

9h00–18h00

Recepção dos Participantes

10h00–10h45

Sessão de Abertura

Presidência: HUMBERTO ROSA, Secretário de Estado do Ambiente
A. CARMONA RODRIGUES, Presidente, Câmara Municipal de Lisboa
VASCO DE MELLO, Presidente, CRP

10h50–11h30

Estudos de Impacte Ambiental – Racionalidade, implicações, limitações

Presidente: JOÃO LEVY, Presidente, ECOSERVIÇOS, Lda.

Intervenções

JOSÉ GUERREIRO, ICAT - Instituto de Ciência Aplicada e Tecnologia,
Faculdade de Ciências de Lisboa

As grandes Obras Públicas Viárias e as zonas naturais sensíveis. Que compatibilidade?

O sector dos transportes em Portugal adaptou-se às mudanças estruturais da economia portuguesa. No entanto, é imperiosa a integração de Portugal num sistema de ligações transeuropeias, nos diversos modos de transporte. Nos últimos anos, foi efectuado um largo investimento no domínio das ligações viárias. Prevê-se também a modernização e reequipamento das principais infra-estruturas aeroportuárias do país, nomeadamente dos aeroportos de Lisboa e Porto, bem como a construção do novo aeroporto internacional. Muitas vezes estas grandes obras públicas intersectam/localizam-se em zonas naturais sensíveis, o que tem originado conflitos. Nesta apresentação focam-se as causas e os conflitos existentes e apresentam-se, de forma sucinta, dois casos de estudo: a Avaliação de Impacte Ambiental da Nova Travessia Rodoviária do Tejo em Lisboa e a Avaliação de Impacte Ambiental da Auto-estrada do Algarve. No primeiro caso de estudo, os problemas advieram de, na definição de âmbito do estudo, não ter sido devidamente tida em conta a importância e a sensibilidade da Reserva Natural do Estuário do Tejo, e principalmente do seu leito. No caso da Auto-estrada do Algarve, os conflitos advieram do facto da auto-estrada intersectar uma área crítica da Zona de Protecção Especial de Castro Verde e a Rede Natura 2000.

SOFIA ARRIAGA DA CUNHA, Directora Adjunta, Serviço de Ambiente e Paisagismo, COBA, S.A.

Avaliação de Impacte Ambiental de obras de engenharia

A Avaliação de Impacte Ambiental é um instrumento da política de ambiente, e tem como objectivo a integração da componente ambiental

nas actividades económicas, visando garantir um desenvolvimento sustentável. Para ultrapassar alguns dos problemas identificados, importa que a AIA incorpore um enquadramento justificativo que assegure a sustentabilidade ambiental dos diversos projectos que surgem frequentemente descontextualizados.

11h30–12h00

Intervalo

12h00–13h00

JÚLIO DE JESUS, Presidente, APAI - Associação Portuguesa de Avaliação de Impactes

Capacidade e limitações das metodologias disponíveis. Experiência de aplicação

Referem-se as principais metodologias aplicáveis às diferentes fases da Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), incluindo as utilizadas na elaboração do EIA. Destacam-se as metodologias de identificação de impactes, de caracterização do ambiente afectado, de previsão de impactes e de avaliação de impactes e de alternativas, bem como as metodologias de revisão (ou apreciação técnica) dos EIA.

As limitações à aplicação de metodologias podem dividir-se entre as inerentes às próprias metodologias e as que se devem ao contexto cultural, institucional e político. Referem-se estes tipos de limitações, analisando-se o segundo conjunto, referido à luz da experiência de 15 anos de AIA em Portugal.

ISABEL ROSMANINHO, Instituto do Ambiente

A visão da Autoridade de AIA

PAINEL – EIAs, direitos privados e interesse colectivo

Moderador: RICARDO OLIVEIRA, Presidente, COBA, S.A.

Convidado: ANA CRISTINA MARTINS, Directora, Gabinete do Ambiente, ESTRADAS DE PORTUGAL, EPE

13h00–14h30

Almoço oferecido aos Participantes por GALP ENERGIA

14h30–15h15

Contenção do ruído de circulação rodoviária – Os limites do praticável

Presidente: JOÃO BENTO, Presidente, ASECAP - Associação Europeia das Auto-Estradas, Pontes e Túneis com Portagem

EDUARDO DINIS, Administrador-Delegado, Indústria Têxtil do Ave (Grupo CONTINENTAL)

Contribuição dos pneumáticos para a redução do ruído de rolamento de veículos

ligeiros e pesados

PEDRO SEIXAS, GALP ENERGIA

Contribuição dos pavimentos com betume modificado com borracha de pneus para a redução do ruído

15h15-15h45

Intervalo

15h45-17h45

Contenção do ruído de circulação rodoviária – Os limites do praticável

ANTONIO PINELO, Vice-Presidente, ESTRADAS DE PORTUGAL, EPE
Perspectiva da EP, EPE

UGO BERARDINELLI, Director de Estudo, Projectos e Acompanhamento da Construção, AENOR, S.A.

Perspectiva da AENOR

VICTOR SANTIAGO, Director de Circulação, Segurança e Conservação, BRISA, S.A.

Contingências da aplicação do Decreto-lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, na perspectiva da BRISA

No decurso de quase cinco anos de aplicação do Decreto-lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, por parte da BRISA, cuja concessão ultrapassa actualmente o milhar de quilómetros de auto-estradas, apresenta-se, na presente comunicação, a quantificação do esforço empreendido para a redução dos níveis de ruído junto a receptores sensíveis nas imediações das auto-estradas que lhe estão concessionadas. Por outro lado, a avaliação dos resultados pretende também identificar as contingências mais salientes na aplicação do Regime Legal sobre a Poluição Sonora actualmente vigente e apresentar contributos para o desenvolvimento do futuro quadro legal sobre esta matéria.

PAINEL – Ruído rodoviário, regulação e PDMs

Moderador: RUI GODINHO, Administrador, EPAL - Empresa Portuguesa das Águas Livres, S.A.

Convidados: JOSÉ MACÁRIO CORREIA, Presidente, Junta Metropolitana do Algarve

J. FERREIRA NEVES, ASCAS - Associação de Sociedades Concessionárias de Auto-Estradas Scut

17h45-18h00

Conclusões da 1 Jornada

4ª Feira, 23 Novembro

9h30–10h30

Mitigação do impacte ambiental do tráfego rodoviário

Presidente: A. MATOS VIEGAS, Presidente, ASCAS - Associação de Sociedades Concessionárias de Auto-Estradas Scut

PAWEL STELMASZCZYK, Director de Política, ERF - European Union Road Federation

Contribuição do tráfego rodoviário para a poluição atmosférica. Perspectiva europeia

As preocupações de saúde pública com as emissões de veículos automóveis e respectivo impacte na qualidade do ar têm aumentado em anos recentes. Embora sejam uma fracção do que eram há vinte anos, as emissões rodoviárias representam um real desafio ambiental. Contudo, muitas medidas relativas a transporte em implementação actual não conciliam as aspirações da sociedade, de transporte rodoviário mais limpo, com as legítimas necessidades individuais de mobilidade.

A própria rede viária dispõe de significativo potencial ambiental. Melhorias direccionadas da infra-estrutura rodoviária, articuladas com medidas para encorajar um uso óptimo da rede, têm demonstrado a respectiva bondade em termos de custo e eficácia. Dentro de alguns anos, o desenvolvimento de aplicações ITS (sistemas inteligentes de transporte) e o generalizado uso de veículos de baixa emissão trará melhoria adicional da protecção ambiental e da fluidez do tráfego.

MANUEL OLIVEIRA, Chefe da Divisão Técnica do Produto, VOLKSWAGEN AUTOEUROPA

Progresso da indústria automóvel no domínio da redução de emissões de produtos de combustão

Os motores actualmente em produção na VW, com foco na Autoeuropa, e os respectivos níveis de emissão. A emissão de gases de escape, evolução das emissões desde a norma EU I até aos dias de hoje, norma EU IV, e a entrada em vigor da norma EU V. Os diferentes requisitos nas diversas regiões do planeta. Os sistemas usados actualmente nos veículos para controlar e garantir que as emissões de gases não ultrapassam os valores impostos pela legislação.

Discussão das apresentações

10h30–11h00

Intervalo para café

11h00–12h20

Impacte ambiental do tráfego rodoviário urbano

Presidente: HELDER PEDRO, Secretário-Geral, ACAP - Associação do Comércio Automóvel de Portugal

JOÃO FARINHA, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa

Tráfego rodoviário urbano e cidades sustentáveis

M. VIEIRA COSTA, DGTTF - Direcção Geral de Transportes Terrestres e Fluviais, ROBERT STÜSSI, APVE - Associação Portuguesa de Veículos Eléctricos

5 “LINHAS AZUIS” permanentes, com 14 mini-autocarros eléctricos

Desde Setembro de 2003 que a cidade de Coimbra já tem a sua própria carreira permanente, com os autocarros baptizados de “O Pantufinhas” e um serviço com características de uma “Linha Azul”. Esta iniciativa foi também iniciada em Portalegre (Setembro de 2004), Bragança (Abril de 2005), Viseu (Agosto de 2005) e em Viana do Castelo (Setembro de 2005). Outras cidades apresentaram também candidaturas para a introdução de carreiras próprias.

A acção de demonstração com mini-autocarros, desta tecnologia, em 25 cidades médias de Portugal, durante dois anos e meio, traduz-se em resultados concretos e permanentes. No entanto, provavelmente o resultado mais importante seja que metade das cidades, participantes na demonstração, que não tinham, até agora, carreiras que promovessem uma nova mobilidade urbana no seu “hiper” centro, implementaram carreiras com estas novas características, o que ilustra a interactividade entre experiências, tecnologia e mobilidade em geral.

MARINA FERREIRA, Vereadora, Câmara Municipal de Lisboa

Gestão integrada do tráfego urbano

Discussão das apresentações

12h20–12h30

Conclusões da II Jornada

12h30–13h00

Sessão de Encerramento

Presidência: ANA PAULA VITORINO, Secretária de Estado dos Transportes
E. MARANHA DAS NEVES, Presidente, Comissão Executiva, CRP