

C/C

- Primeiro-ministro
- Ministro do Ambiente
- Ministro das Obras Públicas
- Secretário de Estado das Obras Públicas
- Secretário de Estado do Ambiente
- Agência Portuguesa do Ambiente
- Presidente das Estradas de Portugal
- Administração da BRISA

**Exmo. Senhor**

**Presidente da Assembleia**

**da Republica**

Os cidadãos da freguesia de Pindelo e/ou com interesses na mesma, concelho de Oliveira de Azeméis, abaixo assinados, sendo o Primeiro Subscritor JOSÉ ANTÓNIO DE PINHO SANTOS, casado, residente na \_\_\_\_\_, concelho de \_\_\_\_\_, titular do bilhete de identidade número \_\_\_\_\_, emitido pelos Serviços de Identificação Civil de \_\_\_\_\_ em \_\_\_\_\_, vem nos termos do disposto no artigo 52.º da Constituição da Republica Portuguesa, e da Lei 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei 45/2007, de 24 de Agosto, apresentar à Assembleia da Republica o seguinte;

PETIÇÃO COLECTIVA, na forma de Representação, nos termos do artigo 2º, número 2 da Lei 45/2007, contra as alterações ao trajecto da A32/IC2 – Oliveira de Azeméis/IP1 (São Lourenço), que sai fora do corredor de protecção do traçado aprovado (B+B1)

## **NOS SEGUINTE FACTOS, TERMOS E FUNDAMENTOS**

### **FACTOS**

I

Nos últimos anos deu-se início ao processo de estudo do traçado, com o fim de proceder à construção da futura auto-estrada (AE) denominada A32/IC2, que liga Oliveira de Azeméis a São Lourenço.

II

Em 2006, e após vários estudos das entidades competentes, foram apresentadas 2 propostas de traçado para a A32/IC2, as denominadas soluções A e a solução B+B1.

*Paulo*

### III

Os estudos obrigatórios, de avaliação de impacto ambiental, realizados por essa altura concluíram de forma inequívoca, e sem deixar qualquer tipo de dúvidas ou ressalvas, que a solução B+B1 era aquela que melhor salvaguardava os aspectos de impacto inerentes à construção de uma auto-estrada.

### IV

No seguimento da audição pública dos interessados, que decorre de exigência legal, mas que incompreensivelmente não ocorreu num dos locais mais prejudicados, Pindelo, foi igualmente manifestada de forma esclarecedora pela população e instituições da região a opinião favorável à solução do traçado B+B1, e recusada categoricamente a solução A.

### V

Após tão alargado consenso e convergência de opiniões, entre a avaliação de impacto ambiental, instituições do poder local e populações, foi aprovada a solução de traçado B+B1, de onde resultou a fixação de um corredor de 400 metros de largura, no qual deveria ser construída a auto-estrada, e que foi confirmada pelo despacho conjunto dos secretários de estado do ambiente e das obras públicas.

### VI

Foi com base do referido despacho, que se deu o lançamento do concurso, com vista à adjudicação da concessão da obra e sua respectiva exploração, que ocorreu em Dezembro de 2007, com a adjudicação ao consórcio AEDL – Auto-estradas Douro Litoral, liderado pela Brisa, tendo inclusivamente já sido celebrado o respectivo contrato.

### VII

Em 2008, e de forma inesperada, funcionários das concessionárias começaram em paralelo com o levantamento dos proprietários dos terrenos por onde passa a solução de traçado B+B1, a estudar também uma nova alternativa de traçado, em contradição com o traçado aprovado, procedendo igualmente ao levantamento dos proprietários dos terrenos.

### VIII

Verifica-se após, averiguação que a justificação do procedimento das concessionárias se deve exclusivamente a uma questão de economia de custos, argumentando com base no disposto no artigo 30.14 do contrato de concessão.



## **ARGUMENTOS, pelos quais os signatários discordam deste procedimento e da provável alteração do traçado da auto-estrada A32/IC2**

### **IX**

As novas alterações em estudo são profundamente gravosas do ponto de vista ambiental, social e económico para a Região (freguesia de Pindelo).

### **X**

Os objectivos defendidos pelo Governo de coesão territorial são desvirtuados, nomeadamente pelo facto de o traçado em estudo proceder à divisão da freguesia de Pindelo em dois.

### **XI**

As implicações económicas para a freguesia serão também enormes em caso de alteração do traçado, desde logo porque o parque habitacional será limitado, e também irremediavelmente perdido, uma vez que o projecto em estudo passará pela única zona onde existe possibilidade de expansão, e por outro, a expansão do parque industrial será irremediavelmente comprometida, pelas mesmas razões.

### **XII**

Os custos e prejuízos económicos são ainda maiores, quando a autarquia já estava em fase de definição de planos estruturantes do ordenamento, que estão a ser configurados e planificados de acordo com o traçado aprovado, como seja por exemplo a definição do alargamento da zona industrial e suas acessibilidades.

### **XIII**

Há claramente uma legítima expectativa, que os órgãos competentes, estão com estes procedimentos a colocar em causa, com os graves prejuízos que estão à vista de todos.

### **XIV**

No plano ambiental os danos são ainda mais graves, pois pretende-se “esquecer” as implicações ambientais que se concluíram na declaração de impacto ambiental, ainda mais quando o trajecto em estudo sai fora do corredor definido e se aproxima mais do trajecto ambiental e politicamente rejeitado (Solução A)

### **XV**

Esta forma de actuação, vem colocar em causa as conclusões da avaliação de impacto ambiental, pois esta defendia que a solução B+B1 era a que melhor servia o

desenvolvimento interior, por permitir um mais fácil acesso das populações aos grandes centros urbanos a Norte e Sul e possibilitando um mais eficaz escoamento dos produtos decorrentes da intensa actividade económica da Região.

#### XVI

Da solução agora em estudo, pode-se concluir pela sua extrema gravidade para a freguesia, pois implicaria um corte devastador na chamada “Mata do Côvo”, afectando toda a flora e fauna associada a essa zona, para além da aludida divisão da freguesia, que promoverá um choque gravíssimo no bem-estar da população.

#### XVII

Mais, entende o grupo de subscritores deste documento, que esta solução que pretendem impor às populações, não pode ser posta em prática em violação do mais elementar princípio de participação democrática das populações, ainda por cima, quando não estamos perante opiniões divergentes, mas sim de uma posição em unísono de toda uma região, que para além da freguesia de Pindelo, engloba os Municípios de Vale de Cambra, Arouca e Oliveira de Azeméis.

#### XVIII

Concluindo, caberá questionar quais as verdadeiras razões que movem as concessionárias, que mais argumentos serão necessários para sustentar que o trajecto defendido é demasiado gravoso para a região; que papel pode ter a participação democrática das populações quando existe grande unanimidade de posições e mesmo assim continuam os estudos e as tentativas de contornar a avaliação de impacto ambiental; que papel terá afinal os estudos de impacto de ambiental, quando são desta forma colocados em causa; e por fim não terão os interesses públicos aqui manifestados um valor superior a qualquer critério meramente económico?

**Por tudo isto os subscritores deste documento, exigem que de uma vez por todas os estudos sejam cancelados e que a concessionária cumpra com a obrigação de construir a auto-estrada no corredor de segurança que foi anteriormente aprovado, e que serviu de base à adjudicação governamental, requerendo que as autoridades tomem as medidas de direito que competem no sentido das pretensões apresentadas.**

O Primeiro subscritor, José António de Pinho Santos

*José António de Pinho Santos*

**NOTA:**

Desta Petição (representação) são subscritores 2010 cidadãos.

**ANEXOS:**

Originais do abaixo-assinado.