - Apoio à Silvicultura, Projecto Nº 2001.54.0010962). Esta plantação resultou da reconversão de um antigo eucaliptal, o total do investimento foi de 186 270 euros, tendo tido uma comparticipação do estado português de 74 508 euros e uma comparticipação comunitária de igual valor, sendo o restante autofinanciamento (anexamos as condições financeiras de aprovação deste investimento e uma carta do IFADAP informando da conclusão financeira da fase de instalação do projecto). Posteriormente já foi alvo de vários investimentos da nossa parte, nomeadamente em limpezas de mato e podas de formação.

2. O traçado **N2** implica a inviabilização da Coutado Turfística do Monte Silvas, processo nº 745 da DGF, o que representa uma preocupação, uma vez que a viabilidade económica da propriedade depende da existência de recursos e rendimentos complementares associados, nomeadamente cinegéticos. De referir que os proprietários das herdades afectadas (Herdade da Sesmaria do Calção e Herdade

AD = Beatriz
chilho
CR
29/4/10

do Monte Silvas) constituíram uma sociedade denominada "Sociedade de Caça Turística do Monte Silvas" para a exploração dos recursos cinegéticos das mesmas e recentemente assinaram um contrato com um grupo de caçadores, válido para os próximos quatro anos.

3. A Alternativa **N2**, além de atravessar a plantação referida no ponto 1 irá afectar uma área de montado jovem com excelente e reconhecida qualidade de cortiça.

4. No traçado da **Alternativa N2** não houve qualquer preocupação em respeitar os limites da propriedade, retalhando-a. Consideramos que este traçado alternativo foi feito num gabinete, completamente alheio à realidade, nunca tendo sido contactados os proprietários afectados por esta alternativa nem visitado o local .

Numa altura em que à nossa volta se multiplicam campos de golfe e intenções de novos "resorts" nós optámos por investir na floresta, respeitando-a, valorizando-a e potencializando os seus produtos, porque acreditamos que o verdadeiro desenvolvimento está na preservação do património natural. Temos investido na melhoria e na preservação do ecossistema florestal, nomeadamente realizando limpezas de mato com recurso a roçadeira e não a grades de disco (operação muito mais cara por muito mais morosa), podas de formação, desbastes, análises de cortiça, eliminação de arvoredos secos e construímos um açude com objectivo ambiental e de protecção contra fogos. Estão previstos novos investimentos, tendo sido contactado um gabinete de estudos para o efeito, os quais neste momento estão dependentes de uma decisão sobre este traçado.

Face ao exposto somos da opinião que, caso seja decidido avançar com o IC 13, o traçado menos prejudicial será a **Alternativa N1** a qual acompanha grosso modo a extrema da nossa propriedade com a Mata do Duque, não retalhando nenhuma delas.

É evidente, também, que este traçado apresenta melhores características geométricas, além de que se encontra mais afastado do núcleo populacional, Bairro de São Gabriel, o que implica menores impactos quer sociais quer de ruído.

Pensamos que seria extremamente importante a confirmação dos factos expostos no local, pelo que deixamos os nossos contactos para tal efeito:

Ana Figueiredo: tm. 916629744, email – anamfig@hotmail.com

Isabel Moura: tm. 919255077, email – isabelmmoura@gmail.com

Francisco Figueiredo: tm. 937826810, email – fjoaofigueiredo@hotmail.com

Sem outro assunto subscrevemo-nos atentamente

De Vossas Exas. atenciosamente

Ono Paulo Pigueirodo

Isabel Maria Soares Reis Rane

Anexos:

- 1 - Mapa com os limites da propriedade.
- 2 - Mapa com os limites da coutada.
- 3 - Condições financeiras de aprovação e conclusão financeira da fase de instalação do projecto.

18 - Condições Financeiras de Aprovação

Nº IFADAP: 2001540010962	Data da Análise: 20-11-2001
Unidade Monetária: Escudo	Custos com IVA: Não

1 - O investimento proposto por V. Exa. foi aceite nas seguintes condições:

Rubricas	Montante considerado
Arborização - Prep.Terreno - Parcela 1	4785500
Arborização - Plantação/Sementeira - Parcela 1	1229457
Arborização - Outras - Parcela 1	841721
Arborização - Retancho - Parcela 1	198291
Arborização - Prep.Terreno - Parcela 2	7319000
Arborização - Plantação/Sementeira - Parcela 2	1064102
Arborização - Outras - Parcela 2	2223988
Arborização - Retancho - Parcela 2	319231
Elaboração do projecto	511229
Cartografia Digital	134474
Total do Investimento:	18626993

Deverão ser observadas as condicionantes técnicas e documentais anexas !

2 - O montante das ajudas ficou distribuído da seguinte forma:

Componente	Montante
Nacional	7450797
Comunitária	7450797
Total das Ajudas:	14901594



MARIA DO CARMO M. O. SOARES REIS

AV. INFANTE SANTO, 361 – 3º DTO.

1350-177 LISBOA

SUA REFERÊNCIA

SUA COMUNICAÇÃO DE

NOSSA REFERÊNCIA
(a indicar na v/resposta)

DATA

85100/3210/2004

07-04-2004

ASSUNTO: Conclusão Financeira da Fase de Instalação do Projecto

Projecto Nº. 2001.54.0010962

AGRO Med. 3.1 - Apoio à Silvicultura

Exmo(s) Senhor(es)

Sobre o projecto identificado em assunto, cumpre-nos referir que o montante total dos documentos comprovativos de despesa que nos foram apresentados corresponde ao valor do investimento inicialmente aprovado e contratado.

Nesta circunstância, informamos que consideramos a 1ª Fase de Instalação concluída e neste seguimento deverá iniciar a 2ª Fase de Consolidação com a abertura de novo Livro de Obra de acordo com o que está legalmente estipulado.

Em anexo devolvemos os originais dos Documentos Comprovativos que nos foram apresentados.

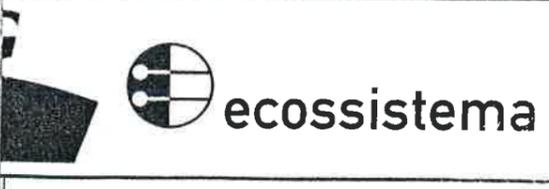
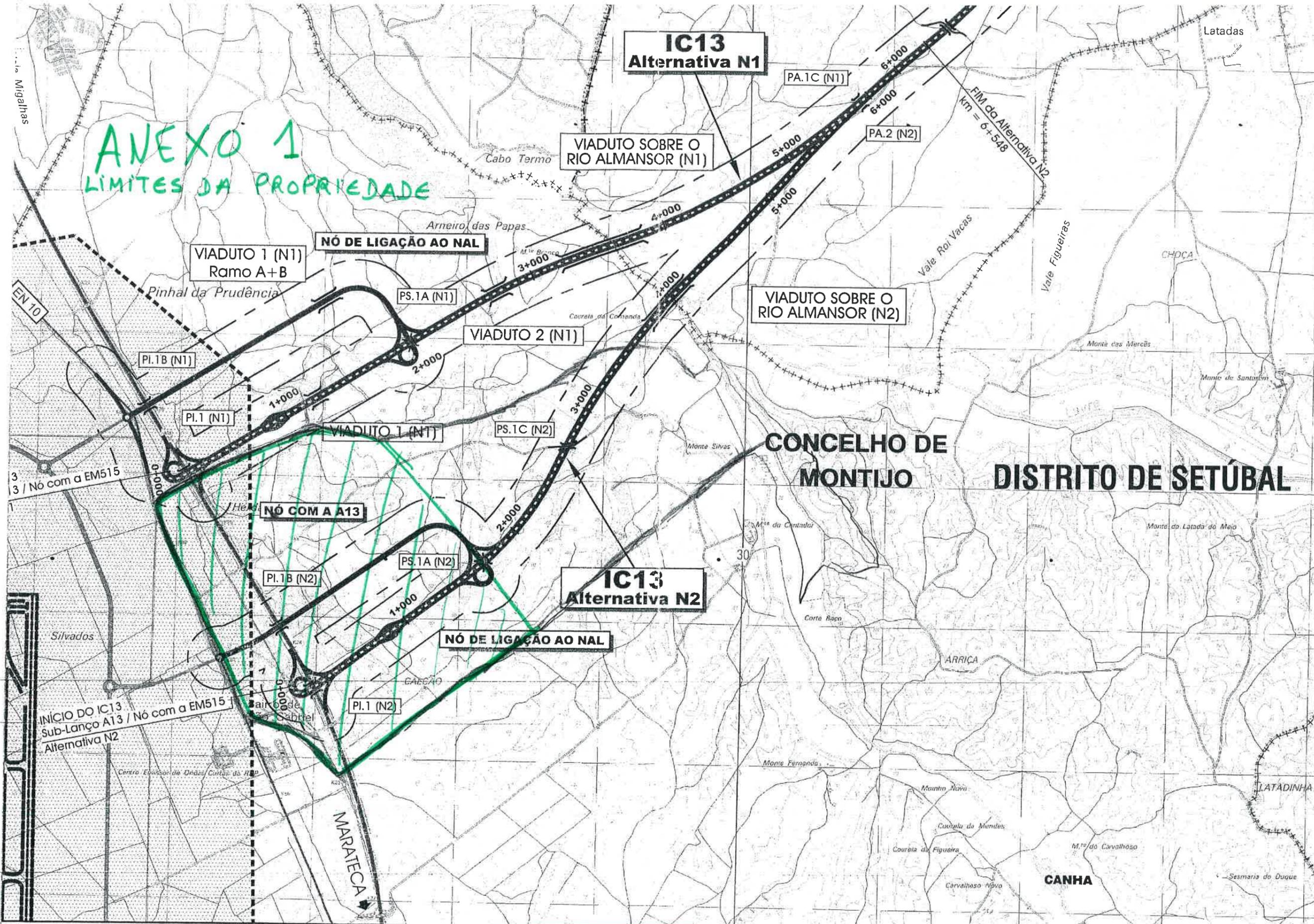
Com os melhores cumprimentos,

O IFADAP

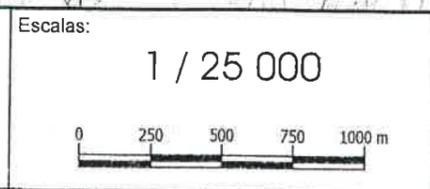
Técnico
(João Arsénio)

Director-Adjunto
(José Branco)

ANEXO 1
LIMITES DA PROPRIEDADE



Título complementar:
**ACESSOS RODOVIÁRIOS
 AO NOVO AEROPORTO DE LISBOA**



Projectou:
 Ana Mateus

Verificou:
 Rodrigues Antunes

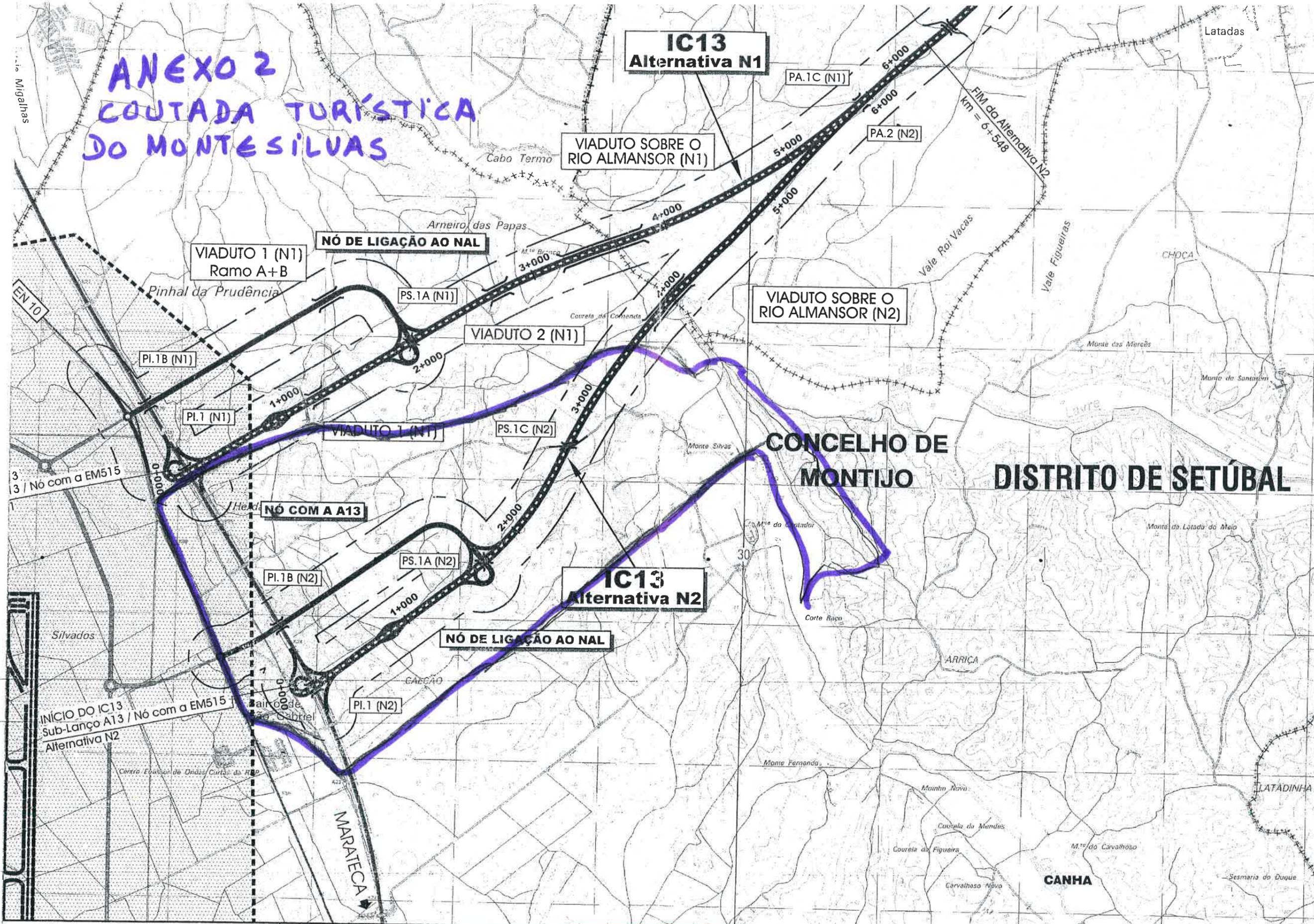
Desenhou:
 L. Filipe

Aprovou:

Substituiu:

Substituído por:

ANEXO 2 COUTADA TURÍSTICA DO MONTESILVAS



Título complementar:

ACESSOS RODOVIÁRIOS AO NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Escala:

1 / 25 000



Projectou:

Ana Mateus

Desenhou:

L. Filipe

Verificou:

Rodrigues Antunes

Aprovou:

Substitui:

Substituído por:



Em mão

226

APH 2010-04-29 11:28 E-010315/2010

Maria Luísa de Castro Côrte-Real Paes de Vasconcelos
Rua Monte Leite 442 Bloco C 1º Andar
2765-496 Estoril

*Dre - Beatriz
Chito*

Agência Portuguesa do Ambiente		
G <input type="checkbox"/> SDGFS <input type="checkbox"/> SDGLP <input type="checkbox"/> SDGIM		
ASSESSORIA		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMP	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DP/CA	<input type="checkbox"/> OTIC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> BDAI
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input type="checkbox"/> GAIA
OUTROS:		

Rua da Musgueira Nº9
Bairro do Zambujal
Apartado 7585
2611-865 Amadora

Assunto: Acessos rodoviários ao Novo Aeroporto – IC13

Maria Luisa Soares de Castro Côrte-Real Paes de Vasconcelos co-proprietária da propriedade denominada Monte Silvas, freguesia de Canha, Concelho de Montijo, inscrita na Conservatória do Registo Predial de Montijo, sob o nº 6, artº B, B1 e B2, vem, no âmbito da discussão pública do novo traçado do IC13, manifestar o seu desacordo relativamente a esta nova estrada, uma vez que já existe a EN 119, com nós de ligação à A 13 e à EN 10 (no Infantado) a pouca distância das alternativas agora em discussão pública.

Caso se mantenha a decisão de avançar com o IC 13, estou em total desacordo com o traçado da Alternativa N2, pelos seguintes motivos :

- Este traçado irá atravessar um montado de sobre de referência que foi capa do livro "Subercultura " do Professor J. Vieira Natividade de que junto uma fotografia publicada no mesmo.
Aquele montado pela sua invulgar qualidade representa uma riqueza genética insubstituível, numa altura que no nosso País se assiste a uma progressiva erosão de um dos seus principais recursos, cuja defesa constitui um objectivo estratégico Nacional.
- O Traçado N2 irá dividir ao meio a minha propriedade desvalorizando-a e dificultando a sua exploração. Constato que não houve qualquer preocupação em vir ao local nem em minimizar os prejuízos, respeitando os limites da propriedade
- Simultaneamente irá inviabilizar a exploração cinegética - Coutada Turística do Monte Silvas, processo nº 745 da DGF- para a gestão da qual foi constituída uma sociedade para a sua exploração. Este traçado inviabiliza a mesma e põe em causa o posto de trabalho do guarda florestal .

Pelo referido sou da opinião que a melhor solução será o traçado N1 o qual, respeitando os limites das propriedades contínuas, apresenta menos impactos negativos quer ambientais quer económicos. Antes de uma decisão final gostaria de mostrar no local o impacto negativo que o traçado N2 irá causar, pelo que disponibilizo os meus contactos.

Maria Luisa Soares de Castro Côrte-Real Paes de Vasconcelos

Tm. 919656822

Email. luisacortereal@netcabo.pt

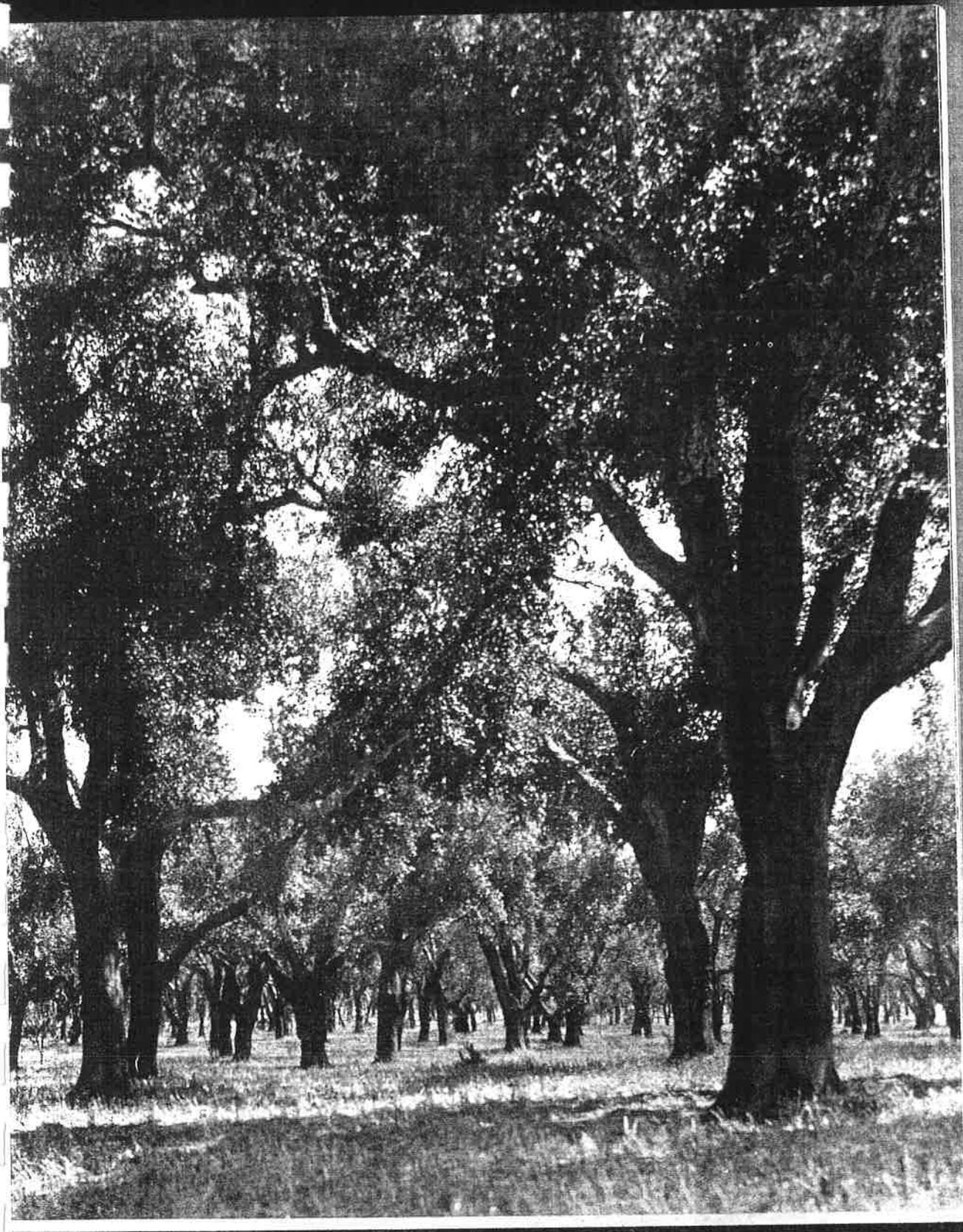
Sem outro assunto subscrevemos atentamente
De Vossas Exas. Atenciosamente

Estoril, 27 de Abril de 2010

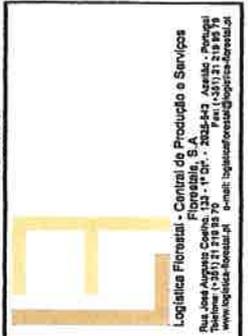
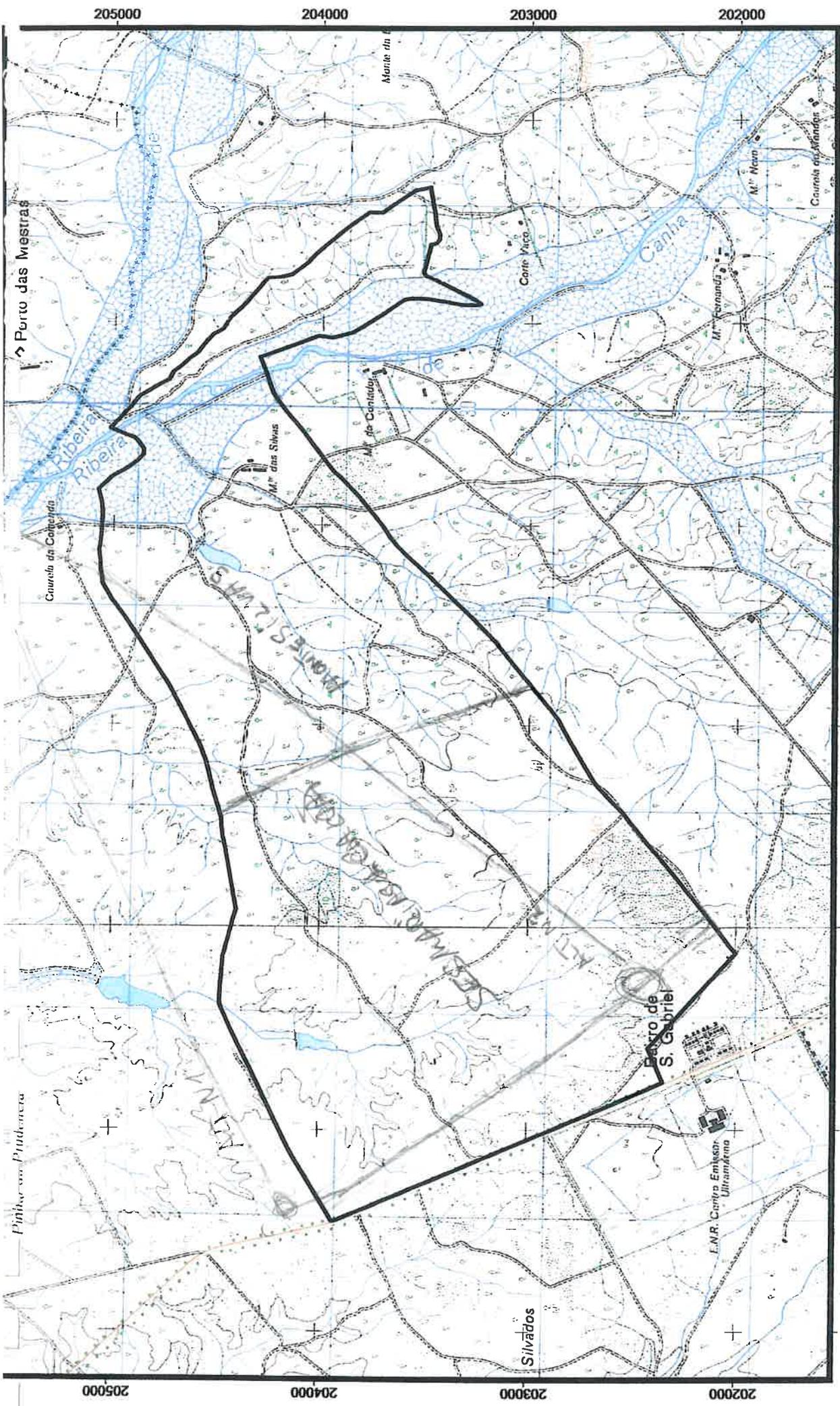
Anexos:

- Mapa com localização da propriedade
- Fotografia do montado afectado incluída no livro do Prof. J. Vieira Natividade

Mapa Vieira Soares de Castro Côrte - Real Vain de Vascosabos



Est. I — Sobreiral nos arredores de Canha (Alentejo).



Logística Florestal - Central de Produção e Serviços
 Rua José Augusto Gomes, 123 - 1.º andar - 2032-423 Azelha - Portugal
 Telefone: (+351) 21 218 28 70 Fax: (+351) 21 218 28 75
 www.logistica-florestal.pt e-mail: logistica@logistica-florestal.pt

	Elaborado por: Projecto: Eng.º Gonçalo Castel Branco Desenho: Eng.º Cecília Cardeira Junho de 2005
	Fonte: Raster: C.M. (GeoE) Vectorial: Logística Florestal, S.A.
Escala 1:25 000 Datum: DLUxH	200 0 200 400 Metro

Carta de Localização da Zona de Caça Turística Zona de Caça Turística Monte Silvas	Propriedade: Herdade da Searmaria do Calção e Herdade de Monte Silvas Proponente: Maria do Carmo Megalhões de Oliveira Soares Reis Moura Conselho do Montijo Folhas n.º 419 e 420
Legenda: Limite da Zona de Caça Turística	



na carta 3 propriedades

Finha com Prudência

Silvados

Monte de S. Gabriel

F.N.R. Centro Emisor Ultraméxico

Porto das Mestras

Monte das Serras

Monte da Canha

Monte das Serras

Monte das Serras