



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

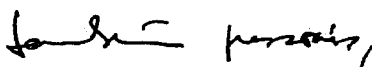
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Divisão de Apoio às Comissões
COPTC
N.º Único <u>317539</u>
Entrada/Saída n.º <u>137</u> Data: <u>24/06/09</u>

EXCELENTÍSSIMO SENHOR
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

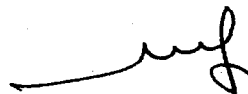
Data: 2009-06-22

Assunto: Relatório Final da Petição n.º 514/X/3ª, da iniciativa de Jorge Nunes Alves e Outros

Nos termos do n.º 8 do artigo 17.º da Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto [Terceira alteração à Lei n.º 43/90, de 10 Agosto (exercício do direito de petição), alterada pelas Leis n.ºs 6/93, de 1 de Março e 15/2003, de 4 de Junho], junto tenho a honra de remeter a Vossa Excelência o **Relatório Final** referente à **Petição n.º 514/X/3.ª**, da iniciativa de Jorge Nunes Alves e Outros "Manifestam desacordo com o actual projecto adjudicado para o fecho da CRIL-IC17, sublanço Buraca-Pontinha, e solicitam algumas tomadas de medidas", cujo parecer, remete a petição para ser apreciada em Plenário.

Com os melhores cumprimentos, 

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,



(Miguel Frasquilho)



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

PETIÇÃO N.º 514/X/ 3.ª

INICIATIVA DE: Jorge Nunes Alves e Outros.

ASSUNTO: Manifestam desacordo com o actual projecto adjudicado para o fecho da CRIL-IC17, sublanço Buraca-Pontinha, e solicitam algumas tomadas de medidas.

RELATÓRIO FINAL

I. NOTA PRÉVIA

A presente Petição, subscrita por 4.675 peticionários, deu entrada na Assembleia da República em 28 de Julho de 2008, tendo sido remetida à 9.ª Comissão para apreciação e eventual admissibilidade.

Conforme consta da respectiva nota de admissibilidade, do exame da petição, nos termos do previsto no n.º 3 do artigo 17.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março, pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho, e pela Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto, decorreu a apreciação de que o objecto da mesma estava bem especificado e estavam presentes os requisitos formais constantes do artigo 9º daquele diploma, não se verificando qualquer causa de indeferimento liminar, de acordo com o artigo 12.º do citado regime jurídico referente ao Exercício do Direito de Petição.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Nestes termos, foi admitida a Petição n.º 514, na reunião de 23 de Setembro de 2008 da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Atendendo a que é subscrita por mais de 1.000 cidadãos, a Petição n.º 514/X/3ª foi publicada no Diário da Assembleia da República e uma delegação da Comissão Obras Públicas, Transportes e Comunicações, composta pelo Relator e pelos Senhores Deputados Isabel Jorge (PS), Abel Baptista (CDS/PP) e Helena Pinto (BE) e também o Senhor Deputado Francisco Madeira Lopes (PEV) procedeu, no dia 09 de Outubro de 2008, à audição obrigatória dos peticionários, sendo o conteúdo dessa audição abordado adiante no presente Relatório Intercalar.

II – DA PETIÇÃO

a) Objecto da Petição apresentada:

Pela presente petição, os signatários expõem o seu desacordo com o traçado adjudicado para o sublanço Buraca/Pontinha do IC17-CRIL. Destacando a importância desta via para a Área Metropolitana de Lisboa e a necessidade da sua conclusão, sublinham entretanto a exigência de critérios que tenham em conta a mobilidade, a segurança rodoviária, os impactes nas populações e as questões ambientais. Assim, os peticionários rejeitam o traçado em questão, por considerarem que o mesmo:



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

- a) É defeituoso e viola, de forma grave, os critérios e exigências de segurança rodoviária contribuindo para a sinistralidade;
- b) Compromete a fluidez do tráfego e a mobilidade no IC17-CRIL;
- c) Atravessa zonas consolidadas de habitação, com graves impactos ao nível do ruído e da qualidade do ar;
- d) Não responde às actuais preocupações ambientais, em termos de emissões de gases poluentes e partículas sólidas, níveis de ruído e coberto vegetal;
- e) Implica a destruição de várias moradias na zona Bairro de Santa Cruz de Benfica/Damaia;
- f) Não cumpre as determinações da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) que manda implementar uma solução em túnel de 3+3 vias (totalmente cobertas) para a zona do Bairro de Santa Cruz de Benfica/Damaia;
- g) Não respeita a participação dos cidadãos em sede de consulta pública, que defenderam a solução que veio a ser consagrada no DIA;
- h) Não vai ao encontro das deliberações aprovadas em sede de Assembleia de Freguesia de Benfica e Assembleia Municipal de Lisboa.

Os peticionários existem assim soluções alternativas para o projecto actualmente apresentado, as quais permitiriam maior segurança rodoviária, melhor mobilidade, menor número de expropriações/demolições, redução das emissões de gases e partículas poluentes e uma menor influência na qualidade de vida dos habitantes locais.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Os signatários pretendem que:

- a) Sejam consideradas as várias alternativas possíveis de traçado;
- b) Sejam respeitados os critérios de Segurança Rodoviária;
- c) Seja dado cumprimento à Declaração de Impacte Ambiental;
- d) Seja eliminado o nó da Damaia e consideradas as alternativas existentes ao traçado;
- e) Sejam tidos em conta os efeitos na qualidade de vida das populações.

b) Esclarecimentos resultantes da Audição obrigatória dos peticionários:

Estiveram presentes na Audição os cidadãos Jorge Alves (primeiro subscritor), Fátima Cardina, Miguel Albergaria, Nuno Salpico, Francisco Salpico, Ana Afonso e António Ferreira. Das matérias abordadas na Audição destacam-se as seguintes notas:

i) Quanto à situação (verificada no próprio dia da Audição) de demolições de habitações:

Os peticionários informaram que, nesta mesma data, desde as 08:30 horas, estavam a decorrer demolições no terreno (Bairro de Santa Cruz), inclusivamente em propriedades relativamente às quais decorriam e decorrem ainda Providências Cautelares, em fase de resposta dos moradores. Segundo os peticionários, as empresas contratadas, sem qualquer aviso prévio, mobilizaram trabalhadores e maquinaria e iniciaram as demolições, com simples chamadas à porta dos moradores (tendo os peticionários relatado situações em que os responsáveis no terreno teriam afirmado que «o aviso é a campinha»).



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Segundo a informação apresentada à Comissão Parlamentar, foram mobilizados cerca de três dezenas de agentes da PSP, incluindo Corpo de Intervenção, cuja função era a de retirar os moradores das suas propriedades, se necessário pela força; no entanto, a PSP não terá inicialmente respondido às chamadas dos moradores, no sentido de proteger as suas propriedades face a estas operações consideradas ilegais.

Encontravam-se também no terreno responsáveis e funcionários das empresas contratadas para a obra, embora a EP não estivesse representada no local por nenhum dos seus quadros. Os peticionários informaram ainda que as demolições prosseguiam no terreno, inclusive no momento em que a Audição se realizava, tendo sido momentaneamente interrompidas apenas aquando das emissões em directo, a partir do local, das reportagens das estações de televisão.

ii) Quanto às implicações do projecto em causa ao nível da segurança rodoviária:

Os peticionários afirmaram que o troço Buraca/Pontinha do IC17-CRIL está concebido em termos tais que induzirão naturalmente a uma circulação que não é possível compaginar com as exigências de segurança rodoviária, designadamente ao nível da distância de visibilidade de paragem e principalmente ao nível da distância de visibilidade de decisão.

Mesmo que a EP determine um limite de velocidade máxima de 70 km/h, as características físicas de determinadas curvas de traçado projectadas apontam para uma distância de visibilidade de decisão – nomeadamente para antecipar decisões de saída para nós de acesso e ligação a tráfego local – que continuará a ser insuficiente, suscitando nos peticionários profundas preocupações ao nível da segurança rodoviária.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Tais preocupações prendem-se com a perspectiva de desacelerações bruscas em locais de mais fraca visibilidade, bem como nos locais de transição para o limite de velocidade máxima de 70 km/h (quando todo o restante IC17-CRIL tem um limite de 90 km/h).

Finalmente, os peticionários sublinharam que o decreto preambular ao Código da Estrada define qual é a entidade administrativa a quem compete estabelecer os limites de velocidade, tendo afirmado que esse limite não pode ser definido pela EP, nem pode ser aquele que a EP quiser para colmatar defeitos de projecto.

iii) Quanto ao procedimento de alteração da Declaração de Impacte

Ambiental: os peticionários apresentaram uma cronologia do processo que aqui se expõe:

Em **16 de Janeiro de 2008**, a EP faz um "Pedido de Alteração da Declaração de Impacte Ambiental" à Secretaria de Estado do Ambiente (SEA) - (Ofício EP nº 338 ref. 86/GAMB de 16 de Janeiro de 2008). A partir das dúvidas levantadas pelo ex-IPPAR relativamente à preservação do Aqueduto das Águas Livres, a EP introduz alterações ao projecto, que «permitiram redefinir a solução até à intercepção do Caminho de Ferro» pedindo à SEA a alteração da DIA, solicitando:

- a revisão das medidas nº 32 e 37, e a anulação das medidas 66, 67, 74, 75 (parcialmente), e 77 a 85 inclusive, face à não demolição do Aqueduto das Águas Livres e das Francesas.

- a revisão da condicionante da DIA referente «à implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700», sugerindo-se para o efeito o seguinte texto: *«À implementação da Solução Túnel entre o km 0+650 e o km 2+090 (aproximadamente), equacionando soluções de cobertura total ou parcial e de perfil transversal com 2x4 vias, entre o Nó da Buraca e o Nó da Damaia, atendendo às condições de gestão de tráfego e aos*



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

requisitos de segurança, minimizando os impactes na paisagem, no ruído e na sócio-economia».

Em **Julho de 2008**, com base no ofício da EP (Ofício 86/GAMB, nº 338, 14 de Janeiro de 2008), o LNEC elabora um Parecer Técnico [Relatório 279/2008 – “Alterações a medidas da DIA no âmbito do projecto do sublanço Buraca – Pontinha do IC 17 – Circular regional interior de Lisboa”] no qual analisa e propõe a alteração das medidas directamente ligadas com o Aqueduto das Águas Livres (medidas 66, 67, 74, 75, e 77 a 85 inclusive), e das medidas 32 e 37 relacionadas com a qualidade do ar e o ruído.

Quanto à «revisão da condicionante da DIA referente “à implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700», o LNEC refere que «a APA deverá analisar a necessidade da sua revisão» (pág.12).

Relativamente à comparação das duas soluções túnel (projecto 2004 e o actual), no que respeita ao ruído e à qualidade do ar, o LNEC afirma não lhe terem sido fornecidos estudos que lhe permitam uma avaliação detalhada, no entanto emite várias considerações:

- «O prolongamento do túnel permite potencialmente evitar o contacto do ambiente exterior com as fontes de poluição no interior do túnel nos troços cobertos, mas pode gerar fontes de poluição mais intensas nos emboquilhamentos e outras aberturas para o exterior» (pág. 6);
- «As vantagens e desvantagens de cada uma destas concepções» (solução 2004 e a actual) «depende do afastamento das aberturas relativamente a locais públicos e a construções vizinhas.» (pág. 7);
- «A concepção de 2004, na zona do viaduto, permitiria uma dispersão mais fácil dos poluentes, enquanto a solução de 2006 reduz o nível de poluentes em todos



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

os troços totalmente cobertos e aumenta as suas concentrações na proximidade das aberturas» (pág. 7);

- «...deverá ser evidenciado que a ventilação e o controlo de fumo no túnel...com base nas previsíveis emissões de poluentes e escoamentos quer em situação de utilização corrente, quer em situação de acidente...que estas não põem em causa a salubridade e segurança de pessoas em construções vizinhas ou nos espaços públicos envolventes» (pág. 7);

- «... o escoamento do fumo no exterior não deve pôr em causa a segurança dos ocupantes das construções vizinhas» (pág. 7);

- «A CRIL (Circular Regional Interior de Lisboa), como grande infra-estrutura rodoviária que se perspectiva ser, devido ao caudal de tráfego perspectivado, constituir-se-á certamente numa fonte sonora de relevante significado para a afectação da qualidade ambiental da sua envolvente próxima.» (pág. 9);

Em **30 de Julho de 2008**, a APA, com base no parecer do LNEC, e em relação às medidas em que o LNEC propôs alteração (medidas 66, 67, 74, 75, e 77 a 85 inclusive, e medidas 32 e 37), a APA elaborou um parecer, e submeteu à consideração superior uma proposta de alteração da DIA. [Informação 51/08/DG]. Neste documento a APA faz um histórico, onde refere que «Em Novembro de 2006, o IA apresentou o seu parecer, reunindo os pareceres de todas as entidades que integraram a CA e, nestes pareceres o IA recomendou que fossem devidamente considerados no projecto de execução os elementos em falta e as demais questões relevantes do ponto de vista ambiental, tendo considerado que não haveria necessidade do proponente prestar mais esclarecimentos às entidades que participaram na avaliação ambiental» (pág.2). Referiu ainda que, «dada a complexidade do processo concepção/construção, poderia a entidade licenciadora, se assim o entendesse (...) solicitar a uma entidade independente



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

(...) a verificação da integração no projecto de execução das recomendações referidas no parecer ambiental».

Os peticionários chamam a atenção para o facto de que, desta proposta da APA (de alteração da DIA), não consta o pedido de revisão da condicionante da DIA referente «à implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700», proposto pelo EP no seu ofício n.º 338 ref.ª 86/GAMB de 16 de Janeiro de 2008.

Em **1 de Agosto de 2008**, o Secretário de Estado do Ambiente emite Despacho no sentido da «Alteração à Declaração de Impacte Ambiental (DIA)». Nesta Alteração são introduzidas: (1) a «alteração das medidas 32, 37, 77, 78, 80, 81 82 e 83 da DIA,...», (2) a «eliminação das Medidas 66, 67, 74, 75, 79, 84 e 85...» e (3) a «alteração das medidas 107 e 108...» (pág.3).

Tal como se verifica no documento proposto pela APA, os peticionários sublinham que desta «Alteração à Declaração de Impacte Ambiental (DIA)», não consta a revisão da condicionante da DIA referente «à implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700», proposto pela EP no seu ofício nº 338 ref. 86/GAMB de 16 de Janeiro de 2008.

Na opinião dos peticionários, este enquadramento evidencia de forma clara a ilegalidade do projecto que se encontra em execução, na medida em que, apesar da recomendação e do apelo da EP, o LNEC não faz a alteração solicitada na DIA, remetendo-a para a APA, que por sua vez, também não propõe qualquer alteração ao ponto referido. A Alteração à DIA, exarada em Despacho do Secretário de Estado do Ambiente, altera de facto a DIA em vários pontos, menos no ponto pretendido pela EP – que corresponde à questão concreta das modificações ao projecto do túnel.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

c) Outros factos:

i) Visita da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

No dia 7 de Outubro de 2008, a COPTC, a convite da EP, realizou uma visita ao local das obras de construção do sublanço Buraca/Pontinha do IC17-CRIL. Essa visita teve o seguinte programa:

- 10h00m – Recepção no estaleiro da obra, pelo Presidente do Conselho de Administração da EP - Estradas de Portugal, Dr. Almerindo Marques;
- 10h10m – Apresentação do projecto da CRIL e do sublanço Buraca/Pontinha pelo coordenador da obra da EP - Eng. José Luís Faleiro;
- 10h20m – Passagem de pequeno filme sobre a obra;
- 10h25m – Sessão de intervenções e perguntas;
- 10h45m – Visita à obra;
- 12h00m – Final da visita e regresso ao estaleiro.

Durante a sessão de intervenções e perguntas, após a intervenção do Deputado Miguel Frasquilho, Presidente da Comissão, que agradeceu o convite e os esclarecimentos da EP à Assembleia da República, usaram da palavra a Deputada Helena Pinto (BE), o Deputado Bruno Dias (PCP), o Deputado Abel Baptista (CDS-PP), o Deputado Nelson Baltazar (PS) e o Deputado Jorge Costa (PSD).

Das respostas e informações prestadas pelos técnicos responsáveis da EP, dirigidos pelo coordenador da obra da EP, Eng. José Luís Faleiro, destacam-se os seguintes elementos:



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

O presente empreendimento tem um orçamento de 100 milhões de euros, que está no essencial a ser cumprido, ao qual acrescem 70 milhões de euros para expropriações (tendo inicialmente sido previstos 65 milhões). Já foi efectuado o pagamento de metade da verba destinada a expropriações.

Não foram estudadas nem avaliadas alternativas de traçado que não correspondessem ao corredor definido, por duas razões: (1) o corredor estava já definido desde a década de 1970, tendo havido um esforço considerável para libertar o território da ocupação que dele era feita; e (2) a EP tinha o compromisso de, não apenas garantir o serviço e as acessibilidades de nível regional (com a travessia do território), mas também garantir as acessibilidades à área envolvente, o que exigiu a definição de soluções em projecto que contemplassem a ligação em Nó à Damaia, Venda Nova, etc.

O limite de velocidade máxima a estabelecer em todo o sublanço Buraca/Pontinha será de 70 km/h. A EP considera este como o limite de velocidade para circulação em segurança. O seu cumprimento será fiscalizado através de meios telemáticos (radares) ao longo de todo o sublanço. A adopção dessa velocidade corresponderá à necessária adaptação dos automobilistas face às condições de circulação na via, à entrada num túnel (designado como “meio hostil”). Assim sendo, não se coloca para a EP o problema da diferença de velocidades entre o sublanço em questão (70 km/h) e os restantes (90 km/h).

Foi realizada uma auditoria de segurança rodoviária e procedeu-se à análise de risco relativamente às infra-estruturas em questão.

Serão consideradas as sobrelarguras nas curvas com menor visibilidade, para aumentar o tempo de paragem e melhorar as condições de segurança. A inclinação máxima em túnel não ultrapassa em caso algum os 5%. A circulação neste sublanço estará condicionada, sendo proibido o transporte de cargas perigosas. Está previsto



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

um sistema de gestão automática de tráfego, a ser accionado em caso de incêndio ou outra emergência.

Tratando-se o IC17-CRIL de uma via de grande capacidade, a EP optou por definir um traçado de 2x4 vias (e não de 2x3, como anteriormente previsto), sendo a fluidez do tráfego garantida por essa solução – e não por uma velocidade superior a 70 km/h.

Na prática, as condicionantes da Declaração de Impacte Ambiental não eram compatíveis entre si, na medida em que o cumprimento da condicionante da preservação do património (nomeadamente Aquedutos das Águas Livres e das Francesas) exigiu o prolongamento do Túnel de Benfica (que inclui a travessia do Bairro de Santa Cruz). Com vista ao cumprimento da DIA, a EP considerou necessário aumentar a extensão do túnel para um total de cerca de 1500 metros. Tal extensão do túnel, no cumprimento das normas de segurança em vigor para túneis rodoviários, exigiu a definição de uma solução de ventilação transversal – que corresponde à abertura de cerca de 300 metros prevista para a zona do Bairro de Santa Cruz.

Reconhecendo a existência de outras alternativas técnicas que permitam a ventilação transversal do túnel (designadamente a extracção mecânica de gases para a superfície), a EP considera que, de acordo com os estudos realizados, tais soluções implicariam, em cenários de incêndio ou outra emergência, uma maior concentração de pontos de extracção de gases, com maiores impactes ambientais à superfície.

O tratamento de águas residuais (pluviais e outras) captadas na via será realizado por decantação, considerando a EP, segundo os estudos realizados, que essa solução é suficiente, mesmo para metais pesados.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

ii) Informação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações à Assembleia da República (Resposta ao Requerimento N.º 643-AC/X/1.ª)

Sem prejuízo dos diversos ofícios e informações remetidos pelo Governo, na sequência das múltiplas iniciativas tomadas por vários Grupos Parlamentares, destaca-se pela particular relevância que assume neste processo a informação prestada pelo Governo/MOPTC à Assembleia da República, na sequência do Requerimento 643-AC/X/1.ª de 07-07-2005 do Deputado António Filipe (PCP).

Foram então suscitadas ao Governo as seguintes perguntas: (1) O actual projecto vai ser alterado para impedir a destruição do Aqueduto das Águas Livres? (2) O actual projecto vai ser alterado de forma a evitar a construção na zona urbana da Damaia de um nó e um paredão de vários metros de altura? (3) O actual projecto vai ser alterado de forma a substituir o Viaduto sobre as Portas de Benfica por um túnel? (4) O actual projecto vai ser alterado de forma a evitar o cerco do núcleo urbano de Alfovelos com auto-estradas? (5) Foram efectuados os estudos técnicos às contra-propostas apresentadas pelas Comissões de Moradores e quais os seus resultados?

O texto da resposta enviada pelo Governo – publicada no Diário da Assembleia da República, II série B, 16 X/1 3º Suplemento, de 2005-10-15, (pág. 172) – é o seguinte:

«Na sequência do V. ofício n.º 2251/MAP, de 13 de Julho de 2005, relativo ao assunto mencionado em epígrafe, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de informar V.Exa. que foi promovido um estudo de viabilidade, relativamente ao IC17-CRIL, para análise das propostas apresentadas pelas Comissões de Moradores, no que diz respeito aos assuntos enumerados no requerimento apresentado pelo Senhor Deputado António Filipe.»



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Tais afirmações suscitaram, no entendimento da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a necessidade de esclarecimentos adicionais em sede de apreciação parlamentar da Petição, particularmente em face da informação prestada pela EP na visita da COPTC de 07-10-2008, no sentido de que não terem sido estudadas nem avaliadas alternativas de traçado que não correspondessem ao corredor definido para o sublanço em questão (ou seja, incluindo a alternativa defendida pelos moradores).

III – DO RELATÓRIO INTERCALAR DA COMISSÃO

Nos termos e com os fundamentos acima descritos, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, em sede de Relatório Intercalar, aprovado por unanimidade em 14 de Outubro de 2008, decidiu solicitar ao Governo as informações necessárias ao melhor esclarecimento sobre o processo de definição, decisão e concretização do IC17-CRIL, sublanço Buraca/Pontinha, a saber:

1. Ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações:
 - a) Confirma-se a inexistência de estudos e/ou avaliações comparativas que contemplassem alternativas de traçado como a que foi defendida pelos moradores?
 - b) Qual o destino dado entretanto ao «estudo de viabilidade, relativamente ao IC17-CRIL, para análise das propostas apresentadas pelas Comissões de Moradores», cuja realização foi comunicada pelo MOPTC à Assembleia da República em Outubro de 2005?



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

- c) Tendo o LNEC, em Julho de 2008, elaborado parecer sobre possíveis alterações à DIA, e não constando desse parecer (e subsequente Despacho do SEA de Alteração à DIA) a formulação expressamente solicitada pela EP (referente à «implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700»), como explica o MOPTC que tenha sido essa, ainda assim, a solução adoptada na obra?
 - d) Quais as razões que levaram à opção técnica de projectar, para a zona do Bairro de Santa Cruz e bem assim para a de Alfovelos, aberturas de grande extensão a céu aberto (cerca de 300 metros), ao invés de garantir a travessia em túnel totalmente fechado – conforme determinou a DIA – através de outras soluções técnicas de ventilação transversal?
 - e) Qual o fundamento legal que sustenta a decisão, levada a efeito a partir do dia 09-10-2008, de proceder à demolição de todas as habitações afectadas no Bairro de Santa Cruz? Em que termos foi realizada a notificação aos interessados?
 - f) Solicitar-se ainda que sejam facultados os relatórios de auditoria de segurança rodoviária e análise de risco referentes às infra-estruturas do sublanço em questão.
2. Ao Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional:
- a) Tendo o Secretário de Estado do Ambiente em 1 de Agosto de 2008, emitido Despacho de Alteração à DIA, e não constando dessa Alteração a formulação expressamente solicitada pela EP (referente à «implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

para o troço entre o km 0+675 e 1+700»), como considera o MAOTDR que tenha sido essa, ainda assim, a solução adoptada na obra?

b) Que procedimentos foram adoptados em tempo útil no sentido de proporcionar o necessário conhecimento e audição dos interessados no processo de definição da Alteração à DIA, emitida em 1 de Agosto de 2008?

3. Ao Ministério da Cultura:

- a) Qual a intervenção desenvolvida até à data pelo IGESPAR no acompanhamento a esta obra?
- b) Qual a informação prestada pela EP e empresas contratadas, relativamente à descoberta de novos vestígios e património arqueológico?
- c) Que seguimento foi dado a essa informação e que novas iniciativas dela decorreram até à data?

IV – DAS RESPOSTAS DO GOVERNO À COMISSÃO

Regista-se que, dos três Ministérios a que a Comissão Parlamentar se dirigiu solicitando informações, o Ministério das Obras Públicas respondeu em 12-02-2009 (quatro meses depois), o Ministério da Cultura respondeu em 2 de Junho (sete meses e meio depois) e o Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional nunca respondeu.

O teor das respostas enviadas à Comissão pelos dois Ministérios referidos é conforme se segue:



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

a) Do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações:

Questão a) do ponto 1.1 [Confirma-se a inexistência de estudos e/ou avaliações comparativas que contemplassem alternativas de traçado como a que foi defendida pelos moradores?]

Não se confirma a inexistência de estudos e/ou avaliações comparativas para a conclusão da CRIL.

Ao longo de 40 anos foram estudadas várias soluções para concluir a CRIL, que se depararam com inúmeras dificuldades, só agora ultrapassadas por uma solução definida em conjunto com todas as Autarquias envolvidas no processo.

A extinta Junta Autónoma de Estradas (ex-JAE) iniciou os estudos de uma via rápida entre os Algés e Sacavém, denominada Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL), em 1968. Tendo definido o seu traçado e localizados, em pormenor, os nós de ligação e as várias Radiais de acesso à cidade de Lisboa, procedeu à elaboração de um anteprojecto, o qual foi apresentado ao Ministério das Obras Públicas em 1969 e posteriormente aprovado por Despacho do Ministro das Obras Públicas, em 05/02/1972, homologado o Parecer n.º 3712, do Conselho Superior de Obras Públicas.

Na sequência desta aprovação, a ex-JAE remeteu às Câmaras Municipais de Oeiras e Loures, em 24/03/1972, cópia das plantas do anteprojecto aprovado, tendo como objectivo a protecção da faixa de terreno necessário à sua futura construção.

Recorda-se que, nessa data, o actual Concelho da Amadora constituía uma freguesia do Concelho de Oeiras, tendo sido constituído concelho em 11/09/1979.

Posteriormente foram publicadas as proibições referentes à zona *non aedificandi*, constantes da Portaria n.º 172/75, de 10 de Março.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Relativamente a estudos ambientais desenvolvidos, é de referir que, apesar do definido no Despacho conjunto dos Ministérios do Planeamento e da Administração do Território, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente e Recursos Naturais, de 23/07/1990, a ex-JAE, ainda que não fosse obrigatório, promoveu a elaboração de um Estudo de Impacte Ambiental (EIA) para a CRIL.

Em 1990 ficou concluído um projecto de execução, o qual alterava sobretudo o perfil longitudinal previsto inicialmente. Neste estudo considerou-se a travessia da zona do Patriarcado em túnel, seguindo em trincheira até à passagem sob a linha de caminho de ferro, após o que acompanharia grosso modo as cotas do terreno natural até à Estrada da Damaia.

No entanto foram levantadas, à época, várias dúvidas sobre este traçado, quer pela Câmara Municipal de Lisboa, quer pela Câmara Municipal da Amadora, nomeadamente no que se refere à travessia da zona do Bairro de Santa Cruz de Benfica.

Em consequência a ex-JAE estudou uma nova solução, considerando a travessia do Bairro de Santa Cruz em viaduto, o que permitia preservar as ligações entre Benfica e a Damaia. Esta solução ficou concluída no início de 1993.

Em meados do mesmo ano, o ex-IPPAR emitiu um parecer desfavorável ao túnel da zona do Patriarcado, pelo que foi encarada uma nova solução que considerava um viaduto mais extenso, passando sobre o Patriarcado, o caminho-de-ferro e ligando ao viaduto já estudado no Bairro de Santa Cruz.

Em Janeiro de 1994 e após diversos contactos e reuniões com as entidades envolvidas, foi decidido desenvolver a solução em viaduto. No entanto, verificou-se, desde logo, uma forte contestação a esta solução sobretudo por parte dos moradores do Bairro de Santa Cruz.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Em Março de 1995, foi decidido que o traçado da CRIL, a seguir ao Nó da Buraca, deveria desenvolver-se em trincheira, tendo-se dado início ao desenvolvimento desta solução a nível de Projecto de Execução. Em 1994, não sendo exigível, não houve qualquer procedimento de avaliação de Impacte Ambiental.

Em 1996/1997 procedeu-se a um reajustamento do Projecto de Execução, o qual foi acompanhado por estudos ambientais dirigidos apenas para aspectos específicos, nos casos em que seriam expectáveis impactes mais expressivos, tendo-se analisado especificamente a qualidade do ar, o ruído, o património, o paisagismo e as áreas regulamentares, incluindo os projectos de execução das medidas de minimização.

O Projecto de 1996/1997 não foi submetido a procedimento de AIA, porque não era abrangido pela legislação então em vigor. Contudo, foi promovida uma consulta pública, de acordo com o definido na Lei n.º 83/95, de 31 de Agosto, que decorreu entre 14 de Agosto e 9 de Setembro de 1997, não tendo sido recebidos quaisquer pareceres escritos, nem solicitada qualquer audiência.

Em 1999, foram aprovados os vários projectos que constituíam o fecho da CRIL entre o Nó da Buraca e o Nó da Pontinha, tendo os mesmos sido incluídos no âmbito do Concurso referente à Concessão da Grande Lisboa IC 16 – IC 30, criada através do Despacho Conjunto n.º 256/99, de 23 de Março de 1999. O lançamento do concurso público internacional de atribuição da concessão IC 16/IC 30 ocorreu com a publicação do Despacho Conjunto n.º 523-A/99, de 29 de Junho, publicado no Diário da República n.º 149, de 29 de Junho, que aprovou os respectivos Programa de Concurso e Caderno de Encargos.

Posteriormente, através do Despacho Conjunto n.º 798/2002, de 23 de Outubro, publicado no Diário da República, 2.ª Série, de 23 de Outubro, foi determinada a não adjudicação e anulação deste concurso.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Foi então solicitado ao ex-ICOR, que sucedeu nas atribuições da JAE, que analisasse o projecto, no sentido de verificar se o mesmo se encontrava em condições de permitir o lançamento da respectiva empreitada. Assim, foi necessário reformular o Estudo de Impacte Ambiental de 1990 de forma a ajustar o mesmo a novas exigências legais. Foi também necessário elaborar um Estudo de Tráfego actualizado, uma vez que o último estudo de tráfego datava de 1998, tendo sido apenas alvo de actualizações.

O procedimento de AIA deste sublanço da CRIL é iniciado em Agosto de 2003, tendo sido emitida a DIA em 19 de Fevereiro de 2004.

Ao longo do tempo foram desenvolvidas várias soluções, no sentido de ajustar aos impactes que uma obra desta natureza acarreta. Foi, em diversos momentos, dado conhecimento aos interessados das soluções que entretanto iam sendo estudadas.

No que respeita à hipótese de traçado defendida pelo grupo de pessoas identificadas por Comissão de Moradores, em sede de consulta pública, refira-se que a mesma foi apresentada através de um desenho esquemático, em formato A4. Foi feita uma análise dessa solução, em planta e perfil longitudinal. No entanto, esta solução não reunia condições que permitissem a sua comparação com o projecto de execução que, à época, se encontrava desenvolvido, detalhado e orçamentado.

Ainda assim, foi realizada a análise da solução proposta, atendendo aos elementos disponibilizados, tendo sido identificados sérios problemas para a sua adopção. Desde logo, de acordo com a informação prestada pela Câmara Municipal da Amadora, esta solução obrigaria, nomeadamente,

- (i) À alteração dos Planos Directores Municipais de Amadora e Lisboa, atravessaria a zona de Venda Nova / Bairro do Girassol numa área perfeitamente consolidada, constituída por prédios de 5 a 12 pisos;
- (ii) À demolição da escola primária Santos Mattos; e,



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

(iii) À alteração profunda de toda a morfologia da zona da Venda Nova.

Acresce que o túnel sob os prédios do bairro da Venda Nova, não poderia ser construído a céu aberto, prevendo-se, em tal caso, a necessidade de uma adequada consolidação da fundação daqueles imóveis para poder fazer a perfuração do túnel sob os mesmos, dado que, face às características geotécnicas dos terrenos atravessando, o recobrimento não era suficiente para garantir a execução das galerias sem risco de incidências à superfície.

Por outro lado, os riscos de conflitualidade social desta solução seriam elevadíssimos, face ao grande número de expropriados afectados, confrontados com a questão de que esse traçado e o respectivo corredor não estavam previstos em qualquer instrumento de planeamento ou gestão do território.

A solução atrás referida não possibilitaria a requalificação das Portas de Benfica, Estada Militar e da Circunvalação, bem como dos bairros degradados na zona de Alfovelos, dado que, ao ser abandonado o espaço canal previsto para a CRIL, deixaria de haver fundamento para, através do mecanismo de expropriação por utilidade pública, se proceder àquelas requalificações.

Uma vez que o corredor da CRIL está definido nos instrumentos de planeamento e gestão do território, este constitui uma medida de protecção estanque à proliferação de mais construções na zona, possibilitando não só o estabelecimento de regras de procedimento no caso dos realojamentos, através da celebração de protocolos com as Câmaras Municipais competentes, no âmbito do Programa Especial de Realojamento (PER), bem como a definição dos montantes indemnizatórios dos direitos abrangidos pelas expropriações, permitindo a libertação em tempo útil das zonas afectadas pela construção do empreendimento.

Sublinha-se que as dificuldades verificadas, ao longo de muitos anos, e que impediram a conclusão da CRIL, foram agora ultrapassadas através de uma solução



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

definida em conjunto com todas as Autarquias envolvidas no processo que veio a tomar a designação de Solução de Consenso.

A mesma mereceu a aprovação dos Municípios e esteve na origem do concurso lançado e contratado, em resultado de um longo processo negocial, de discussão pública e de consultas recíprocas com diversas entidades, o que permitiu a definição desta última como a solução adequada.

Questão b) do ponto 1.1. [Qual o destino dado entretanto ao “estudo de viabilidade, relativamente ao IC17 – CRIL, para análise das propostas apresentadas pelas Comissões de Moradores”, cuja realização foi comunicada pelo MOPTC à Assembleia da República em Outubro de 2005?]

Em 2005, a EP – Estradas de Portugal, S.A. avaliou três soluções alternativas, entre as quais se incluía a hipótese pretendida pelo grupo designado por Comissão de Moradores, em termos de planta e de perfil longitudinal, que implicavam, túneis mais extensos, tendo-se verificado que as três soluções apresentavam, à partida, problemas na sua concretização, a saber:

- Aumentavam a dificuldade de articulação do IC17 com o IC19, devido às inclinações longitudinais junto à entrada sul do túnel;
- A sua adopção, em fase de obra, prejudicaria de forma muito significativa a circulação viária do IC17, IC19 e 2.^a Circular, afectando directamente os cerca de 120.000 veículos/dia, que circulam no Nó da Buraca;
- Aumentavam as dificuldades de gestão, operação e manutenção dos túneis face à relação extensão do túnel / tráfego associado;
- A construção de túneis com extensões superiores a 2.000 metros sob o edificado existente, implicaria a consolidação das fundações dos edifícios referidos, sob os



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

quais os túneis de desenvolveriam, com todas as dificuldades, riscos técnicos e transtornos sociais que daí resultariam;

- Eram eliminadas as ligações à rede viária existente, penalizando fortemente as acessibilidades locais ao empreendimento, o que não se encontrava em linha com o teor da DIA que recomendava que o projecto contemplasse uma melhor articulação do traçado do IC17 com a rede viária local;

-E sobretudo, as condições de segurança seriam agravadas, pois estar-se-ia perante túneis com extensões superiores a 2 Km, numa via com tráfego intenso, com particular situação de perigosidade no que se refere à prevenção de incêndios e socorro a sinistros rodoviários.

Questão c) do ponto 1.1 [Tendo o LNEC, em Julho de 2008, elaborado parecer sobre possíveis alterações à DIA e não constando desse parecer (e subsequente despacho do SEA de alteração à DIA) a formulação expressamente solicitada pela EP (referente à “Implementação da solução túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o Km 0+675 e 1+700”), como explica o MOPTC que tenha sido essa, ainda assim, a solução adoptada na obra?]

O procedimento de AIA a que o projecto do IC17 – CRIL – Sublanço Buraca/Pontinha foi submetido em Agosto de 2003, culminou em 19 de Fevereiro de 2004, com a emissão de uma Declaração de Impacte Ambiental, com carácter favorável condicionado.

Neste procedimento foram submetidas a avaliação, ao contrário do habitual em situações de projecto de execução, duas soluções de projecto distintas:

Uma solução que considera a travessia do Bairro de Santa Cruz em trincheira.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Uma solução que considera a travessia do Bairro de Santa Cruz em túnel. A DIA acima mencionada, é favorável condicionada “À implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700”, ou seja, opta claramente pela solução que se desenvolve em túnel. No entanto, a mesma DIA condiciona a execução do projecto:

“ (...)”

- g) À melhor articulação do traçado do IC17 com a rede viária local, de forma a minimizar os impactes na sociedade e na paisagem, nomeadamente nas zonas dos nós e nas zonas de atravessamento das principais vias existentes;
- h) Ao reequacionamento da rede de Restabelecimento de forma a completar as questões levantadas no âmbito da Consulta Pública efectuada, minimizando o corte de acessibilidades, e os impactes na sociedade;
- i) Ao reequacionamento da Solução a adoptar para a passagem no Bairro da Venda Nova, tendo em conta a minimização dos impactes no ruído, na paisagem e no efeito barreira sobre as populações que habitam neste aglomerado;
- j) Ao reequacionamento da Solução a adoptar para a ligação do Nó da Venda Nova à Rotunda de Benfica, de forma a minimizar os impactes na ocupação do solo, e na sociedade;
- k) Ao reequacionamento da ligação do Nó da Pontinha à Rotunda de Benfica, de forma a minimizar os impactes na ocupação do solo, paisagem, ruído e na sociedade, nomeadamente minimizando, sempre que possível, o efeito barreira;

(...)”.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Importa relembrar que nos processos de consulta pública ocorridos entre 2004 e 2006, da generalidade dos pareceres emitidos, ressaltaram algumas questões recorrentes:

- i) Preservação dos Aquedutos das Águas Livres e das Francesas (objecto de petição);
- ii) Eliminação do Viaduto das Portas de Benfica e substituição do mesmo por um túnel;
- iii) Reformulação da rede de acessibilidades entre a CRIL e a rede viária envolvente;
- iv) Cumprimento do Regulamento Geral do Ruído.

Deste modo, para garantir uma resposta positiva às diversas condições da DIA, a Estradas de Portugal, ajustou a solução túnel, por forma a dar resposta, às condicionantes e conciliar as diversas pretensões apresentadas, nem sempre integralmente compatíveis entre si.

A solução desenvolvida permitiu dar resposta aos pontos i), ii), iii) e iv) anteriormente identificados, bem como às referidas condicionantes da DIA, tendo como objectivo último maximizar o cumprimento das diversas condições constantes da DIA, numa perspectiva global.

Foi neste quadro, então, lançado em Janeiro de 2007, o Concurso em regime de concepção/construção para a contratação da empreitada de conclusão da CRIL, que viria a ser adjudicada em Novembro de 2007.

No entanto, face à sensibilidade de que se reveste a questão e de modo a clarificar algumas medidas que constam da DIA, e que não teriam possibilidade de serem cumpridas e/ou implementadas, a Estradas de Portugal apresentou ao Gabinete do Secretário de estado do Ambiente, em 16 de Janeiro de 2008, um pedido de alteração da DIA.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Este pedido fundamentou-se na necessidade de revisão de algumas medidas e na anulação de outras tendo o Gabinete do secretário de Estado do Ambiente remetido este assunto à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) para análise, tendo esta agência por sua vez solicitado um parecer ao LNEC.

Esta entidade elaborou um parecer, em Julho de 2008, onde conclui pela efectiva necessidade de alteração de algumas medidas e pela anulação de outras, tendo deixado ao critério da APA a necessidade de alterar a condicionante da DIA “À implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700.

Com base numa informação da APA, foi emitida uma Alteração da DIA pelo Secretário de Estado do Ambiente, em 1 de Agosto de 2008, a qual propõe a alteração de algumas medidas da DIA, a eliminação de outras e ainda a introdução de uma medida adicional.

No que se refere concretamente à condicionante da DIA transcrita, verifica-se que esta não foi objecto de menção no âmbito da Alteração da DIA, sendo entendimento da Autoridade de AIA que não havia necessidade de o fazer, considerando-se assim que a DIA é cumprida.

Questão d) do ponto 1.1 [Quais as razões que levaram à opção técnica de projectar, para uma zona do bairro de Santa Cruz e bem assim para a de Alfovelos, aberturas de grande extensão, a céu aberto (cerca de 300m), ao invés de garantir a travessia em túnel totalmente fechado – conforme determinou a DIA – através de outras soluções técnicas de ventilação transversal?]

Em complemento dos esclarecimentos já adiantados – como resposta à questão colocada pela alínea c) – refira-se que, relativamente ao túnel de Benfica, a decisão



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

de abertura, em cerca de 300 metros, de apenas uma das faixas de rodagem, teve como objectivo ir ao encontro das diversas medidas constantes na DIA, assim como de preocupações evidenciadas no decurso dos processos de consulta pública a que o projecto foi sujeito.

O prolongamento da extensão do túnel de Benfica, em cerca de 415 metros, permitiu designadamente minimizar o impacte paisagístico e de inserção urbanística da passagem junto ao Bairro da Venda Nova e na zona das Portas de Benfica, bem como os impactes do ruído e no efeito barreira.

O aumento da extensão do túnel de Benfica, sem que fossem equacionadas algumas secções abertas (em apenas 300 metros e apenas em um dos sentidos), implicaria a adopção de medidas adicionais de ventilação. Estas, na zona do Bairro de Santa Cruz, levariam à necessidade de sobrelevação do túnel em cerca de 2 metros, para aumento do *gabari* vertical para inserção dos ventiladores.

Assim, a adopção destas aberturas, dada a complexidade de todos os condicionalismos existentes, permite que o túnel tenha um desempenho mais eficaz em situações de ocorrência de incêndio, resultando numa solução de equilíbrio entre as dificuldades identificadas e uma solução para o túnel que permita a sua gestão e exploração dentro dos limites aceitáveis.

A manutenção do túnel integralmente fechado, conduziria ao aumento da largura do separador central, nesse trecho, de forma a acolher as adicionais medidas de segurança necessárias.

De referir que este trecho da CRIL, entre as freguesias de Benfica e da Damaia, foi objecto de estudo específico de integração paisagística / urbana permitindo requalificar a zona à superfície, dando-lhe a qualidade que nunca teve, provendo-a de zonas ajardinadas, parques públicos e equipamento urbano, infra-estruturas de que estas zonas carecem.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

A consideração de uma ventilação do tipo transversal obrigaria à construção, ao longo do túnel, de condutas de betão para extracção dos fumos. Face às condicionantes locais que se verificam essas condutas teriam obrigatoriamente que ser construídas num plano superior à via, ou seja com consequências similares às que foram atrás descritas para a colocação de ventiladores. Por outro lado, obrigaria ainda à construção de edifícios para a colocação do sistema de extracção (ventiladores), com a consequente ocupação do já exíguo espaço disponível.

Importa ainda referir que foram dadas indicações aos concorrentes no sentido de garantir o requisito de observar, em projecto, que as aberturas laterais que se verificam entre ambos os tubos, na zona em que se procedeu à abertura do túnel no sentido Algés/Benfica em cerca de 300m, que respeitassem a existência de uma abertura de 1 m² por via de circulação, por metro linear, de acordo com a referência encontrada relativa a aberturas parciais em túneis (Artigo R118-1-1 do Code de la voirie routière). Deste modo o trecho em questão não seria entendido, de facto, como se de um túnel se tratasse no que se refere à ventilação.

Questão e) do ponto 1.1. – Qual o fundamento legal que sustenta a decisão, levada a efeito a partir do dia 09-10-2008, de proceder à demolição de todas as habitações afectadas no Bairro de Santa Cruz?

Em que termos foi realizada a notificação aos interessados?

A execução desta obra tem vindo a decorrer dentro dos parâmetros normais em obras similares, considerada a sua inserção no tecido urbano de três concelhos metropolitanos, sendo que, num universo com cerca de 550 processos, apenas em 35 deles seguem, de momento, a via litigiosa.

Recorde-se que a execução deste projecto, ao longo de muitos anos e diversos momentos, afectou mais de um milhar de famílias, traduzindo hoje uma situação de



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

grande disponibilidade dos terrenos necessários à execução da obra, consistente com a estabilização do traçado final agora seguido.

Verifica-se que, em geral, apenas foi necessário desencadear os poderes de autoridade exigidos para efectivação da posse, em algumas parcelas na zona do Bairro de Santa Cruz, em Lisboa, uma vez que nesta zona da cidade, acentuou-se publicamente a oposição por parte de alguns moradores (em 63 moradores apenas 19 se opuseram juridicamente), cujas propriedades, à excepção de seis moradias, foram apenas objecto de expropriação de parte dos seus logradouros, reduzindo a sua extensão em alguns metros, sem afectar, por isso, as condições de habitabilidade das suas casas.

Mais se refere que, em parte das situações, se tratava da extensão de logradouros iniciais ocupando terreno pertencente à Câmara Municipal de Lisboa (entidade expropriada), ocupados em génese ilegal, mas que a EP, S.A., ainda assim, assumiu o pagamento de indemnizações para libertação desses espaços.

Desta forma, pelo Despacho n.º 24913-A/2007 (2.ª série), de 12 de Outubro, publicado na 2.ª Série do Diário da República n.º 208, de 29 de Outubro de 2007, o Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e das Comunicações, reconheceu a utilidade pública, com carácter de urgência, da expropriação dos imóveis e direitos necessários à execução da obra do IC17 – CRIL – Sublanço Buraca / Pontinha.

Como consta da mencionada declaração de utilidade pública, a expropriante foi autorizada a tomar de imediato posse administrativa das referidas parcelas de terreno, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 15.º do Código das Expropriações, tendo sido lavrado, durante o mês de Maio do corrente ano, em cada um dos casos o respectivo Auto, após cumprimento de todas as formalidades legais previstas, designadamente a vistoria *ad perpetuam rei memoriam* exigida pela alínea c) do n.º 1 do artigo 20.º do referido diploma legal.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Neste contexto, a EP, S.A., já na posse administrativa das parcelas expropriadas no âmbito da execução do empreendimento atrás identificado, tentou efectivar a mesma, tendo diligenciado o cumprimento de todas as formalidades legalmente previstas no âmbito do Código das Expropriações.

No entanto, pese embora este facto, os proprietários foram-se opondo á efectivação da posse por parte da EP, S.A., persistindo na ocupação das parcelas expropriadas, em violação da ordem jurídica.

Os expropriados tinham perfeito conhecimento da situação das parcelas e da obrigação legal de as desocupar, com vista a permitir a continuidade dos trabalhos da empreitada, em segurança e sem perturbação e sem que provocassem custos acrescidos na sua execução.

Não tendo havido acordo entre a entidade expropriante e alguns dos moradores, quando aos montante da indemnização a atribuir pela expropriação, foram os processos remetidos a Tribunal com vista a adjudicação da propriedade a favor da entidade expropriante, facto que veio a verificar-se antes da entidade expropriante tomar posse efectiva das parcelas.

O Tribunal adjudicou as propriedades em causa à EP, S.A., livre de ónus e encargos nos termos do disposto do artigo 51.º do Código de Expropriações, estando o montante indemnizatório apurado em sede de arbitragem devidamente depositado nos autos.

Encontrando-se, assim, a EP, S.A. investida na posse legal e propriedade das parcelas em causa, procedeu à notificação dos expropriados através de cartas registadas com aviso de recepção, para libertarem a área expropriada, até ao pretérito dia 15 de Agosto.

Facto que não veio a verificar-se até à data da efectivação da posse administrativa. A Expropriante, através da Fiscalização, dirigiu-se ainda aos expropriados, nas



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

semanas entre 18 a 31 de Agosto, no sentido de obter um contacto pessoal com os moradores, por forma a obter a permissão para a entrada e colocação da vedação que impõe o limite da obra, tendo havido oposição por parte de alguns destes moradores à entrada nas mesmas.

Aliás, alguns destes moradores vieram, através de carta registada com Aviso de Recepção, informar a Expropriante de que não permitiam a entrada nos seus prédios.

De forma a minimizar o impacto social que a ocupação dos logradouros iria ter, a EP, S.A., como medida cautelar adicional, ainda “deitou mão”, nos 12 dos casos, onde foi expressamente manifestada a oposição, à interposição de procedimento cautelar, solicitando ao Tribunal que ordenasse judicialmente a desocupação dos logradouros e que ordenasse a remoção da oposição levantada.

No entanto, o Tribunal competente, em todas as situações sobre as quais se pronunciou, veio a decidir que detendo a EP, S.A., quer a posse quer a propriedade das parcelas, não necessitava recorrer àquele instrumento, uma vez que detinha legitimamente os poderes de autoridade necessários para determinar a imediata remoção de ocupações indevidas, podendo, se necessário, solicitar a colaboração das autoridades policiais, o que veio efectivamente a acontecer.

Questão f) do ponto 1.1. [Solicitar-se ainda que sejam facultados os relatórios de auditoria de segurança rodoviária e análise de risco referentes às infra-estruturas do sublanço em questão.]

Auditoria de Segurança Rodoviária

No desenvolvimento do estudo / projecto de execução, a EP, SA promoveu a elaboração de duas Auditorias de Segurança Rodoviária (ASR) pela Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), em momentos distintos no que se refere ao estádio



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

de desenvolvimento do referido estudo da CRIL, a primeira em 2006 e a segunda em 2007.

A primeira ASR foi levada a efeito sobre uma geometria do traçado, em planta e perfil longitudinal. Como entretanto se procedeu a maior detalhe da solução anteriormente analisado e porque se introduziram diversas alterações ao traçado, promoveu-se uma segunda auditoria, no sentido de detectar situações às quais pudesse estar associado algum risco no intuito de introduzir as eventuais recomendações que a Equipa Auditora viesse a propor.

No entanto e de modo a contextualizar a questão da ASR e da forma como os respectivos Relatórios devem ser encarados pelas entidades que os solicitam, importa antes de mais fazer uma breve nota introdutória.

Em primeiro lugar, importa referir que a legislação nacional em vigor não obriga à realização de ASR. Acresce que, caso o dono de obra entenda solicitar uma ASR, as recomendações apresentadas no Relatório de ASR não são de implementação integral obrigatória. Trata-se, no entanto, de uma ferramenta de grande valor ao alcance do dono de obra, porquanto possibilita a prevenção e rectificação atempada de eventuais pontos de risco, considerando o momento ou fase do projecto ou da sua execução, em que a mesma é realizada.

Uma ASR é um procedimento sistemático em que um auditor independente e qualificado comprova as condições de segurança de um projecto de uma estrada nova, de uma estrada existente ou de um qualquer projecto que possa afectar a via e os seus utentes, que pode ocorrer em diversas das duas fases.

A realização de ASR apresenta, a priori, vários benefícios:

- Permite reduzir a probabilidade de ocorrência de acidentes;
- Permite reduzir a gravidade dos acidentes que inevitavelmente ocorrem nas estradas;



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

- Permite aos responsáveis pela concepção e pela gestão de tráfego, adquirirem uma maior “consciência da segurança da Via”;
- Permite reduzir o custo associado à implementação de medidas correctivas, em fase de exploração, para incremento de segurança rodoviária ou quando tal não seja possível, ponderar a adopção de medidas minimizadoras dos seus efeitos;
- Permite reduzir os custos do empreendimento (considerando todas as fases), no que diz respeito aos seus efeitos económicos directos e externalidades, nomeadamente aos custos económicos e sociais dos acidentes.

Por outro lado, uma ASR permite alcançar novos objectivos, tais como:

- Assegurar que as vias operam em boas condições de segurança;
- Minimizar a possibilidade de ocorrência de situações de risco que possam originar acidentes.

A ASR pode realizar-se em várias fases: estudo preliminar / estudo prévio; projecto de execução e pré-abertura ao tráfego.

No seu desenvolvimento, as ASR são constituídas em diversas etapas:

- Selecção da equipa auditora;
- Compilação e fornecimento da informação necessária;
- Reunião de início do processo;
- Visita ao local da futura via;
- Análise e elaboração do Relatório de ASR;
- Reunião de fim do processo;
- Elaboração do Relatório de Excepção à ASR.

À presente data encontra-se por concluir a última etapa do processo, isto é, a elaboração do Relatório de Excepção à ASR, o qual consiste na avaliação da pertinência e possibilidade de integrar as recomendações propostas no âmbito do Relatório da ASR.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

No entanto, a EP, S.A., de uma maneira geral, propõe-se integrar a maioria das recomendações propostas pela PRP, tendo para o efeito, nomeadamente, procedido a rectificações de traçado (em planta e perfil longitudinal), prolongamento de vias de aceleração e / ou abrandamento, aumento da distância de visibilidade de paragem nas curvas de menor raio, em túnel, alteração do sistema de sinalização no IC 19, optimização da geometria das rotundas preconizadas e dos ramos associados às mesmas, realocação da sala técnica e de PT's, uniformização do separador central na plena via, eliminação de alguns ramos no Nó da Damaia e rectificação de alguns perfis transversais tipo.

Existem algumas recomendações sobre as quais ainda não foi tomada uma decisão final quanto à sua implementação, pelo facto da Análise de Risco não se encontrar encerrada.

Deste modo o processo de Auditoria de Segurança Rodoviária ainda não se encontra concluído sendo que a EP, S.A., irá ultimar o Relatório de Excepção que substanciará a tomada de decisão final relativamente às recomendações propostas. Porque se trata de um processo não concluído, em que a principal finalidade é colocar em funcionamento um túnel rodoviário que possa ser operado em condições de segurança, a EP, S.A. considera prematuro disponibilizar partes do processo para consulta nesta fase. Logo que o processo esteja concluído, serão integralmente disponibilizados os resultados da Auditoria de Segurança Rodoviária.

Análise de Risco

De acordo com o artigo 20.º do decreto-lei nº 75/2006 de 27 de Março relativo aos requisitos mínimos em túneis rodoviários:

“1 – A análise de risco deve consistir numa avaliação detalhada dos riscos apresentados por determinado túnel, a realizar por um organismo funcionalmente independente do órgão de gestão do túnel, com base numa metodologia única e



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

detalhada, que deve ter em consideração as melhores práticas disponíveis e todos os factores de concepção e as condições de circulação que afectam a segurança, nomeadamente os seguintes:

- a) As características do tráfego;*
- b) A extensão do túnel;*
- c) O tipo de tráfego;*
- d) A geometria do túnel;*
- e) O número de veículos pesados e de mercadorias previsto por dia;*

2 – O conteúdo e os resultados das análises de risco devem ser incluídos na documentação de segurança apresentada à autoridade administrativa”.

Acresce que no Anexo II o mesmo refere,

“1.1.3 – Sempre que um túnel apresente uma característica específica no que se refere aos parâmetros acima referidos, deve ser feita uma análise de riscos de acordo com o artigo 20.º, a fim de determinar se são necessárias medidas de segurança adicionais e ou equipamentos suplementares para assegurar um elevado nível de segurança no túnel. A análise de riscos tomará em consideração os eventuais acidentes que afectem claramente a segurança dos utentes nos túneis e que possam ocorrer durante a fase de funcionamento e a natureza e amplitude das suas eventuais consequências.”

O projecto contempla a realização de uma Análise de Risco (AR) aos túneis de Benfica e da Venda Nova, uma vez que o primeiro se encontra abrangido pelo referido Decreto-lei visto que apresenta uma extensão superior a 500 m. Esta está a ser elaborada por uma equipa constituída por elementos de reconhecido mérito e valor científico e conta com o acompanhamento de uma entidade idónea e independente.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Pese embora, nos requisitos do concurso, se tenham estabelecido parâmetros muito elevados e conservadores no que aos equipamentos de segurança e gestão dos túneis diz respeito, incluindo os próprios materiais e processos construtivos, pretendeu-se avaliar se, de facto, essas medidas permitem uma resposta adequada dos subsistemas preconizados aos cenários que porventura venham a verificar-se, assim possibilidade de congestionamentos, ocorrência de acidente, ocorrência de incêndio e avaliação do funcionamento do sistema de drenagem do túnel em situação de chuvadas excepcionais e sistema de ventilação.

A AR é uma ferramenta iterativa que permite avaliar os riscos versus a probabilidade de ocorrência do cenário em análise, no sentido de aferir se os riscos são aceitáveis ou se, pelo contrário, se verifica a necessidade de implementar novas medidas adicionais.

No caso presente, a AR em desenvolvimento permite, desde já, evidenciar e demonstrar que, de um modo geral, os subsistemas preconizados permitem operar o túnel em condições de segurança. Possibilitou ainda clarificar algumas medidas relativamente às quais subsistiam dúvidas. Por fim, a AR permitiu também identificar algumas situações passíveis de melhoria as quais foram ou estão a ser tidas em conta.

Porque se trata, como atrás referido, de um processo dinâmico e em evolução, em que a principal finalidade é colocar em funcionamento um túnel rodoviário que possa ser operado em condições de segurança, não estando o processo ainda concluído, considera-se prematuro disponibilizar tais análises para consulta, ainda nesta fase.

De facto e face ao modo como a AR tem vindo a decorrer, não se dispõe de um documento final que agregue todos os estudos desenvolvidos e evolução dos mesmos no que se refere aos pressupostos, análise, intervenções e conclusões. Esse resultado encontrar-se-á, em fase posterior, como um capítulo do projecto, que



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

integrará o manual de gestão e operação dos túneis de Benfica e da Venda Nova, com especial relevância para as incidências e exigências e exigências em fase de exploração, conservação e manutenção dos túneis integrados naquela via rodoviária.

b) Resposta do Ministério da Cultura:

[a) Qual a intervenção desenvolvida até à data pelo IGESPAR no acompanhamento a esta obra?]

a) O projecto para o sublanço da CRIL foi submetido a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), dele resultando, em 2004, a emissão da respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA). A referida DIA condicionou o projecto a alterações de fundo, que se materializaram na prática num projecto substancialmente diferente do original.

No respeitante ao Património Cultural, a grande novidade deste projecto, prendeu-se com a introdução duma solução de engenharia que garantia a preservação da integridade do Aqueduto das Águas Livres, cujo desmonte se previa numa extensão de cerca de 180 metros, na confluência com o Aqueduto das Francesas, seu aferente. Este “novo projecto” foi apresentado ao antigo Instituto Português de Arqueologia (actual IGESPAR, I.P.) pela representante do Instituto na Comissão de Avaliação (CA) do anterior procedimento, daí resultando um parecer institucional, emitido em 10 de Novembro de 2006, que adaptou e complementou as medidas da DIA.

O Plano de Trabalhos, aprovado pela Tutela, à equipa contratada para implementar as medidas preventivas e de minimização referentes ao Património Cultural, reflectiu necessariamente o preconizado no referido parecer.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Por solicitação da EP e dada a complexidade da obra, o IGESPAR, I.P., atentas as suas atribuições legais – *vide* alíneas a) e s), do n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 96/2007, de 29 de Março – nomeou dois técnicos (um arqueólogo e um arquitecto), que incumbiu de procederem a um acompanhamento específico.

O referido acompanhamento técnico processa-se de duas formas:

- 1) deslocações à obra sempre que os técnicos as considerem necessárias ou respondendo às solicitações da EP;
- 2) apreciação dos quatro tipos de relatórios mensais (relatório do acompanhamento arqueológico da obra geral; relatório do acompanhamento arqueológico nas imediações dos aquedutos; relatório de inspecção e monitorização da estrutura dos aquedutos; relatório das visitas semanais de verificação do estado de conservação do monumento).

[b) Qual a informação prestada pela EP e empresas contratadas, relativamente à descoberta de novos vestígios e património arqueológico?]

b) A EP informa o IGESPAR, I.P., da descoberta de novos vestígios e património arqueológico, informalmente, através de e-mail, formalmente, através de fax. A Geoarque (empresa que enquadra as equipas técnicas de património) informa a Tutela pelos relatórios mensais referidos supra.

Em 18 de Abril de 2008, o Instituto foi informado pela EP de que fora identificado um prolongamento para noroeste do denominado “aqueduto subsidiário” (único vestígio novo patrimonialmente relevante), já conhecido num troço existente entre a Casa de Ligação dos aquedutos (Águas Livres e Francesas) e o Chafariz da Buraca. Esta realidade suscitou da parte da EP um pedido de autorização para seccionar a referida estrutura hidráulica, em dois pontos, com vista à compreensão das suas características e da sua articulação com o aqueduto principal.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Em 10 de Julho de 2008, os técnicos do IGESPAR, I.P., participaram numa reunião da EP com a Comissão de Moradores do Bairro de Santa Cruz de Benfica, destinada a esclarecer a referida comissão de moradores acerca das medidas de salvaguarda patrimonial a aplicar ao “aqueduto subsidiário”, em que estiveram presentes representantes da Geoarque, da Fiscalização e do Empreiteiro.

[c) Que seguimento foi dado a essa informação e que novas iniciativas dela decorreram até à data?]

c) No parecer do ex-IPA, remetido ao Instituto do Ambiente em 10 de Novembro de 2006, referia-se que, no respeitante ao “aqueduto subsidiário”, cuja cota de base o tornava incompatível com o projecto, *“não foi salvaguardado o princípio da conservação pelo registo previsto no n.º 1 do artigo 75.º da Lei de Bases do Património Cultural Português, Lei n.º 107/2001 de 8 de Setembro, face à iminente destruição de um bem arqueológico classificado. Assim o ramal a demolir deverá ser previamente alvo de registo arqueológico integral, o qual deverá contemplar, designadamente, o levantamento fotográfico, o desenho técnico e uma memória descritiva que inclua a descrição dos materiais de construção e técnica construtiva”*.

Em face do referido supra, o antigo IPA autorizou a demolição exclusiva do “aqueduto subsidiário”, salvaguardando o princípio legal da sua conservação pelo registo científico. Perante a descoberta dum troço noroeste da mesma estrutura hidráulica, a posição do IGESPAR, I.P., não poderia ser diferente.

Até ao presente, a obra decorre com a implementação de todas as medidas preventivas e de minimização preconizadas pelo antigo IPA e aceites pelo IGESPAR, I.P., através da aprovação do Plano de Trabalhos para o Património Cultural.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

V – CONCLUSÕES

1. Quanto à consideração e ao tratamento dado à proposta de traçado alternativo apresentada pelos peticionários:

1.1. Constata-se que, embora tenha sido transmitido pelos responsáveis da Estradas de Portugal, aquando da visita da Comissão Parlamentar à obra em 07-10-2008, que «não foram estudadas nem avaliadas alternativas de traçado que não correspondessem ao corredor definido», o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações indicou em ofício de 12-02-2009 que «foi realizada a análise da solução proposta, atendendo aos elementos disponibilizados, tendo sido identificados sérios problemas para a sua adopção»

1.2. Nos termos da informação *supra* do MOPTC, a Câmara Municipal da Amadora apontou implicações negativas à proposta alternativa, nomeadamente (i) alteração dos PDM de Amadora e Lisboa e atravessamento de uma área consolidada; (ii) demolição da escola primária Santos Mattos; (iii) alteração profunda da morfologia da zona da Venda Nova;

1.3. Aos elementos constantes do ponto anterior, o MOPTC acrescenta a consolidação das fundações dos prédios do bairro da Venda Nova face à construção do túnel; o grande número de expropriados afectados; a impossibilidade de requalificação das Portas de Benfica, Estrada Militar e da Circunvalação, bem como dos bairros degradados na zona de Alfoanelos;

2. Quanto às medidas tomadas ao nível da segurança rodoviária;



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

2.1. Segundo a informação do MOPTC, «a EP, S.A., de uma maneira geral, propõe-se integrar a maioria das recomendações propostas pela PRP», designadamente: rectificações de traçado (em planta e perfil longitudinal), prolongamento de vias de aceleração e / ou abrandamento, aumento da distância de visibilidade de paragem nas curvas de menor raio, em túnel, alteração do sistema de sinalização no IC 19, optimização da geometria das rotundas preconizadas e dos ramos associados às mesmas, realocização da sala técnica e de PT's, uniformização do separador central na plena via, eliminação de alguns ramos no Nó da Damaia e rectificação de alguns perfis transversais tipo.

2.2. O MOPTC acrescenta que existem algumas recomendações sobre as quais ainda não foi tomada uma decisão final quanto à sua implementação, pelo facto da Análise de Risco não se encontrar encerrada.

3. Quanto ao procedimento de alteração da Declaração de Impacte Ambiental:

3.1. O MOPTC informa que «a Estradas de Portugal apresentou ao Gabinete do Secretário de estado do Ambiente, em 16 de Janeiro de 2008, um pedido de alteração da Declaração de Impacto Ambiental»; que «com base numa informação da APA, foi emitida uma Alteração da DIA pelo Secretário de Estado do Ambiente, em 1 de Agosto de 2008, propondo a alteração de algumas medidas da DIA, a eliminação de outras e ainda a introdução de uma medida adicional»; e que «no que se refere concretamente à condicionante da DIA transcrita, verifica-se que esta não foi objecto de menção no âmbito da Alteração da DIA, sendo entendimento da Autoridade de AIA que não havia necessidade de o fazer, considerando-se assim que a DIA é cumprida».

3.2. O Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional optou por nada responder ao pedido de informação da Comissão



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Parlamentar sobre este processo, carecendo esta matéria de cabal esclarecimento por parte do Governo.

3.3. Esta ausência de resposta do MAOTDR resulta ainda em insuficiente informação relativamente a matérias que deverão merecer acompanhamento no futuro, como é o caso das implicações ambientais da implementação da solução em túnel na zona do Bairro de Santa Cruz (entre o km 0+675 e 1+700), designadamente no que concerne à libertação de gases através das aberturas longitudinais à superfície.

4. Quanto à protecção do património histórico edificado, em particular dos Aquedutos das Águas Livres, das Francesas e estruturas hidráulicas subsidiárias:

4.1. Da resposta do Ministério da Cultura, constata-se que o acompanhamento à obra nesta vertente é realizado por um arqueólogo e um arquitecto, ambos nomeados pelo IGESPAR, através de deslocações à obra (por *motu* próprio ou a solicitação da EP) e da emissão de relatórios mensais de acompanhamento e inspecção, acrescentando-se que a EP informa o IGESPAR da descoberta de novos vestígios e património arqueológico e a empresa Geoarque informa a Tutela pelos referidos relatórios mensais.

4.2. O mesmo Ministério indica que a alteração principal ao projecto, decorrente da Declaração de Impacte Ambiental de 2004, foi a introdução duma solução de engenharia para a preservação da integridade do Aqueduto das Águas Livres, cuja demolição se previa numa extensão de 180 metros.

4.3. O Ministério da Cultura refere que o único vestígio novo patrimonialmente relevante foi o prolongamento para noroeste do denominado “aqueduto subsidiário” que seria já conhecido num troço existente entre a Casa de Ligação dos aquedutos (Águas Livres e Francesas) e o Chafariz da Buraca. O antigo IPA autorizou a demolição do “aqueduto subsidiário”, apontado como



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

«bem arqueológico classificado», salvaguardando «o princípio legal da sua conservação pelo registo científico». Ou seja, foi realizado registo arqueológico integral, com o levantamento fotográfico, o desenho técnico e uma memória descritiva incluindo a descrição dos materiais de construção e técnica construtiva e seguidamente procedeu-se à demolição da estrutura.

Assim, nos termos e com os fundamentos acima descritos, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações adopta o seguinte:

PARECER

1. A Petição N.º 514-X-3.^a deve ser enviada a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República para efeitos de agendamento para plenário nos termos do artigo 24.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto.
2. Deve ser solicitado ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações que seja remetida à Comissão Parlamentar informação actualizada sobre o ponto de situação das medidas adoptadas em concreto, na sequência da Auditoria de Segurança Rodoviária e da Análise de Risco relativamente aos troços em apreço (e em particular para os túneis de Benfica e da Venda Nova), tendo em vista o debate em Plenário da presente Petição.
3. Deve ser dado conta a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República do incumprimento do disposto no artigo 20.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, por parte do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Desenvolvimento Regional, para efeitos de eventual apuramento de responsabilidades.

4. Deverá ser dado conhecimento aos Grupos Parlamentares, no âmbito das atribuições e competências constitucionais e regimentais aplicáveis, do teor deste Relatório e Parecer.
5. Deverá ser dado conhecimento aos peticionários das providências adoptadas.

Assembleia da República, 16 de Junho de 2009.

O Deputado Relator,

(Bruno Dias)

O Presidente da Comissão,

(Miguel Frasquilho)