

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**“IC 31- Castelo Branco/Monfortinho ”**

**AIA: 2264  
(Estudo Prévio)**

Dezembro de 2010

## EQUIPA DE TRABALHO

### Elaboração:

- *Cristina Sobrinho*

### Secretariado:

- *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. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

### ANEXO I

- Lista Comunicação Social e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

### ANEXO II

- Listas de Presenças Reuniões

### ANEXO III

- Pareceres Recebidos

### ANEXO IV

- Quadro Resumo da Consulta Pública por Troços (Poente, Central e Nascente)

## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

### **“IC31 Castelo Branco/Monfortinho”**

#### **1. INTRODUÇÃO**

Em cumprimento do disposto 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 Projecto “**IC 31 Castelo Branco/Monfortinho**”.

#### **2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA**

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I, n.º 7, alínea c) 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, de 06 de Outubro a 24 de Novembro 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 de Castelo Branco.
- Câmara Municipal Idanha-a-Nova.

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

Concelho Castelo Branco:

- Alcains;
- Escalos de Cima;
- Lousa.

Concelho Idanha-a-Nova:

- Oledo;
- Proença-a-Velha;
- Medelim;
- Idanha-a-Velha;
- Monsanto;
- Penha Garcia;
- Monfortinho;
- Idanha-a-Nova.

#### **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 Jornal “Correio da Manhã”.
- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revistas 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**

A Agência Portuguesa do Ambiente no âmbito da Consulta Pública e tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades directamente interessadas e prestar os esclarecimentos relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais.

Neste contexto realizou duas Reuniões Técnicas de Esclarecimento, no passado dia 15 de Novembro, nas Câmaras Municipais de Idanha-a-Nova e Castelo Branco respectivamente.

A lista de presenças desta reunião integra o Anexo II deste documento.

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

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **11 pareceres/exposições** provenientes das seguintes Entidades que integram o Anexo III deste Relatório:

### **Juntas de Freguesia: (1)**

- Junta de Freguesia de Penha Garcia.

### **Entidades: (2)**

- DGEG - Direcção-Geral de Energia e Geologia.
- ANPC – Autoridade Nacional de Protecção Civil.

### **Empresas Locais: (2)**

- Fronteiratur – Actividades Turísticas Internacionais.
- PETRIN – Petróleos e Investimentos, S.A

### **Organizações Não Governamentais de Ambiente (ONGA) e Equiparadas: (1)**

- SPEA – Sociedade para o Estudo de Aves.

### **Cidadãos: (4 pareceres subscritos por 7 cidadãos)**

- Augusto J. Henriques, João Manuel Quirino, S. Proença, Augusto Baleiras Henriques e Joaquim Ferreira Pinto;
- Maria Cecília G. Mascarenhas;
- Maria Adelaide de Oliveira Pinto;
- Hélder José Carvalho Folgado

### **Outros: (1)**

- Casa do Concelho de Idanha-a-Nova

## **7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS**

No período de Consulta Pública foram recebidos **11 pareceres** apresentados pelas entidades referenciadas no ponto 6 deste relatório.

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

### **- Junta de Freguesia de Penha Garcia (Idanha-a-Nova):**

Informa que analisados os diferentes traçados alternativos, a solução com menor impacto negativo a nível ambiental, seria a solução cujo traçado viesse a coincidir, numa maior extensão, com as vias já existentes, concretamente com a EN 239.

Refere que sendo Penha Garcia como um dos GEO sítios classificados pela UNESCO, no âmbito da classificação do GEOPARK da Meseta Meridional (GEOPARK NATURTEJO), interessa valorizar este “bem”, pelo que os “Nós” de acesso a esta Vila Templária deveriam ser mais próximos dos limites da Freguesia, sem no entanto afastar os potenciais visitantes e turistas.

Esta observação, também, se aplica a Idanha-a-Velha e a Monsanto, também elas classificadas como Aldeias Históricas.

Considera que muito embora sendo importante o desvio do tráfego de passagem, do centro das localidades é reconhecidamente louvável o aproveitamento das infra-estruturas já existentes, nomeadamente as acessibilidades a Zonas Industriais, *como é o caso da Zona Industrial de Penha Garcia, que tem em fase de execução a ampliação da área industrial, para sensivelmente o dobro.*

Concluiu que o ramal de acesso a Penha Garcia fosse realizado mais próximo da Zona Industrial da Freguesia, potenciando assim o desenvolvimento económico desta região.

### **- Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG)**

Verifica uma sobreposição da área do projecto com áreas afectas a recursos geológicos e áreas do sector energético, designadamente, áreas de antigas minas em recuperação e Áreas Potenciais com características geológicas potenciais à ocorrência de Recursos Geológicos – Estanho – com potencial interesse económico. Em Escalos de Cima, no concelho de Castelo Branco, existe interferência com parte do traçado do gasoduto do lote 5 Portalegre – Guarda. (Anexam desenho nº. 622/DAT/2010).

Informa que em algumas das soluções possíveis para o traçado do IC31 existe também interferência com a Estação GRMS 10209, sediada na zona limítrofe de Castelo Branco, que faz a ligação à rede de distribuição da concessionária da distribuição regional Beiragás.

Considera que com esta interferência com parte do gasoduto, devem ser integralmente cumpridas todas as disposições estabelecidas na legislação específica aplicável às condições de segurança do gasoduto, nomeadamente no que se refere às servidões administrativas, distâncias mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigentes.

Sendo a infra-estrutura propriedade da REN-Gasodutos, sugere-se o contacto com a empresa tendo em vista um eventual estudo atempado de compatibilização entre as infra-estruturas.

Refere que apesar destas sobreposições não é expectável que sejam gerados impactes negativos significativos, pelo que esta Entidade emite parecer favorável ao projecto.

Informa, ainda, que do ponto de vista dos Recursos Geológicos, não vê inconveniente à implementação do projecto, desde que sejam adoptadas as medidas de minimização e implementados os programas de monitorização propostos no Resumo Não Técnico.

### **- Autoridade Nacional de Protecção Civil - ANPC**

Informa acerca dos principais riscos da área envolvente do traçado proposto, tais como: inundação, deslizamento de terras e incêndios florestais.

Sendo igualmente de ponderar no processo de avaliação de impacte ambiental, as incompatibilidades com as servidões resultantes de actividades de defesa da floresta contra incêndios, tal como o ponto de água de combate a incêndio que é identificado no Resumo Não Técnico (RNT).



Assim, torna-se indispensável a consulta directa aos Serviços Municipais de Protecção Civil abrangidas pelo projecto, bem como os respectivos Gabinetes Florestais, caso existam, de modo a identificar os riscos e ou condicionantes que possam existir.

Refere a ANPC que o estudo de impacte ambiental deverá considerar as medidas apresentadas para as fases de projecto, execução e exploração, constantes no Manual de Avaliação de Impacte Ambiental na vertente de Protecção Civil, no Capítulo VIII, denominado “Infra-estruturas de Transporte (Rodoviárias, Ferroviárias e outras) disponível em [www.prociv.pt](http://www.prociv.pt) e que a seguir se transcreve:

#### Fase de Projecto:

- O traçado proposto para esta infra-estrutura não deverá ser implantado em zonas geologicamente instáveis ou sujeitas a movimentos de vertente;
- O traçado proposto para esta infra-estrutura não deverá ser implantado em zonas sujeitas a erosão costeira (litoral);
- Evitar que a traçado proposto para esta infra-estrutura coincida com zonas de máxima infiltração ou de captação de água para abastecimento público (superficial ou subterrânea) de modo a minimizar-se o risco de contaminação grave do meio hídrico;
- Evitar que o traçado proposto para esta infra-estrutura se localize, em leito de cheia, ou quando se desconheça esse limite, numa faixa de 100 metros para cada um dos lados das linhas de água, de modo a minimizar-se o risco de afectação da sua integridade estrutural e/ou funcional, bem como da segurança de quem nela circula, caso ocorra uma cheia;
- Minimizar o potencial atravessamento de povoamentos florestais pela infra-estrutura de transporte, de modo a que o mesmo não venha a contribuir para o aumento do risco de incêndio florestal na área em estudo;
- Realizar uma consulta directa aos Serviços Municipais de Protecção Civil dos concelhos abrangidos pela área do projecto, no sentido de proceder a uma análise mais detalhada das condicionantes susceptíveis de serem afectadas pela implantação do projecto.

#### Fase de Execução:

- Elaborar um Plano de Segurança/Emergência para a ocorrência de acidentes ou outras situações de emergência, durante a fase de construção, onde contemple, entre outras informações, os procedimentos a levar a cabo pela empresa responsável, de forma a minimizar os potenciais efeitos negativos;

- Equacionar as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos de socorro a envolver em situações de acidente/emergência, durante a fase de construção;
- Tomar medidas de segurança, durante a fase de construção, de modo a que a manobra de viaturas e o manuseamento de determinados equipamentos não venha a estar na origem de focos de incêndio;
- Remover de modo controlado todos os despojos das acções de desmatação, desflorestação, corte ou decote de árvores, cumpridas que sejam as disposições legais que regulam esta matéria. Estas acções deverão ser realizadas fora do período crítico de incêndios florestais e utilizando mecanismos adequados à retenção de eventuais faíscas;
- Remover, durante a fase de desmontagem dos estaleiros, todos os materiais sobrantes, não devendo permanecer no local quaisquer objectos que possam originar ou alimentar a deflagração de incêndios;
- Prestar atenção, durante a fase de construção, à possibilidade de armazenamento de matérias perigosas no espaço físico do estaleiro, devendo ser assegurado o cumprimento das normas de segurança respeitantes. Os locais de armazenamento deverão estar devidamente assinalados e compartimentados, com vista a evitar situações de derrame, explosão ou incêndio;
- Garantir, como medida preventiva de situações hidrológicas extremas, caso o traçado previsto atravessasse diversas linhas de água, que o movimento de terras na fase de construção não comprometa a livre circulação das águas, recorrendo, se necessário e quando aplicável, a caixas ou bacias de retenção de sólidos. No traçado final a adoptar, deverão ser minimizadas as situações de estrangulamento de linhas de água de regime torrencial ou com reduzida capacidade de vazão;
- Após a finalização das obras de construção/beneficiação deverão ser repostas as condições de circulação dos caminhos envolventes.

#### Fase Exploração:

- Informar o Serviço Municipal de Protecção Civil sobre a implementação do projecto, de modo a proceder à eventual actualização do Plano Municipal de Emergência e Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios;
- Analisar se os trabalhos a desenvolver no âmbito do projecto não comprometem a operacionalidade de acções de Protecção Civil e Socorro, devendo ficar asseguradas as ligações aos núcleos populacionais existentes ao longo do traçado. O projecto deverá ser participado aos Agentes de Protecção Civil locais, uma vez que determinados traçados podem provocar perda de mobilidade e

acessibilidade por parte, por exemplo das corporações de bombeiros, INEM ou das forças de segurança;

- Assegurar a limpeza anual, por supressão total, do material combustível existente numa faixa lateral de terreno confinante com a rede viária, de modo a garantir a existência de uma faixa de segurança de largura não inferior a 10 metros, designadamente através do cumprimento da alínea a, do nº 1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº. 124/2006, de 28 de Junho;
- Assegurar a limpeza anual, por supressão total, do material combustível existente numa faixa lateral de terreno, contada a partir dos carris externos, confinante com a rede ferroviária, de modo a garantir a existência de uma faixa de segurança de largura não inferior a 10 metros, designadamente através do cumprimento da alínea b, do nº 1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº.124/2006, de 28 de Junho.

#### **- Fronteiratur- Actividades Turísticas Internacionais:**

Refere que analisado o Estudo Prévio, não consegue encontrar, em qualquer das alternativas propostas, a possibilidade de construção de uma área de serviço.

Informa que o projecto Fronteiratur, concebido e construído a pensar na ligação a Espanha por via rápida , com a construção desta via conforme refere o Estudo de Impacte Ambiental, ficaria completamente deslocado e votado ao abandono, tal como ocorrido com a construção da A23 e com a Área de Serviço de Sernadas de Ródão.

Refere, ainda, que supostamente o IC31 tem como objectivo, contribuir para o desenvolvimento desta Região, não querendo que venha a contribuir, de forma directa e catastrófica para o encerramento do seu empreendimento.

#### **- PETRIN - Petróleos e Investimentos, S.A.**

Esta Empresa, proprietária do posto de abastecimento de combustíveis sito na EN 239, km 36,4 Zona Industrial de Penha Garcia, refere:

- Em nenhuma das alternativas do projecto do traçado constam as suas actuais infra-estruturas comerciais;
- As propostas alternativas para o traçado do IC, constantes do estudo prévio, ao desconsiderarem completamente as infra-estruturas, irão causar avultados e insuportáveis prejuízos à empresa, bem como contribuirão directamente para o subdesenvolvimento e despovoamento das localidades afectadas;

- Na construção da A 23, situação semelhante ocorreu com a área de serviço de Sarnadas de Ródão, estando esta estrutura abandonada pela deslocalização da nova via;

Considera que a construção de uma via rápida, terá sempre como objectivo subjacente a contribuição para o desenvolvimento sustentado das populações envolventes do traçado pelo que solicita a atenção para este assunto no sentido de considerarem as infra-estruturas locais existentes a fim de evitarem o seu desaparecimento.

### **- Sociedade para o Estudo das Aves (SPEA)**

Analisa o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) tendo em conta:

#### **Enquadramento local:**

Refere que numa extensão de cerca de 8,5Km (solução 1 e solução 5), entre a Serra de Penha Garcia e a campina de Toulões, há uma sobreposição deste traçado com EN existente (solução 5) ou usam o mesmo corredor (solução 1) em cerca de 4Km, conforme identificado e cartografado no EIA.

Indica que no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) é destacada a ocorrência das seguintes espécies: Cegonha-preta, Grifo, Abutre do Egipto, Falcão-peregrino, como espécies da serra e o Alcaravão, Abetarda e Sissão, como espécies estepárias.

**Áreas afectadas:** IBA PT012 – Serra de Penha Garcia e Campinha de Toulões

#### **Avaliação de Impactes e medidas de Minimização:**

- Compensação das áreas de sobreiro e azinheira afectadas com a plantação de uma área 1,25 vezes maior;
- Reposição da galeria ripícola e dos principais cursos de água atravessados e recuperação dos habitats associados a estes meios;
- Calendarização dos trabalhos de desmatção entre Setembro e Fevereiro;
- Adaptação de passagens inferiores e superiores para a passagem da fauna terrestre.

#### **Conclusão relativa aos impactes sobre a avifauna:**

O projecto em avaliação apresenta aspectos negativos para os quais o EIA não oferece soluções. Nomeadamente a não existência de uma alternativa que não atravesse a IBA na sua

totalidade. Ambas as soluções (1 e 5) definem dois corredores tão próximos que não correspondem a verdadeiros corredores independentes, o que se por um lado se compreende pelo interesse em fazer coincidir o traçado com a via já existente, seria expectável que pelo menos houvesse mais uma alternativa que pelo sul ou pelo norte, evitasse a área classificada da IBA.

Salienta que a maior parte das espécies ameaçadas, para as quais a IBA foi designada, são especialmente vulneráveis a rodovias. As estepárias, por exemplo, evitam frequentar as imediações das estradas, podendo a sua perturbação atingir mais de meio quilómetro. Sendo este impacte importante não foram indicadas no EIA, quaisquer medidas para minorar o problema (como por exemplo: a colocação de barreiras vegetais, visuais e auditivas ao longo da via).

Outras espécies classificadas que verão o seu habitat ser fragmentado e reduzido serão o Cortiçol-de-barriga-preta, Bufo-real, Rolieiro, Melro-azul, Calhandrinha, Chasco-preto e Touriga-do-mato.

#### **Impactes cumulativos e Estudos de Impacte Ambiental (EIAs) ilegais:**

Informa que no início, o troço em análise deveria ter sido objecto de um EIA conjunto com o IC31- Nó com a EN240/Fronteira com Espanha, com a apresentação de soluções em corredores verdadeiramente separados

Concluem pelos motivos expostos que esta Associação **rejeita este EIA.**

Refere, ainda, que estão disponíveis para reunir com quaisquer intervenientes neste processo, e reserva-se o direito de adicionar ou alterar esta resposta à luz de novos dados que possam surgir.

#### **- Augusto J. Henriques, João Manuel Quirino, S. Proença, Augusto Baleiras Henriques e Joaquim Ferreira Pinto – Oledo, Idanha-a-Nova**

O parecer enviado por Augusto Henriques e subscrito por outros três cidadãos começa por questionar alguns aspectos do projecto e Estudo de Impacte Ambiental.

Assim, questiona a utilização dum traçado estudado há já vários anos. Considera que a Solução 1 (a Norte de Oledo) é péssima e pergunta se não seria possível estudar um percurso mais curto partindo da A23 entre Castelo Branco e Alcains, passando pela Mata, Alcafozes em direcção a Monfortinho.

O objectivo do projecto é encurtar as distâncias entre Lisboa e Madrid pelo que a não se compreende que o traçado proposto seja longo, sinuoso e passe “dentro” de Oledo. Sugere ainda este cidadão que se sempre que possível se aproveite as vias existentes, alargando-as criando algumas ligações por exemplo, à zona industrial de Idanha-a-Nova.

Refere este documento que existem muitas urbanizações em cidades modernas em que existe um ramal de acesso à estrada principal e a disposição das casas é feitas em raquete/círculo para evitar os tipos de poluição.

Questiona, igualmente, qual será o maior benefício deste projecto com perfil de auto-estrada tendo em conta a ligação ferroviária de alta velocidade prevista para ligar Lisboa a Madrid e dá exemplos de alguns desses benefícios.

**Efeitos positivos** muito gerais:

- Maior facilidade e rapidez nos acesos;
- Facilidade de deslocação de pessoas e mercadorias;
- Maior tranquilidade de Oledo desde que o traçado seja totalmente desviado (não sendo inclusive visível) do agregado populacional.

**Efeitos negativos**, especialmente para Oledo dando especial ênfase à fase de exploração uma vez que a fase de obra, embora muito prejudicial terá carácter temporário:

- Os estudos de tráfego prevêem valores baixos. No entanto, baseado em informação diversa considera este cidadão que o IC 31 ficará gradualmente sobrecarregado por um elevado tráfego de pesados. Este aspecto deverá ser considerado negativo e devidamente mitigado.
- O seccionamento das propriedades agrícolas existentes irá dificultar a passagem de animais selvagens, domésticos, pessoas e maquinaria agrícola (tractores, reboques carregados de palha, debulhadoras);
- Inviabilização de acessos às propriedades existentes aumentando as distâncias;
- Demolição de anexos agrícolas e reconstrução obrigatória de outros;
- Alteração de vedações e sua reconstrução;
- Afecção de carvalhos (alguns seculares), azinheiras e sobreiros) mais penalizante na Solução 1;
- Afecção de habitats e espécies protegidas (anfíbios, aves e plantas), com maior relevância na solução 1.

Como conclusão sugere o parecer subscrito por estes 4 cidadãos que seja estudado um traçado mais rápido e curto para a Ligação Lisboa / Madrid, partindo de (Castelo Branco / Alcains) e passando pela zona da Mata, Alcafozes e Monfortinho).

Caso seja aprovado este projecto deverá ter um novo percurso mais circular e distante da área habitacional de Oledo para chegar à zona industrial de Idanha-a-Nova.

Propõem estes cidadãos que seja usada a Solução 2 na zona de Oledo desde que o traçado passe no outro lado da serra, na zona de Gaviões de Oledo, o mais a Sul possível da povoação, para que a rodovia não seja vista nem ouvida. Esta opção evita ainda a afectação de terrenos agrícolas e habitats naturais da paisagem e ambiente sonoro.

O EIA baseia-se num estudo antigo. A passagem em Oledo apresenta impactes negativos mais significativos no caso da Solução 1 mas igualmente importantes na solução 2, por passar junto à povoação.

#### **- Maria Cecília G. Mascarenhas - Idanha-a-Nova**

Informa que relativamente aos dois traçados alternativos propostos a Solução 1, a que passa por Santa Catarina, Quinta da Carvalho, não lhe parece a melhor solução visto atravessar o leito da Ribeira da Caniça onde se situam os terrenos planos, húmidos e mais férteis e que ainda são cultivados na Freguesia de Oledo.

#### **- Maria Adelaide de Oliveira Pinto - Quinta das Naves - Idanha-a-Nova**

Informa que não aceita a solução 1, porque vai criar vários problemas ambientais e dividir propriedades agrícolas, passando junto de zonas residenciais, com todos os inconvenientes daí decorrentes.

Sugere que o melhor trajecto será sair da A23, na zona de Alcains em direcção à Freguesia da Mata – Alcafozes e Monfortinho – Termas.

Indica que caso não seja possível ou não sendo aceite esta posição, então que prevaleça a solução 2, passando o traçado mais a Norte entre a Freguesia de Oledo e Idanha-a-Nova – Alcafozes e Monfortinho – Termas, localização que causa menos prejuízos, por só ocupar terrenos de searas e geralmente sem agricultura dado o seu isolamento entre serranias e com menos problemas ambientais.

**- Hélder José Carvalho Folgado – S. Miguel da Acha, Idanha-a-Nova**

O parecer apresentado por Hélder Folgado compara as soluções em avaliação.

**Troço Poente:**

Considera que no troço Poente a Solução 1B tem um traçado mais fluído, com ângulos de curva menos apertados, mais simples, apresentando as mesmas ligações rede rodoviária existente sem conflitar com a mesma, e mais adequado ao objectivo do projecto via com grande capacidade e com tráfego de longa duração.

A Solução 1B ocupa menos solos entre o seu início na A23 e e o Nó com a EN8-7. A distância a percorrer entre a A23 e este Nó é de 7km na Solução 1 e de 5km na Solução 1B.

A Solução 1B permite ainda um maior afastamento de Alcains deixando espaço livre para o seu desenvolvimento, sendo ainda mais favorável em termos de ambiente sonoro e qualidade do ar.

Esta solução é a mais adequada para o tráfego de médio e longo curso considerando que esta será uma ligação transfronteiriça de referência que ligará Lisboa a Madrid.

Considera ainda Hélder Folgado que esta alternativa 1B é que permite um melhor aproveitamento do canal da EN 233 desde o Nó com a EN 8-7 e a EN 233.

**Troço Central:**

A Solução 1 é mais curta em cerca de 0,694 km ocupando conseqüentemente menor quantidade de solos e gerando menos CO2.

Sendo o IC 31 uma ligação internacional a distância entre o Nó com a EN 353 e Idanha-a-Nova não é significativa.

**Troço Nascente:**

Considera Hélder Folgado que a opção pela Solução 1 nas subdivisões 1.9 e 1.10 (que o EIA não considerada como ambientalmente preferíveis), permitem a realização do IC 31 sem eliminar a EN 229 que se constituirá como alternativa face à possibilidade do IC vir a ser portajado.



A escolha das subdivisões 1.9 e 1.10 encurtará o percurso em cerca de 0,685 km com implicações, ainda que diminutas na redução das emissões de CO<sub>2</sub>.

Concorda com as alternativas ambientalmente preferíveis consideradas pelo estudo à excepção da Parte final:

P3 + C1 + N5 com excepção das subdivisões 6, 5c, 5d;

P3 + C1 + N11- Com excepção das subdivisões 6, 5c e 5d.

Apresenta as melhores alternativas tendo em conta outros factores:

P3 + C1 + N7 – A opção por este traçado prende-se com o facto das subdivisões 6, 5c e 5d ao aproveitarem a EN 229 porão em causa a existência de um traçado alternativo ao IC 31. Estas duas opções são menos extensas que as consideradas preferenciais pelo EIA:

A alternativa N7 tem uma extensão de 33,950 km ou seja menos 0,917 km que a alternativa 5 e menos 1,167 km que a N11.

Por outro lado, a Alternativa N10 tem uma extensão total de 34,432 km, ou seja menos 0,435 km que a N5 e menos 0,685m que a N11.

P3 + C1 + N10 – Mais uma vez a diferença consiste nas subdivisões 6, 5c e 5 d que aproveitam o traçado da EN 229 pondo em causa a existência de uma alternativa ao IC 31.

Hélder Folgado conclui que as alternativas que consideram preferenciais, por não eliminarem a rede viária existente, são as seguintes:

Troço Poente – Alternativa P3 – solução 1B

Troço Central – Alternativa C1- Solução 1.3

Troço Nascente – Alternativa N7 – 1.4+3.1+3.2+1.7+1.8+1.9+1.10+1.11

Alternativa N10 - 1.4+3.1+3.2+1C+1.8+1.9+1.10+1.11

### **- Casa do Concelho de Idanha-a-Nova**

Comunica que ouvida a opinião de vários associados, que frequentemente se deslocam às suas terras de origem, sitas no concelho, todos são da opinião, que esta via que se pretende construir Lardosa / Monfortinho, será de grande utilidade pública.

Refere que quanto ao Impacte Ambiental, pelo abandono a que estão votados os campos, infelizmente por cultivar, não trará a execução da via qualquer inconveniente para as populações, querendo nos parecer que muito pelo contrário, trará grandes vantagens, pela maior rapidez nas deslocações.

## **Conclusão:**

Os pareceres são genericamente favoráveis ao projecto que consideram importante para a região, tornando mais fáceis e céleres as deslocações. Entre outros aspectos positivos refere-se:

- Maior facilidade e rapidez nos acessos;
- Facilidade de deslocação de pessoas e mercadorias;

Existem, no entanto, aspectos negativos pelo que devem deverão ser cumpridas as medidas mitigadoras e os planos de monitorização previstos no Estudo de Impacte Ambiental bem como as propostas no âmbito da Consulta Pública, que abaixo se enunciam.

A Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves tece algumas **críticas ao EIA**. O troço em análise deveria ter sido objecto de um EIA conjunto com o IC31- Nó com a EN240/Fronteira com Espanha, com a apresentação de soluções em corredores verdadeiramente separados.

A rejeição do EIA fundamenta-se, designadamente:

- O projecto em avaliação apresenta aspectos negativos para os quais o EIA não oferece soluções, nomeadamente:
  - A não existência de uma alternativa que pelo Sul ou pelo Norte, evitasse a área classificada da IBA;
  - O facto das soluções 1 e 5 definirem dois corredores tão próximos que não correspondem a verdadeiros corredores independentes;
  - Não terem sido indicadas no EIA, quaisquer medidas para minorar o problema da vulnerabilidade a rodovias da maior parte das espécies ameaçadas, para as quais a IBA foi designada, como por exemplo: a colocação de barreiras vegetais, visuais e auditivas ao longo da via).

Um conjunto de 4 cidadãos considera que o traçado agora proposto é já antigo

## **Proposta de um traçado alternativo para o IC 31:**

Embora concordando com os objectivos do projecto um conjunto de 5 cidadãos (Maria Adelaide de Oliveira Pinto, Augusto J. Henriques, João Manuel Quirino, S. Proença, Augusto Baleiras Henriques e Joaquim Ferreira Pinto) sugere que seja estudado um percurso mais curto partindo da A23 entre Castelo Branco e Alcains, passando pela Mata, Alcafozes em direcção a Monfortinho.

### **Proposta de um traçado alternativo na zona de Oledo:**

Um conjunto de 4 cidadãos (Augusto J. Henriques, João Manuel Quirino, S. Proença, Augusto Baleiras Henriques e Joaquim Ferreira Pinto) propõe que seja realizado um novo traçado mais circular e distante da área habitacional de Oledo para chegar à zona industrial de Idanha-a-Nova. Este traçado alternativo deverá passar o mais a Sul possível, na zona de Gaviões de Oledo.

Seguidamente vai proceder-se à apresentação dos comentários por troços:

### **Troço Poente**

Sobre este troço apenas se pronunciou um cidadão - Hélder Folgado que escolheu a **Alternativa P3 – solução 1B.**

Justifica esta opção pelo facto da Solução 1B:

- Ter um traçado mais fluído, com ângulos de curva menos apertados, mais simples;
- Apresentar as mesmas ligações à rede rodoviária existente sem conflitar com a mesma;
- Ser mais adequado ao objectivo do projecto - via com grande capacidade e com tráfego de longa duração;
- Ocupar menor área de solos;
- Ser menor a distância a percorrer entre a A23 e o Nó com a EN8-7 (respectivamente 7km Solução 1 e 5 km para a 1B);
- Permite um melhor aproveitamento do canal da EN 233 desde o Nó com a EN 8-7 e a EN 233.
- Ter um maior afastamento do perímetro urbano de Alcains permitindo a sua futura expansão, minimizando, assim, os impactes no ambiente sonoro e na qualidade do ar nessa povoação;
- Ser a solução mais adequada para o tráfego de médio e longo curso considerando que esta será uma ligação transfronteiriça de referência que ligará Lisboa a Madrid;

**No que se refere às afectações:**

A DGEG refere o seguinte:

- Na freguesia de Alcains verifica-se uma sobreposição da área do projecto (Solução 1) com áreas afectas a recursos geológicos (Áreas Potenciais de ocorrência de Recursos Geológicos com potencial interesse económico – Estanho).
- As Solução 1A e 1B interceptam na freguesia de Escalos de Cima o traçado do gasoduto do lote 5 Portalegre – Guarda.
- Interferência com a Estação GRMS 10209, sediada na zona limítrofe de Castelo Branco, que faz a ligação à rede de distribuição da concessionária da distribuição regional Beiragás.

**Troço Central**

Pronunciaram-se sobre esta alternativa os seguintes cidadãos: Maria Cecília G. Mascarenhas, Maria Adelaide de Oliveira Pinto, Augusto J. Henriques, João Manuel Quirino, S. Proença, Augusto Baleiras Henriques, Joaquim Ferreira Pinto e Hélder José Carvalho Folgado.

A maior parte dos pareceres expressam preocupação pela proximidade da via a Oledo e pelos impactes previsíveis:

- Sobrecarga gradual do IC 31 por um elevado tráfego de pesados;
- Seccionamento das propriedades agrícolas existentes dificultando a passagem de animais selvagens, domésticos, pessoas e maquinaria agrícola;
- Inviabilização de acessos às propriedades existentes aumentando as distâncias;
- Demolição de anexos agrícolas;
- Destruição de vedações;
- Afectação de carvalhos (alguns seculares), azinheiras e sobreiros) mais penalizante na Solução 1;
- Afectação de habitats e espécies protegidas (anfíbios, aves e plantas).

Estes aspectos negativos colocam-se para ambas as soluções embora a Solução 1 seja considerada muito mais gravosa.

Seleção de Alternativas:

- Favorável à Solução Alternativa C1- Solução 1.3

A opção por esta alternativa escolhida por Hélder Folgado deve-se ao facto de ser menos extensa cerca de 0,694 km ocupando conseqüentemente menor quantidade de solos e gerando menos CO<sub>2</sub>.

- Desfavoráveis à Alternativa C1- Solução 1.3

Pronunciaram-se neste sentido Maria Cecília G. Mascarenhas, Maria Adelaide de Oliveira Pinto, Augusto J. Henriques, João Manuel Quirino, S. Proença, Augusto Baleiras Henriques, Joaquim Ferreira Pinto e Hélder José Carvalho Folgado. A justificação prende-se com o facto de:

- Passar junto de zonas residenciais, com todos os inconvenientes daí decorrentes.
- Criar vários problemas ambientais;
- Atravessar o leito da Ribeira da Caniça onde se situam os terrenos planos, húmidos e mais férteis e que ainda são cultivados na Freguesia de Oledo.
- Dividir propriedades agrícolas;

Caso não seja possível estudar um novo traçado, de acordo com Maria Adelaide de Oliveira Pinto poderá optar-se pela Solução 2 que causa menos prejuízos, dado ocupar terrenos de searas, terrenos não agricultados, dado o seu isolamento e portanto, com menos problemas ambientais.

### **Troço Nascente**

Apenas a Junta de Freguesia de Penha Garcia e o cidadão Hélder Folgado **seleccionaram corredores preferenciais.**

Para a Junta de Freguesia de Penha Garcia a solução mais favorável é aquela cujo traçado coincide numa maior extensão, com as vias já existentes, concretamente com a EN 239 e, portanto, com menor impacte negativo a nível ambiental. Trata-se do corredor Norte [parece corresponder às soluções N13 – 1.4+3.1+5<sup>a</sup>+5b+5c+5d+1.11 e N20 – 5.1+5b+5c+5d+1.11]

Já o cidadão Hélder Folgado escolhe as Alternativas N7 e N10:

- Alternativa N7 – 1.4+3.1+3.2+1.7+1.8+1.9+1.10+1.1
- Alternativa N10 - 1.4+3.1+3.2+1C+1.8+1.9+1.10+1.11

A justificação para a selecção destas combinações baseia-se no facto de as mesmas não interferirem com a EN 229 permitindo assim a continuação da existência de uma alternativa local ao IC 31 que se prevê possa vir a ser portajado e de terem uma menor extensão.

A Junta de Freguesia de Penha Garcia solicita algumas **alterações ao projecto**:

- Aproximar o nó de acesso a Penha Garcia dos limites da localidade deveriam estar mais próximos dos limites da localidade uma vez que Penha Garcia constitui um dos GEO sítios classificados pela UNESCO, no âmbito da classificação do GEOPARK da Meseta Meridional (GEOPARK NATURTEJO);
- Aproximar os Nós de acesso a Idanha-a-Velha e a Monsanto, deveriam igualmente estar mais próximos uma vez que se trata de pontos turísticos (Aldeias Históricas).
- Localizar a ligação a Penha Garcia mais próximo da Zona Industrial da Freguesia, potenciando assim o desenvolvimento económico desta região.

As empresas locais Fronteiratur e Petrin salientaram alguns **aspectos negativos** associados à construção deste Itinerário Complementar:

- Para a empresa Fronteiratur - Actividades Turísticas Internacionais a construção da nova via irá provocar impactes negativos significativos na sua actividade económica. A Fronteiratur possui na zona industrial de Penha Garcia uma área de abastecimento, restaurante típico, oficina de reparação automóvel, piscina semi-olímpica e court de ténis. Com a construção da nova via esta infra-estrutura ficará completamente deslocada e votada ao abandono. Acresce que no Estudo Prévio, em avaliação, não existe nenhuma referência a possibilidade de vir a ser contemplada uma área de serviço.
- Para a empresa PETRIN - Petróleos e Investimentos, S.A., proprietária de um posto de abastecimento de combustíveis sito na EN 239, km 36,4 (Zona Industrial de Penha Garcia), a construção do IC irá causar avultados e insuportáveis prejuízos à empresa, bem como contribuir directamente para o subdesenvolvimento e despovoamento das localidades afectadas.

#### **CONDICIONANTES:**

##### DGEG

- Cumprir integralmente todas as disposições estabelecidas na legislação específica aplicável às condições de segurança do gasoduto, nomeadamente no que se refere às servidões administrativas, distâncias mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigentes.

## **MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO:**

### SPEA

- Compensar as áreas de sobreiro e azinheira afectadas com a plantação de uma área 1,25 vezes maior;
- Repor a galeria ripícola dos principais cursos de água atravessados e recuperar os habitats associados a estes meios;
- Calendarização dos trabalhos de desmatção entre Setembro e Fevereiro;
- Adaptação de passagens inferiores e superiores para a passagem da fauna terrestre.

### Fronteiratur/Petrin

- Sejam consideradas as infra-estruturas existentes e evitando o seu desaparecimento.

### Autoridade Nacional de Protecção Civil

#### Fase de Projecto:

- Não implantar o traçado proposto para esta infra-estrutura em zonas geologicamente instáveis ou sujeitas a movimentos de vertente;
- Evitar que a traçado proposto para esta infra-estrutura coincida com zonas de máxima infiltração ou de captação de água para abastecimento público (superficial ou subterrânea) de modo a minimizar-se o risco de contaminação grave do meio hídrico;
- Evitar que o traçado proposto para esta infra-estrutura se localize, em leito de cheia, ou quando se desconheça esse limite, numa faixa de 100 metros para cada um dos lados das linhas de água, de modo a minimizar-se o risco de afectação da sua integridade estrutural e/ou funcional, bem como da segurança de quem nela circula, caso ocorra uma cheia;
- Minimizar o potencial atravessamento de povoamentos florestais pela infra-estrutura de transporte, de modo a que o mesmo não venha a contribuir para o aumento do risco de incêndio florestal na área em estudo;
- Realizar uma consulta directa aos Serviços Municipais de Protecção Civil dos concelhos abrangidos pela área do projecto, no sentido de proceder a uma análise mais detalhada das condicionantes susceptíveis de serem afectadas pela implantação do projecto.

#### Fase de Execução:

- Elaborar um Plano de Segurança/Emergência para a ocorrência de acidentes ou outras situações de emergência, durante a fase de construção, onde contemple,

entre outras informações, os procedimentos a levar a cabo pela empresa responsável, de forma a minimizar os potenciais efeitos negativos;

- Equacionar as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos de socorro a envolver em situações de acidente/emergência;
- Tomar medidas de segurança de modo a que a manobra de viaturas e o manuseamento de determinados equipamentos não venha a estar na origem de focos de incêndio;
- Remover de modo controlado todos os despojos das acções de desmatação, desflorestação, corte ou decote de árvores, cumpridas que sejam as disposições legais que regulam esta matéria.
  - Realizar estas acções fora do período crítico de incêndios florestais e utilizando mecanismos adequados à retenção de eventuais faíscas;
- Remover, durante a fase de desmontagem dos estaleiros, todos os materiais sobrantes, não devendo permanecer no local quaisquer objectos que possam originar ou alimentar a deflagração de incêndios;
- Prestar atenção, durante a fase de construção, à possibilidade de armazenamento de matérias perigosas no espaço físico do estaleiro, devendo ser assegurado o cumprimento das normas de segurança respeitantes.
  - Assinalar e compartimentar os locais de armazenamento com vista a evitar situações de derrame, explosão ou incêndio;
- Garantir, como medida preventiva de situações hidrológicas extremas, caso o traçado previsto atravessasse diversas linhas de água, que o movimento de terras na fase de construção não comprometa a livre circulação das águas, recorrendo, se necessário e quando aplicável, a caixas ou bacias de retenção de sólidos.
  - Minimizar, no traçado final a adoptar, as situações de estrangulamento de linhas de água de regime torrencial ou com reduzida capacidade de vazão;
- Repor, após a finalização das obras de construção/beneficiação, as condições de circulação dos caminhos envolventes.

#### Fase Exploração:

- Informar o Serviço Municipal de Protecção Civil sobre a implementação do projecto, de modo a proceder à eventual actualização do Plano Municipal de Emergência e Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios;
- Analisar se os trabalhos a desenvolver no âmbito do projecto não comprometem a operacionalidade de acções de Protecção Civil e Socorro, devendo ficar asseguradas as ligações aos núcleos populacionais existentes ao longo do traçado.
  - Participar o projecto aos Agentes de Protecção Civil locais, uma vez que determinados traçados podem provocar perda de mobilidade e



acessibilidade por parte, por exemplo das corporações de bombeiros, INEM ou das forças de segurança;

- Assegurar a limpeza anual, por supressão total, do material combustível existente numa faixa lateral de terreno confinante com a rede viária, de modo a garantir a existência de uma faixa de segurança de largura não inferior a 10 metros, designadamente através do cumprimento da alínea a, do nº 1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº. 124/2006, de 28 de Junho;

#### **RECOMENDAÇÕES:**

##### DGEG

- Contactar a REN-Gasodutos tendo em vista um eventual estudo atempado de compatibilização entre as infra-estruturas;

As conclusões da Consulta Pública, estão referenciado num “Quadro Resumo” , identificando as alternativas por Troços (Poente, Central e Nascente) e constitui o Anexo IV deste Documento.

## RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“IC31 – Castelo Branco / Monfortinho”

Alfragide, Dezembro de 2010

*Cristina Sobrinho*  
(Cristina Sobrinho)

*Margarida Grossinho*  
(Margarida Grossinho)

## **ANEXO I**

**. Lista Comunicação Social**

**. Entidades convidadas a participar na Consulta Pública**

**. Lista Comunicação Social**

<b>NOME</b>	<b>MORADA</b>	<b>LOCALIDADE</b>
Redacção do Jornal de Notícias	Rua Gonçalo Cristóvão, 195-219	4049-011 PORTO
Redacção do Correio da Manhã	Av. <sup>a</sup> João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção RDP Antena 1	Av. <sup>a</sup> Marechal Gomes da Costa, 37	1800-255 LISBOA
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 Comercial	Rua Sampaio Pina, 24 / 6	1070-249 LISBOA
Redacção do Jornal “O Expresso”	Edifício S.Francisco de Sales Rua Calvet de Magalhães, 242	2770-022 PAÇO DE ARCOS
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5. <sup>o</sup>	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal Público	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção do Diário de Notícias	Av. <sup>a</sup> da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto Lote C – Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Av. <sup>a</sup> Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela, 119 Carnaxide	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40 Queluz de Baixo	2745 QUELUZ
Redacção da Rádio Clube Monsanto	Ruas dos Cebolinhos, 6	6060-091 MONSANTO IDANHA-A-NOVA
Redacção da Rádio Beira Interior, C.R.L.	Apartado 178	6000-909 CASTELO BRANCO
Redacção do Jornal Gazeta do Interior	Av. 1. <sup>o</sup> de Maio, 39-1. <sup>o</sup> Dir.	6000-086 CASTELO BRANCO
Redacção do Jornal Reconquista	Fábrica da Igreja da Paróquia de S. Miguel da Sé Rua de S. Miguel n. <sup>o</sup> 3	6000 - 181 CASTELO BRANCO

**. Lista de Entidades**

<b>NOME</b>	<b>MORADA</b>	<b>LOCALIDADE</b>
Associação Nacional de Municípios Portugueses	Av. Elias Garcia, 7 – 1º	1000-146 LISBOA
Secretariado Nacional da Associação Nacional de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente – CPADA	Rua Bernardo Lima, 35 – 2.º F	1150-075 LISBOA
Centro de Estudos da Avifauna Ibérica – CEAI	Rua do Raimundo, 119 Apartado 535	7002-506 ÉVORA
Frente Ecológica Portuguesa – FEP	Rua Nova da Trindade, 1 – 4.º Frente	1200 LISBOA
Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente	FCT/UNL - Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia – SPECO	Faculdade de Ciências da Univ. de Lisboa Edifício C4 – 4.º Piso – Campo Grande	1749-016 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Av.ª da Liberdade, 105 – 2.º Esq.º	1250-140 LISBOA
Geopark Naturtejo	Rua Conselheiro Albuquerque, nº 4, Cave C	6000-161 CASTELO BRANCO
Direcção Geral de Energia e Geologia	Av. 5 de Outubro, nº 87	1069-039 LISBOA
Direcção Regional de Economia do Centro	Avenida 1º de Maio, 99-1º D	6000-086 CASTELO BRANCO
Autoridade Nacional de Protecção Civil	Av do Forte em Carnaxide	2794 - 112 CARNAXIDE
Associação Comercial e Industrial de Castelo Branco, Idanha-a-Nova e Vila Velha de Ródão	Rua Senhora da Piedade, Lote 4, A-1º	6000 – 279 CASTELO BRANCO
OVIWEIRA – Associação de Produtores de Ovinos do Sul da Beira	Rua José Cifuentes, 11 d/e	6000-244 CASTELO BRANCO
Escola Superior Agrária	Quinta da Senhora de Mércules Apartado 119	6001-909 CASTELO BRANCO
NERCAB – Associação Empresarial da Região de Castelo Branco	Av. do Empresário Praça NERCAB	6000-767 CASTELO BRANCO
Amato Lusitano - Associação de Desenvolvimento	Rua da Fonte Nova, 1 Quinta da Fonte Nova R/C Dto	6000-167 CASTELO BRANCO

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Liga dos Amigos de Lousa	Rua de Santa Maria, 26	6005 LOUSA
Associação Pápa-Léguas de Alcains	Rua António Lourenço Barata Nº 12 – 2º Esq.	6005-023 ALCAINS
ARCA – Associação Recreativa e Cultural de Alcains	Largo St. António	6005-015 ALCAINS
Associação de Caça e Pesca de Escalos de Cima	Associação Caça e Pesca Estrada Nacional 233, Detrás Edif. Junta de Freguesia	6005-170 ESCALOS DE CIMA
Escalar – Associação Juvenil Recreativa e Cultural de Escalos de Cima	Rua Bairro das Amendoeiras Edifício Multiusos	6005-170 ESCALOS DE CIMA
Associação de Estudos do Alto Tejo Núcleo Regional de Investigação Arqueológica	Rua de Santana R/c do Edifício da Segurança Social	6030-000 VILA VELHA DE RÓDÃO
AFLOBEI - Associação de Produtores Florestais da Beira Interior	Av. General Humberto Delgado, nº 57 – 1º	6000-081 CASTELO BRANCO
Centro Municipal de Cultura Desenvolvimento de Idanha-a-Nova	Av. Mouzinho de Albuquerque	6060 ZEBREIRA
Companhia das Águas da Fonte Santa de Monfortinho, SA	Termas de Monfortinho	6060-072 MONFORTINHO
Casa do Concelho de Idanha-a-Nova	Av. da Liberdade, 15 - R/c	1250-141 LISBOA
Centro de Estudos e Desenvolvimento Regional do Instituto Politécnico de Castelo Branco	Avenida Pedro Álvares Cabral, 12	6000-084 CASTELO BRANCO
Cooperativa de Produtores de Queijo da Beira baixa e Idanha-a-Nova, CRL	Zona Industrial Lote 5	6060 IDANHA-A-NOVA
Liga dos Amigos de Idanha-a-Velha	Rua da Amoreira, 1	6060 CASTELO BRANCO
Águia Livre – Associação de Caça e Pesca de Oledo	Estrada Nacional, 353	
Liga para o Desenvolvimento de Proença-a-Velha	Rua do Espírito Santo, 26	6060-069 PROENÇA-A-VELHA
Associação Cultural Desportiva e Recreativa de Medelim	Avenida Medina, 1/2	6060-051 MEDELIM
ADRACES – Associação para o Desenvolvimento da Raia Sul	Rua de Santana, 277	6030-230 VILA VELHA DE RÓDÃO
Clube Desportivo Cultural e Recreativo de Penha Garcia	Av. 1º de Maio – Junto ao Polidesportivo	6060-350 PENHA GARCIA

## **ANEXO II**

### **. Lista de Presenças Reuniões**

## **ANEXO III**

### **. Pareceres Recebidos**



## **ANEXO IV**

### **. Quadro Resumo da Consulta Pública por Troços (Poente, Central e Nascente)**