



CCDRLAT



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Remete-se ao IA o novo parecer.

05.02.02


CATARINA COTTINELLI DA COSTA
Vice-Presidente

INFORMAÇÃO Nº 23/DSGT/DOT/2005

DATA 25 / 01 / 2005

**ASSUNTO: ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL – IC 17 – CRIL – SUBLANÇO BURACA PONTINHA –
INCLUINDO LIGAÇÕES – ESTUDO AMBIENTAL DAS ALTERAÇÕES AO PROJECTO –
(INFORMAÇÃO ADICIONAL) – ELEMENTOS COM DATA DE DEZEMBRO 2004
INSTITUTO DE ESTRADAS DE PORTUGAL
CONCELHOS DE LISBOA E AMADORA
PROC. EI-11.00.00/9-03**



CCDR LVT



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

1. INTRODUÇÃO

Na sequência da emissão do parecer técnico final da Comissão de Avaliação, da qual esta CCDR faz parte, sobre o "*Estudo Ambiental das Alterações ao Projecto do IC 17 – Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL) – Sublanço Buraca / Pontinha (incluindo ligações)*", com data de 08.11.2004, sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território, a 30 de Novembro de 2004, através do seu ofício SEAMAOT/1486/2004/2333, proferiu um despacho com o seguinte teor:

"Tendo em atenção que deste parecer técnico resulta a necessidade de informação adicional, por parte do promotor, relativamente a alguns aspectos do projecto, solicito o seu envio ao IEP com vista à referida clarificação e comentário.

Em particular é importante assegurar a melhor compatibilização do projecto com os contributos resultantes da discussão pública, tanto na fase prévia à emissão da DIA com da realizada no âmbito deste projecto de execução."

O documento agora em análise de acordo com a informação das Estradas de Portugal (ex- IEP) e da equipa responsável pela realização do EIA (COBA), **visa assegurar, na medida do possível, o cabal esclarecimento das questões levantadas no âmbito do parecer técnico referido, bem como das questões levantadas no âmbito da Consulta Pública efectuada.**

Face ao complexo desenvolvimento deste procedimento e por forma a clarificar a evolução do mesmo, entende o signatário elaborar uma síntese do mesmo, com vista à clarificação dos pontos focais que devem ser objecto de ponderação no contexto actual.

2. ANTECEDENTES

2.1 PARECER DA CCDR EM 2004.01.15 (IT 02/DSGT/DOT/2004)

A) **A concretização da CRIL é um projecto de particular importância para o desenvolvimento equilibrado da Área Metropolitana de Lisboa.**

A principal justificação da necessidade desta via será a de assegurar a distribuição e canalização do tráfego rodoviário, ligeiro e pesado, que diariamente estabelece relações com a cidade de Lisboa, minimizando a travessia das zonas centrais da cidade, pela libertação do tráfego em eixos saturados, dos quais se salienta a 2ª Circular e o Eixo Norte-Sul, os quais dificilmente comportam os elevados quantitativos de veículos diários que por elas passam, sem a elas se destinarem.



C C D R L V T



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Considerou-se assim que os impactos regionais induzidos pela CRIL são muito significativos e positivos, tendo este facto sido considerado e ponderado na informação técnica.

B) Alternativas de Localização

O IEP apresentou a proposta em fase de projecto de execução, no propósito de não considerar qualquer outra alternativa de traçado, considerando duas variantes ao projecto entre os Km 0+675 e 1+600, uma em túnel outra à superfície, ambas propondo a supressão da 4ª faixa de rodagem.

Foram contudo apresentadas em fase de discussão pública, designadamente pela CM da Amadora e pela Comissão Cívica de Moradores de Alfovelos 5 alternativas de traçado e/ou de projecto.

C) Acerca dos Impactes Locais

Face ao anterior projecto de execução, concluiu-se que a qualidade de vida de um número não identificado de habitantes seria afectada negativamente pela construção e exploração da CRIL, designadamente quanto à qualidade de ar, impacte paisagístico, vivência, e sobretudo ruído, reflectindo-se, como o próprio IEP indica na "degradação permanente das condições de vivência e habitabilidade".

Sublinhou-se ainda que o Estudo não identificou qualquer impacte positivo do projecto nos núcleos urbanos envolventes, até porque o desmantelamento das barracas e respectivo realojamento da população resulta dos diversos programas PER encetados pelas CM da Amadora e de Lisboa.

Foram identificadas nas diversas informações técnicas 13 troços em que um número superior a 30 edifícios se irão localizar a menos de 10/15 metros da plataforma da via, desconhecendo-se os termos e datas de licenciamentos, facto que é fundamental para verificar a legalidade dos mesmos face ao disposto na Portaria n.º 172/75, de 10 de Março, que definiu especificamente para a CRIL uma zona *non aedificandi*, proibindo:

- Edifícios a menos de 25m a contar do limite das plataformas da CRIL, dos ramos dos nós e dos ramos de acesso;
- Instalações de carácter industrial a menos de 70m a contar daqueles limites.

D) Ponderação das duas hipóteses do projecto

A Conclusão da apreciação técnica resultou da análise das duas hipóteses apresentadas e ponderação dos respectivos impactes.

Sublinhou-se que a supressão da 4ª via em ambas soluções apresenta significativas desvantagens, na redução do nível de serviço deste trecho da CRIL, no maior condicionamento na circulação e forte condicionamento a um futuro alargamento,



CCDR



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

em face da envolvente. Esta situação mantém-se inalterada nas seguintes reformulações de projecto.

E) Património

Não obstante o parecer do IPPAR sobre a demolição de um troço do Aqueduto das Águas Livres, a referência ao presente Sublanço da CRIL como obra de importância estratégica nacional, regional e metropolitana, tem que ser obrigatoriamente contrabalançada com o interesse patrimonial, arquitectónico, científico, histórico do Aqueduto, à escala nacional, e eventualmente mundial, caso se verifique **a candidatura do mesmo a património da humanidade, como é pretensão da EPAL.**

À data das anteriores apreciações da CCDR e da CA considerou-se que não ficou provado, no EIA, de forma clara e inequívoca a inexistência de soluções técnicas que possibilitem a sua preservação.

Esta situação tem agora novos desenvolvimentos que no corpo da presente informação técnica serão enunciados.

2.2 ADITAMENTO AO PARECER DA CCDR EM 06.02.2004 (Of. 02642)

Através do ofício supra mencionado, a CCDR, em aditamento à IT mencionada no ponto 2.1, tendo presente o pressuposto de inexistência de alternativas e o balanço entre impactos locais e regionais, concluiu pela conveniência de implementação do projecto, alertando-se contudo para a necessidade de minimizar os impactes sociais e ambientais locais.

Este pressuposto de base já não tem fundamento tal como é referido no documento em apreciação, uma vez que existem alternativas ao projecto actual que não foram consideradas no procedimento de AIA, bem como, não foram devidamente estudadas: a título de exemplo, surgem as propostas alternativas apresentadas pela CM da Amadora, bem como, por entidades cívicas, ou ainda, foi levantada a possibilidade de alterações ao projecto de execução que permitem preservar a estrutura enterrada do aqueduto das águas livres.

2.3 PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

A) Principais Aspectos Positivos:

- 1. O fecho da CRIL é uma obra essencial para o desenvolvimento equilibrado da Área Metropolitana de Lisboa, consignado no Plano Rodoviário Nacional e no Plano Regional**



CCDR LVT



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, salientando-se que a não execução da mesma resulta:

- Na diminuição das condições de exploração do sistema rodoviário que circula na cidade de Lisboa e das ligações da cidade com o exterior.
- Na saturação crescente da 2ª Circular.
- Em crescentes dificuldades de acesso a Lisboa em virtude da crescente terciarização, polarização e processos suburbanos da cidade (neste contexto, o fecho da CRIL pode inclusivamente contribuir para um objectivo fundamental da política de Ordenamento do Território na AML, que é o de estancar a diminuição do efectivo populacional na cidade de Lisboa).
- Na introdução de uma importante condicionante à eficiência do sistema integrado de transportes públicos, designadamente por contribuir para a ineficácia dos interfaces rodoviários com a rede pesada de transportes.

B) Principais Aspectos Negativos:

1. A supressão da 4ª via (a proposta apresenta perfil de 2X3 vias), é uma situação que dificulta as condições de circulação, sobretudo na solução Túnel, uma vez que essa supressão se dará no interior do túnel (km 1+100), apresentando as desvantagens mencionadas também pela CCDR.
2. Não se encontrava justificada no EIA a articulação da CRIL com a 3ª Circular de Lisboa, uma vez que as alterações, que esta via veio induzir no projecto inicial, podem ser susceptíveis de causar efeitos negativos ao nível da ocupação do solo e da sócio-economia;
3. Demolição de um troço, de 180 m, do Aqueduto das Águas Livres classificado como Monumento Nacional pela Lei 107/2001, de 8 de Setembro e parte do Aqueduto Subsidiário das Francesas;
4. Impacte na área envolvente das Portas de Benfica, imóvel inventariado no PDM de Lisboa;
5. A qualidade de vida dos habitantes da área envolvente será afectada, negativamente, pela construção e exploração deste lanço da CRIL, reflectindo-se, como o próprio EIA indica, na *"degradação permanente das condições de vivência e habitabilidade"*;
6. **O EIA assumia que a minimização de diversos impactes será de difícil execução, como é o caso da redução dos níveis de ruído, sendo que se verifica a proximidade de receptores sensíveis;**
7. O Estudo não identificou qualquer impacte positivo do projecto nos núcleos urbanos envolventes, designadamente porque o projecto introduzia importantes impactes negativos sociais à escala local, reconhecendo-se que da execução do mesmo resultava a degradação da



CCDR LVT



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

qualidade de vida da população, induzida pela degradação da situação ambiental prevista em matéria de qualidade do ar, paisagem, solução urbanística e, sobretudo, ruído; alterava igualmente a relação da população com as áreas onde reside ou trabalha;

8. O enquadramento e o impacte a nível de Ordenamento do Território, nas suas diversas escalas de análise, designadamente no PROTAML ou na salvaguarda do respeito por servidões legais instituídas não se encontrava devidamente fundamentado, afigurando-se que apesar do traçado se encontrar previsto naquele instrumento territorial, o projecto na solução à superfície (2X3 vias), não se conforma com os critérios definidos pelo PROTAML para a área envolvente;
9. Do projecto resultavam situações de significativo impacte do ponto de vista da ocupação do solo, designadamente urbanísticas, como a criação de ilhas residenciais rodeadas pela CRIL e os seus acessos, ou entre a CRIL e outras infra estruturas de transportes;
10. **A Consulta Pública foi fortemente participada (foram recebidos 1121 Pareceres, dos quais 1107 são subscritos por 1724 particulares).** O projecto foi rejeitado e criticado pela maior parte das autarquias, entidades e população afectadas. Contudo foi também salientada a necessidade do fecho da CRIL, para resolver problemas de acessibilidade, sendo urgente a construção deste troço.
11. Foram apresentadas, nomeadamente pela Câmara Municipal da Amadora, e por outras entidades associativas locais (Associação de Moradores de Alfovelos), soluções alternativas ao Projecto de Execução para o fecho da CRIL.
12. **Face a todas estas considerações, a CA considerou não ser possível, do ponto de vista técnico, propor a emissão de parecer favorável, apesar de reconhecer a necessidade do fecho da CRIL, uma vez que para a sua viabilização o projecto necessitaria de forte condicionamento para assegurar a compatibilização com os actuais usos do solo na envolvente.**

2.4 DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Na sequência do Parecer da Comissão de Avaliação o Senhor Secretário de Estado do Ambiente emitiu a DIA na qual se refere:

"1. Tendo por base o Parecer Final do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto "IC17 – Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL) – Sublanço Buraca/Pontinha (Incluindo Ligações a Benfica)", que decorreu em fase de Projecto de Execução, emito parecer favorável, condicionado ao cumprimento das medidas e planos de monitorização discriminados no anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA) e :

- *À implementação da Solução Túnel prevista no Projecto de Execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700;*



CCDRLVT



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

- *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;*
- *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 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;*
- *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 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;*
- *Ao reequacionamento da forma de inserção do traçado na encosta de Alforneiros, minimizando os impactes na paisagem, no ruído e na sócio-economia;*
- *À manutenção da faixa non aedificandi prevista na legislação em vigor;*
- *À reformulação do Projecto de Protecção Acústica;*
- *À apresentação dos locais previstos para os estaleiros e para os depósitos temporários e definitivos, em fase prévia à consignação da obra;*
- *À implementação das medidas de minimização e dos programas de monitorização ambiental anexos à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).*

2. *A apreciação das alterações a serem introduzidas como consequência da integração das condicionantes estabelecidas na presente DIA, deve ser efectuada pela Autoridade de AIA. Tal apreciação terá um prazo de 20 dias úteis e será efectuado previamente à aprovação do projecto de execução pela autoridade competente.*

3. *O Programa de Acompanhamento Ambiental da obra deve estar incluído no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser realizados, para efeitos de construção da obra.*

3. *Os relatórios de Monitorização devem dar cumprimento à legislação em vigor, nomeadamente à Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril."*



CCDRLVT



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

2.5 ALTERAÇÕES AO PROJECTO E AO EIA NA SEQUÊNCIA DA DIA

De um modo sintético, o traçado proposto em Setembro de 2004 seguia grosso modo o do Projecto anterior, introduzindo contudo, de seguida apontadas:

- a) Alteração em planta na ligação do nó da Pontinha à rotunda de Benfica (designada por Radial da Pontinha) ou IC 16, afastando das construções de Alfovelos, no Concelho da Amadora, mas aproximando da Pontinha;
- b) Alteração do perfil entre a estrada da Correia e a Av. Ruy Luis Gomes por forma a diminuir a extensão vertical dos muros de suporte, pelo que a rasante subiu cerca de 2 m, aproximadamente entre os Km 2+600 e 3+300;
- c) Alteração em planta e em perfil dos restabelecimentos e ligações da CRIL à rede viária local, visando a menor afectação de área e a simplificação dos acessos e ligação da CRIL à rede viária;
- d) Adopção da solução Túnel na área de Santa Cruz e junto à Venda Nova.

Uma vez que os impactes locais foram manifestamente objecto de preocupação por parte da Autoridade de AIA e de S. Ex^a o Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território, o IEP/ Coba realçou alguns aspectos neste contexto:

- a) As afectações em termos de habitações são iguais às do PE aprovado, havendo contudo uma nova afectação de uma creche, cuja realocação encontra-se a ser ponderada em conjunto com a CM de Lisboa.
- b) Não haverá interferências com o recreio da Escola Primária nº 17.
- c) Foi de comum acordo que o restabelecimento da Estrada da Circunvalação/Militar sobre o Túnel não será necessário uma vez que existe já um arruamento que poderá ter esse efeito.
- d) A Rotunda sob o Viaduto das Portas de Benfica (de nível) responde ao pretendido pela CMA.
- e) O Túnel da Venda Nova terá os dois sentidos separados. De forma a minimizar a redução das condições de visibilidade serão implementadas medidas de redução de velocidade e um sistema de aviso em caso de acidente. Está prevista a recuperação da área sobre o Túnel para uma zona de lazer.

2.5 PARECER DA CCDR ÀS ALTERAÇÕES AO PROJECTO E AO EIA NA SEQUÊNCIA DA DIA

Através da sua informação técnica n.º 283/dsgt/dot/2004, de 2004.11.04, a CCDR na sequência de solicitação do IA, procedeu a um trabalho de verificação se o projecto e respectivo EIA com data de Setembro de 2004, dava cumprimento às condicionantes



CCDRLVT

MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

impostas pela DIA, tendo concluído "... que o projecto não dá cumprimento às condicionantes da DIA emitida pelo Sr. Secretário de Estado do Ambiente, bem como, o EIA encontra-se manifestamente incompleto, termos nos quais, não se encontram reunidas as condições mínimas para emitir parecer favorável à proposta".

Inserir-se de seguida as principais observações da CCDR ao EIA / projecto, identificadas por condicionante expressa na DIA:

CONDICIONANTES DA DIA	APRECIÇÃO TÉCNICA
A) Implementação da Solução Túnel prevista no Projecto de Execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700	<p>É contemplado o túnel de acordo com a DIA.</p> <p>O efeito de barreira, introdutor de graves consequências socio – económicas, contrariando o PROTAML quanto à necessidade de se promover a relação entre os habitantes e o meio, é significativamente diminuído, apresentando-se como uma das mais importantes e positivas alterações do projecto.</p> <p>As propostas de intervenções ao nível da segurança ainda estão a ser avaliadas pelo LNEC.</p> <p>Não é claro se irão circular transportes de mercadorias perigosas dentro do túnel, nem, em caso de não circularem, avaliados os impactes resultantes da sua circulação pelas vias locais. A proibir a circulação de veículos de transporte de mercadorias perigosas, não é apontada a forma de controle deste facto.</p> <p>Não foi efectuada qualquer alteração da rasante, de forma a minimizar a afectação do Aqueduto, mantendo o desmantelamento do mesmo.</p> <p>Conforme acordado na reunião, reitera-se que o restabelecimento da estrada militar sobre o Túnel, junto às moradias do bairro de Santa Cruz, afigura-se desnecessária, e até, com impactes negativos, uma vez que transfere para aquela área trânsito que agora não circulava por aquela área, contrariando os efeitos positivos da colocação da CRIL em Túnel.</p>
B) Melhor articulação do traçado do IC17 com a rede	Não foram avaliados os aspectos socio-económicos destas alterações.

14



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

CCDRLVT

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CONDICIONANTES DA DIA	APRECIÇÃO TÉCNICA
<p>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</p>	<p>A título de exemplo, não é claro como será efectuada a circulação de peões numa Rotunda associada a um meio Nó, tendo em consideração a existência de uma unidade escolar, e que já se tinha identificado este impacte como bastante significativo (aumento de 200 m de extensão), não se tendo nesta data apresentado qualquer medida de minimização.</p> <p>Também a título de exemplo, desconhece-se os impactes decorrentes do efeito nas habitações existentes (realojados das cheias de 69) em termos de efeito barreira, ruído, qualidade do ar, etc criado pela localização das duas rotundas, ligações associadas, Radial de Benfica < e Ligação da Rotunda de Benfica à Rotunda de Alfornelos.</p> <p>Nada se refere quanto à capacidade das vias existentes comportarem os tráfegos envolvidos nesta nova geometria.</p> <p>Não foram avaliados os impactes sócio-económicos resultantes dos Restabelecimentos que se aproximam mais das habitações existentes.</p> <p>Em termos paisagísticos, as Portas de Benfica, imóvel classificado pelo PDM de Lisboa, ficarem circundadas por uma Rotunda, não se considera que este impacte seja muito "minimizado", situação que já foi alertada anteriormente.</p>
<p>C) 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;</p>	<p>Do ponto de vista das normas orientadoras do PROTAML e da qualidade de vida da população local, a proposta minimiza significativamente os impactes anteriormente verificados.</p> <p>No entanto, há que aplicar integralmente o plano de vistorias prévias aos edifícios, bem como, durante a fase de obra e exploração, deverá haver um plano de monitorização, uma vez que o próprio EIA conclui que a obra pode por em causa a estabilidade dos edifícios.</p>
<p>D) 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, minimizando, sempre que</p>	<p>Relativamente a esta ripagem considera-se que o traçado se aproximou bastante do aglomerado da Pontinha sem que tenham sido adequadamente avaliados os impactes resultantes dessa aproximação. Admite-se na pág 73 que <u>"lá na radial da Pontinha verifica-se uma potencial transferência dos Impactes da zona da Collna do Sol</u></p>



CCDR LVT



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CONDICIONANTES DA DIA	APRECIÇÃO TÉCNICA
possível, o efeito-barreira;	<p>para a zona adjacente." (nada mais se refere, não são apresentadas distâncias às habitações altura dos taludes, etc).</p> <p>Não é apresentado o enquadramento paisagístico do IC16.</p> <p>Não cumpre claramente a condicionante da DIA, uma vez assume a transferência dos impactes.</p>
E) Reequacionamento da forma de inserção do traçado na encosta de Alfornelos, minimizando os impactes na paisagem, no ruído e na sócio-economia	<p>Não se pretendia com esta medida criar mais acessibilidades à CRIL.</p> <p>Tendo em conta que são propostas algumas alterações nas acessibilidades à CRIL, as mesmas deveriam ter sido analisadas num capítulo de forma a que se demonstrasse a necessidade das mesmas de forma articulada.</p> <p>Nada se refere quanto aos potenciais impactes resultantes da subida de rasante para a Escola de Alfornelos.</p> <p>Não se verifica a existência de restabelecimentos pedonais entre a escola de Alfornelos e esta localidade, o que nos parece um impacte social negativo.</p>
F) Manutenção da faixa non aedificandi prevista na legislação em vigor	<p>Não cumpre a DIA.</p> <p>Mantém-se o teor da apreciação técnica quer do signatário quer da CA.</p>

De referir que o parecer da CCDR foi transcrito na íntegra no parecer da Comissão de Avaliação.

2.6 PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES AO PROJECTO E AO EIA NA SEQUÊNCIA DA DIA

Do parecer da CA mesmo realça-se, que os elementos então apresentados não permitiram à Comissão de Avaliação verificar se as propostas do ex-IEP cumprem as condicionantes da DIA proferida por S. Ex^a o Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território.

3. COMENTÁRIOS À PROPOSTA

3.1 ENQUADRAMENTO

Ao longo deste procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, e fundamentando as apreciações técnicas do signatário que tiveram o aval da hierarquia da CCDR, que foram igualmente incorporadas nos sucessivos pareceres da Comissão de Avaliação e que, por fim, se encontram expressas nas



CCDRLVT



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

condicionantes proferidas por S. Ex^a o Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território na Declaração de Impacte Ambiental, esteve e permanece presente a ponderação entre:

- Por um lado, a importância da conclusão deste trecho da CRIL para o desenvolvimento estratégico da cidade de Lisboa e respectiva Área Metropolitana, por todos os motivos que já foram enunciados no ponto 2 da presente informação técnica;
- Por outro, os negativos e significativos impactes locais, principalmente no foro social e ambiental, igualmente pelos motivos que se encontram expressos no ponto 2 da presente informação técnica.

Colateralmente a esta ponderação, que o técnico não pode deixar de considerar basilar na sua apreciação, verifica-se também uma situação de conflito entre a máxima da preservação do património histórico e arquitectónico e o desenvolvimento do presente projecto.

3.2 COMENTÁRIOS

A previsão e discussão de uma circular à cidade de Lisboa tem vindo a se arrastar ao longo de décadas, pelas mais diversas situações que é do conhecimento geral.

Por forma a acautelar a execução da referida via, o Governo, em 1975, através da Portaria n.º 172/75, de 10 de Março, que definiu especificamente para a CRIL uma zona non aedificandi, proibindo a construção de edifícios a menos de 25m a contar do limite das plataformas da CRIL, dos ramos dos nós e dos ramos de acesso e a construção de instalações de carácter industrial a menos de 70m a contar daqueles limites.

No entanto, o corredor para o qual se previu a instalação da CRIL tem vindo a ser ocupado por um número de construções não identificado, desde habitações precárias a edifícios de habitação colectiva da mais diversa volumetria.

Aliás, na sequência da condicionante da DIA que expressamente condiciona o projecto à manutenção da faixa non aedificandi prevista na legislação em vigor, condicionante que não se encontrava analisada no segundo estudo e que fundamentou em grande parte o último parecer da CCDR (atente-se ao quadro transcrito no ponto anterior), o EIA vem agora informar:

“Quanto aos edifícios que se localizam na referida faixa de servidão, refere-se:

- *Ao longo dos túneis não seria justificável a aplicação de uma medida desta natureza;*
- *Junto à Rotunda das Portas de Benfica e do lado da Amadora identificam-se cerca de 10 edifícios térreos em banda, muitos dos quais consideravelmente degradados e 2 edifícios de vários pisos;*



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

CCDRL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

- *No Bairro das Pedralvas identificam-se 8 edifícios de habitação de vários pisos potencialmente dentro da faixa de servidão, incluindo o Centro de Apoio a Deficientes;*
- *Na zona do túnel da Venda Nova não se justificaria a aplicação da referida medida;*
- *Nas estradas da Correia e dos Salgados considera-se que esta medida não é justificável dado que está em causa a reposição de vias existentes;*
- *Situação similar ocorre na reposição da estrada de Falcão (IC16), sendo todos os restantes edifícios de habitação degradada;*
- *Na encosta de Alfovelos identificam-se 3 edifícios de habitação social de construção muito recente;*
- *No IC 16 identificam-se 2 edifícios de vários pisos*
- *Em síntese, na faixa non aedificandi foram contabilizados os seguintes edifícios :*
 - *Cerca de (?) 10 edifícios térreos e 2 edifícios de 11 pisos junto às Portas de Benfica;*
 - *8 edifícios de 8 pisos do bairro das Pedralvas;*
 - *3 edifícios de realojamento de 4 pisos (em duplex) implantados na base da encosta de Alfovelos;*
 - *2 edifícios de 12 pisos no lado nascente da radial da Pontinha / IC 16."*

Pelo extracto retirado do EIA, facilmente se constata que não foi, de novo, efectuada a fundamentação / justificação devida que permita verificar se o EIA cumpre a condicionante da DIA.

Nestes termos, mais uma vez é de toda a pertinência aprofundar no relatório esta matéria, identificando-se todas as construções dentro das faixas non aedificandi previstas na Lei, o respectivo uso, n.º de fogos e habitantes, a data de construção dos edifícios e os respectivos termos de licenciamento, cabendo ainda ao EIA esclarecer quanto à situação de conformidade e de legalidade dos mesmos e, em caso de inconformidade, apontar as entidades intervenientes e ou responsáveis e de que forma ultrapassar a situação por forma a dar cumprimento a esta condicionante da DIA, cabendo ainda efectuar uma análise pormenorizada, fundamentada e rigorosa quanto aos impactes da obra na qualidade de vida dos habitantes.

Compartilha-se contudo a dúvida expressa pelo IEP quanto à aplicação desta condicionante da DIA em relação a todas as situações posteriores à publicação das faixas non aedificandi, pela Portaria de 1975.

Parece-me fundamental o aprofundar da análise relativa a esta condicionante da DIA, até porque, também se desconhece se, em parte, a dificuldade na implementação do projecto e das respectivas



CCDR LST



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

das medidas de minimização de Impactes, bem como, da sua relevância e dimensão, da ocupação indevida de um espaço que o Governo em tempos acatou para a localização da CRIL.

Ainda do ponto de vista social, verifica-se que a proposta ora em apreço continua a não esclarecer pormenorizadamente todos os impactes resultantes da mesma, pelo que, não permite com rigor verificar se o projecto dá cumprimento à DIA nas condicionantes que determinam o reequacionamento da Solução em diversos troços, por forma a minimizar os impactes socio – económicos.

As fundamentações que constam no relatório são genéricas, não fazendo uma pormenorização das situações que foram identificadas pela CA no seu último parecer e efectua por vezes observações não fundamentadas, de que é exemplo, a situação relativa ao caso do bairro dos realojamentos das cheias de 1969.

Relativamente ao desmantelamento do aqueduto para construção deste trecho da CRIL, e não obstante nada se ter referido na DIA quanto a este assunto, pelo menos de forma explícita e directa, na sequência da ponderação por parte do EP relativa aos resultados da discussão pública, tal como determina o Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território no seu despacho proferido em 30.11.2004, transcrito no ponto 1 da presente informação técnica, vem agora o EP referir que ***“ a construção da CRIL em túnel considerando a inclinação máxima recomendada internacionalmente, permitindo, em teoria, preservar a estruturar enterrada do Aqueduto das Águas Livres, é uma solução possível de ser encarada.”***

Entende-se que, não obstante o parecer do IPPAR favorável ao desmantelamento do troço do Aqueduto em questão, não pode o signatário deixar de referir que, tendo sido reconhecida expressamente uma alternativa, em teoria, ao desmantelamento previsto do Aqueduto, não poderá deixar de se fazer uma análise fundamentada, rigorosa e técnica, de toda esta questão, até porque esta é uma preocupação que tem sido manifestada por largos sectores da população, tendo dado origem a múltiplos abaixo - assinados e que tem sido ventilada pelos mais diversos meios de comunicação.

Por fim, o relatório agora expresso deve colmatar todas as restantes falhas de fundamentação / justificação às observações efectuadas no anterior parecer da CCDR (expressas no quadro) e da CA, que, muitas vezes, não passam de generalidades sem fundamentação técnica ou expressão prática.

A título de exemplo, quer a CCDR quer a CA, questionaram de que forma se irá condicionar / proibir a circulação de veículos que transportem materiais perigosos no túnel, e conseqüente impacte nas vias alternativas, nada se referindo de concreto quanto a este aspecto.

Como observação pela positiva, não se deixa de mencionar a alteração ao projecto que vai ao encontro com a minimização de impactes decorrentes da aproximação à Pontinha, a qual se encontra vertida na



execução de dois novos túneis nas áreas próximas às construções. No entanto, não se encontra quantificados os impactes a nível de ruído, designadamente nas embocaduras dos túneis.

4. PROPOSTA DE SEQUÊNCIA

Face ao exposto na informação técnica, e salvo melhor entendimento, considera-se que o projecto não dá cumprimento às condicionantes da DIA emitida pelo Sr. Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território, bem como, o Estudo das Alterações encontra-se manifestamente incompleto, termos nos quais, não se encontram reunidas as condições mínimas para emitir parecer favorável à proposta.

Atendendo ao exposto na presente informação técnica, que pretende ser um contributo para a posição final da CA, propõe-se o envio da mesma ao Instituto do Ambiente.

Entende-se contudo, renovar e sublinhar a importância do fecho da CRIL para o desenvolvimento equilibrado da Área Metropolitana de Lisboa, embora se reconheça que o pressuposto que fundamentou o parecer favorável da CCDR – inexistência de alternativas -, já não pode ser considerado face ao desenvolvimento do processo e face às alterações que foram introduzidas ao projecto, bem como, aquelas que podem resultar do cumprimento integral da DIA.

Por fim, e apesar de não se encontrar expressa na DIA, mas constando do parecer da CCDR e da CA, alerta-se que a supressão de uma via em túnel induz impactes muito negativos e não minimizáveis, pondo em causa inclusivamente o nível de serviço e de segurança que se propõe com a CRIL.

À Consideração superior

Raúl Simão, Dr.