



MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL  
GABINETE DO MINISTRO

Preparar expediente  
13-07-00  
EJF

4428

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL
LOS ASSUNTOS PARLAMENTARES
Entrada Nº 2012
Processo Nº 13.0x.00

Exmº. Senhor  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o  
Secretário de Estado dos Assuntos  
Parlamentares

Lisboa, 10 de Julho de 2000

3330

12. JUL 2000

Assunto: Requerimento nº. 650/VIII/1ª do Senhor Deputado Fernando  
Pésinho (PEV)

Sobre o assunto constante do requerimento em epígrafe e de acordo com os elementos obtidos junto de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto e das Obras Públicas, incumbe-me Sua Excelência o Ministro do Equipamento Social de informar o Senhor Deputado do seguinte:

O sublanço do IC14 entre Esposende e Barcelos constitui parte integrante do objecto da Concessão Norte (D.L. nº 9/97, de 10 de Janeiro e o despacho conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território de 20/06/97), cuja adjudicação foi outorgada em 9 de Julho de 1999 pelo Governo Português à concessionária AENOR (D.L. nº 248 – A/99, de 6 de Julho).

Trata-se de um sublanço que já se encontra parcialmente construído pelo IEP – Instituto de Estradas de Portugal, entre os Nós de Apúlia (IC1) e da EN205, numa extensão de 4 Km. Os 7.7 Km seguintes serão construídos pela concessionária AENOR, ficando esta última incumbida de conservar, explorar e manter os 4 Km iniciais.

O primeiro estudo de viabilidade para o trecho em questão foi desenvolvido pelo projectista Engivia para a antiga JAE, em 1997, com dois corredores, dando cumprimento ao estipulado no Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 85 para aquele troço, o qual estava previsto realizar enquanto Itinerário Complementar sem características de auto-estrada, mas já dotado de duas faixas de rodagem, separador central e nós desnivelados, sujeito a uma velocidade de projecto de 100 K/h, estudo esse que constituiu patente do concurso para a Concessão Norte.



MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL  
GABINETE DO MINISTRO

No entanto, esse estudo nunca teve qualquer apresentação pública, nem nunca foi sujeito a avaliação ambiental. Isto porque, com o desenvolvimento do PRN 2000, esta via foi reclassificada em 1998, passando a integrar a Rede Nacional de Auto-Estradas e tornando-se parte do objecto da Concessão Norte. Esta mudança implicou que a via adquirisse características geométricas de projecto compatíveis com uma velocidade de projecto de 120 K/h, pontualmente de 100 K/h, conforme quadro normativo do IEP, em vigor.

Nesse sentido e de acordo com o estipulado no Contrato de Concessão, a concessionária AENOR desenvolveu um estudo prévio para o respectivo lançamento, contemplando duas alternativas de traçado compatíveis com as exigências normativas em vigor para o traçado de auto-estradas, as denominadas Soluções A e B, que foram objecto de Processo de Avaliação de Impactes Ambientais (AIA), tendo as mesmas merecido parecer desfavorável por parte da Comissão de Avaliação.

Registe-se ainda que a solução patenteada pelo IEP não foi submetida a avaliação durante o processo de AIA atrás referido. Importa ainda referir que tal solução não era compatível com o exigido para uma auto-estrada, em matéria de características geométricas de projecto. A sua eventual adaptação a esse contexto revelar-se-ia ainda mais gravosa do que as soluções A e B apresentadas pela concessionária AENOR.

Assim e nos seus quilómetros iniciais, verifica-se a interferência do traçado com edificações na zona de Milhazes, seguindo-se uma importante interferência com o acidente natural da Serra da Franqueira, cuja travessia implicará um impacto violento sob os pontos de vista ambiental (taludes de escavação com cerca de 30 m de altura) e visual, já que se formará um efeito de “ferida aberta” na montanha, sem hipóteses de disfarce dada a natureza dos seus solos, essencialmente de origem granítica.

A transposição de montanha para jusante dá-se em viaduto, elemento igualmente gerador de fortes impactes visuais sobre as zonas a sul do lugar do Carvalhal.

Finalmente, na sua extensão final, e tal com as duas Soluções A e B, actualmente em Processo de Avaliação de Impactes Ambientais, esta solução anterior interfere igualmente com o edificado existente na freguesia de Alvelos.



MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL  
GABINETE DO MINISTRO

Esperando ter esclarecido a situação que esteve na base deste requerimento, colocamo-nos ao inteiro dispor e apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

O CHEFE DO GABINETE

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a vertical stroke and a diagonal crossbar, forming a stylized 'M' or 'R' shape.  
Mateus Roque

MA/LC