



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 4064/**MAP** – 5 Junho 09

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência

S/comunicação de

N/referência

Data

ASSUNTO: RESPOSTA PERGUNTA Nº. 1340/X/3ª

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício nº. 3319 de 4 do corrente, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

Pel'A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

SMM

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

GABINETE DO MINISTRO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES Entrada N.º <u>3673</u> Processo N.º <u>05/06/2009</u>

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares

c/c – Exma. Senhora Chefe do Gabinete de
Sua Excelência o Secretário de Estado
Adjunto, das Obras Públicas e das
Comunicações

N/Refº 3319/2009
Lisboa, 4 de Junho de 2009

Assunto: Pergunta nº 1340/X/ (3ª) – AC do Senhor Deputado José Miguel Gonçalves (OS VERDES) - CRIL – Sublanço Buraca/Pontinha – Violação da DIA – Declaração de Impacte Ambiental

Exma. Senhora,

Com referência ao assunto em epígrafe, e consultada a Secretaria de Estado das Obras Públicas e Comunicações, encarrega-me o Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de dar nota do seguinte:

Em 2004, no processo de AIA (Avaliação de Impacte Ambiental) que culminou com a emissão da DIA, em 19 de Fevereiro de 2004, com carácter favorável condicionado, foram submetidas a apreciação duas soluções de projecto distintas:

- a) Uma solução que considerava a travessia do Bairro de Santa Cruz em trincheira;
- b) Uma solução que considerava a travessia do Bairro de Santa Cruz em túnel.

Na DIA, uma condicionante refere-se: “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 em túnel.

No entanto, a mesma DIA aponta como outras condicionantes:

“(…) À melhor articulação do traçado do IC17 com a rede viária local, de forma a minimizar os impactes na sócio-economia e na paisagem, nomeadamente nas zonas dos nós e nas zonas de atravessamento das principais vias existentes;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Ao reequacionamento da rede de Restabelecimentos de forma a contemplar as questões levantadas no âmbito da Consulta Pública efectuada, minimizando o corte de acessibilidades, e os impactes na sócio-economia;

Ao reequacionamento da Solução à 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;

Ao reequacionamento da Solução à 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 sócio-economia;

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 sócio-economia, nomeadamente minimizando, sempre que possível, o efeito barreira (...).”

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 Francesas;
- 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 aos pontos 2 a 6 da DIA, a Estradas de Portugal, em conjunto com as Câmaras Municipais da Amadora, Lisboa e Odivelas, entidades que detêm responsabilidades sobre a gestão do território interferido, para além de serem os legítimos representantes dos Municípios, redesenhou uma solução que, permitisse dar resposta ao maior número possível de condicionantes da DIA e conciliasse as diversas pretensões apresentadas, nem sempre integralmente compatíveis entre si.

A solução delineada em conjunto (Solução de Consenso) permitiu dar resposta aos pontos i), ii) iii) e iv), bem como às referidas condicionantes da DIA.

Face à multiplicidade e complexidade das questões a ter em consideração na referida solução de consenso, as medidas destinadas a cumprir umas condicionantes da DIA tiveram implicações noutras, designadamente pela necessidade da salvaguarda de parte do Aqueduto das Águas Livres e do Aqueduto Subsidiário das Francesas, causando o desajuste de algumas das medidas previstas na DIA.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Neste contexto, 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.

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 sua 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.

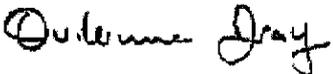
Com base na nesse parecer e na informação da APA foi emitida uma Alteração da DIA pelo Secretário de Estado do Ambiente, em 1 de Agosto de 2008, a qual propõe a alteração de algumas medidas da DIA, a eliminação de outras e ainda a introdução de uma medida adicional.

No que se refere concretamente à condicionante da DIA acima 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.

Face ao exposto não há violação da Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE



Guilherme Dray