

PTCON0043 Romeu
PTCON0047 serra da Freita e Arada
PTZPE0039 Vale do Côa
PTCON0059 Rio Paiva

1 de Agosto de 2008. — O Presidente, *Tito Rosa*.

Despacho n.º 21435/2008

Tendo em vista o preenchimento do cargo de coordenador de unidade, cargo de direcção intermédia do 2.º grau, e havendo necessidade de proceder à alteração da composição dos membros do júri, designados pelo despacho n.º 2/2008/PRES, de 29 de Janeiro de 2008, dado o elemento determinado pelo Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE) não poder continuar a assegurar essa mesma função por já não colaborar com o ISCTE:

Determino, no uso das minhas competências próprias, descritas no anexo 1 à Lei n.º 2/2004, de 15 de Janeiro, na redacção dada pela Lei n.º 51/2005, de 30 de Agosto, nos termos do n.º 3 do artigo 21.º do mesmo diploma, a composição do júri, a seguir discriminada para o procedimento concursal para coordenador de Unidade do Gabinete Jurídico:

Presidente do júri — Dr.ª Anabela Rodrigues dos Santos Trindade, vice-presidente do Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P.

Vogais:

Dr.ª Isabel Maria Roque Fernandes Malta, directora de departamento no Instituto da Água.

Prof. Doutor Manuel António Pita, professor auxiliar do Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa.

4 de Agosto de 2008. — O Presidente, *Tito Rosa*.

MINISTÉRIOS DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES.

Despacho n.º 21436/2008

O itinerário complementar n.º 17 (IC 17), vulgarmente designado por CRIL — Circular Regional Interna de Lisboa, constitui uma das infra-estruturas rodoviárias mais importantes da área metropolitana de Lisboa.

De acordo com o PRN 2000, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, a CRIL permite a circulação rodoviária ao longo de uma linha que define o contorno do perímetro exterior da cidade de Lisboa, pelo lado poente/norte, atravessando vários concelhos limítrofes e afastando o tráfego rodoviário do interior dos perímetros urbanos de Lisboa, da Amadora e de Odivelas.

Os estudos relativos a este lanço iniciaram-se na década de 60, com a elaboração de um estudo prévio que conduziu à aprovação de um corredor para a construção desta via, reservado através de um decreto-lei, a partir do qual foram desenvolvidos os respectivos projectos de execução.

Saliente-se que, em 1990, o Governo já assumia a necessidade imperiosa de dar início aos trabalhos de execução da CRIL, tendo sido concluídos, em 1995, o lanço entre Algés e a Buraca e, em 1997, o lanço entre a Pontinha e Olival de Basto.

Com a entrada em serviço da Auto-Estrada da Costa do Sol (A 5), reforçou-se a necessidade de conclusão da CRIL, com vista a criar uma verdadeira articulação entre os principais eixos viários da área metropolitana de Lisboa, sob pena de se perderem uma parte significativa das vantagens decorrentes da construção desta nova Auto-Estrada.

O actual sistema de exploração da CREL — Circular Regional Externa de Lisboa, também contribui para agravar a situação de congestionamento que diariamente se verifica nas zonas limítrofes de Lisboa, uma vez que cerca de 30% potencialmente utilizador desta via se transferiu para a A 5 e para o IC 19, sendo posteriormente canalizado para Lisboa através da CRIL e da entrada na 2.ª circular.

Importa referir que, pelo facto de a CRIL não ter continuidade, grande parte do tráfego rodoviário proveniente da A 5, da zona ribeirinha e do IC 19 que pretende aceder à A 1 (sentido sul-norte), ou à zona nascente da cidade, tem obrigatoriamente de entrar na cidade de Lisboa e, consequentemente, de aceder à 2.ª circular, provocando um aumento do tráfego o que actualmente já se revela insustentável.

Assim, a conclusão deste troço do IC 17 — CRIL — Buraca-Pontinha vai contribuir de forma decisiva para a melhoria do tráfego interurbano na área metropolitana de Lisboa, promovendo o descongestionamento, entre outras vias, da 2.ª circular que, por força do significativo volume de tráfego que no mesmo circula, apresenta um nível de serviço altamente deficiente e provoca índices de sinistralidade muito elevados, com prejuízos humanos e materiais incalculáveis.

Esta situação será totalmente invertida com a conclusão do trecho da CRIL, através da construção de cerca de 3,5 km de via, entre a Buraca e a Pontinha, estimando-se que, logo no primeiro ano de entrada em serviço, cerca de 40 000 veículos que circulam diariamente na 2.ª circular sejam transferidos para a nova via.

Por outro lado, o fecho da CRIL entre a Buraca e a Pontinha é fundamental para a operacionalidade de toda a rede viária da região e, especialmente, da Grande Lisboa, pois permite resolver a descontinuidade da rede primária na região da capital, garantindo assim maiores condições de mobilidade para as deslocações de médio e de longo curso e evitando a degradação das condições de circulação em vias secundárias sem características físicas e geométricas adequadas a essa função, com a correspondente penalização do ambiente urbano das vias secundárias em questão.

Com efeito, a conclusão da CRIL permitirá que esta via interaja directamente e de forma positiva com outras vias de grande capacidade, designadamente com as auto-estradas A 5 — Lisboa-Cascais, A 8 — Lisboa-Leiria, A 1 — Lisboa-Porto, A 12 — ligação à Ponte Vasco da Gama e ainda com o IC 19, o eixo Norte-Sul (IP 7) e, indirectamente, com a A 9 — CREL, através de duas radiais (IC 16-radial da Pontinha e IC 22 — radial de Odivelas), permitindo assim a criação de um instrumento de distribuição de tráfego eficiente e sistemático, bem como uma articulação efectiva entre toda a rede estruturante com a qual interliga.

O fecho da CRIL permite, igualmente, uma redução significativa dos tempos de percurso (horas de viagens gastas em deslocações) e das distâncias percorridas nas deslocações inter-regionais, apresentando também vantagens muito significativas ao nível da redução da sinistralidade rodoviária, por efeito da melhoria das condições de circulação, estimando-se uma redução do indicador de gravidade para um terço, quando comparados com os actuais percursos pela rede municipal existente.

Neste contexto, verifica-se que, sem a conclusão da CRIL, toda a rede viária que interliga os concelhos da área metropolitana de Lisboa funciona de forma deficiente, com os custos sociais, ambientais e económicos que daí decorrem.

Ao contribuir para o descongestionamento das vias municipais e nacionais referidas, incluindo a própria CRIL, a A 5 e o IC 19, a conclusão desta via permitirá também a obtenção de uma melhoria dos diversos níveis ambientais, designadamente no que se refere à qualidade do ar, uma vez que se verificará uma redução de emissão de poluentes e dos níveis de ruído gerados, provocando uma melhoria na qualidade de vida das populações envolvidas.

Considerando que nos termos do n.º 9 do artigo 15.º do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, poderá ser excepcionalmente dispensada a exigência do cumprimento dos valores limite de ruído referidos no n.º 5 do artigo 15.º do mesmo diploma, quando se trate de infra-estruturas de transporte cuja realização se revista de reconhecido interesse público;

Considerando que a execução desta empreitada corresponde à satisfação de necessidades de manifesto e reconhecido interesse público, como resulta do acima exposto;

Considerando que a execução da obra do IC 17 — CRIL — sublanço Buraca-Pontinha implica a utilização de máquinas e equipamento adequados ao tipo de intervenção, com nível sonoro variável e que serão adoptadas medidas de minimização de impacte ambiental devidas, quer aos equipamentos, quer às actividades a desenvolver;

Considerando que a execução desta obra só é exequível com o referido tipo de equipamento e é imperiosa a sua conclusão nos prazos previstos, tendo em conta os benefícios decorrentes da utilização deste empreendimento rodoviário, não só para os seus utilizadores mas também para a população em geral na melhoria da qualidade de vida;

Considerando a necessidade de realização de actividades que após terem iniciado não podem ser interrompidas, como é o caso das betoneagens e pavimentações.

Considerando que o restabelecimento de infra-estruturas de serviços afectados exige também a realização de trabalho em contínuo, para além de que o transporte de terras a vazadoiro deverá também ser efectuado no período do entardecer, minimizando o constrangimento à circulação local no período de maior tráfego;

Considerando ainda que já foram emitidas as licenças especiais de ruído (LER) pelas autarquias competentes, conforme previsto no n.º 1 do artigo 15.º do referido diploma legal;

LER emitida pela Câmara Municipal de Odivelas em 18 de Março de 2008 (LER n.º 3/LER/2008);

LER emitida pela Câmara Municipal de Lisboa em 4 de Junho de 2008 (LER n.º 308/2008);

LER emitida pela Câmara Municipal da Amadora em 13 de Junho de 2008 (LER n.º 13/2008):

Nestes termos, ao abrigo do n.º 9 do artigo 15.º do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, determina-se que a execução das obras do IC 17 — CRIL — sublanço Buraca-Pontinha fique dispensada do cumprimento dos valores limite previstos no n.º 5 do artigo 15.º do Regulamento Geral do Ruído, sem prejuízo das restantes condições fixadas nas licenças especiais de ruído emitidas pelos respectivos municípios nos termos do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 15.º

6 de Agosto de 2008. — Pelo Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa*, Secretário de Estado do Ambiente. — O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO

Gabinete de Estratégia e Estudos

Despacho n.º 21437/2008

É nomeado, em regime de substituição, para o cargo de direcção intermédia do 1.º grau de Director de Serviços de Análise Económica e Previsão, nos termos do artigo 27.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de Janeiro, na redacção dada pela Lei n.º 51/2005, de 30 de Agosto, atento o disposto no artigo 1.º da Portaria n.º 532/2007, de 30 de Abril, o Professor Doutor Ricardo Pinheiro Alves que preenche os requisitos legais, com o perfil profissional adequado, evidenciado na nota curricular em anexo ao presente despacho.

O presente despacho produz efeitos a partir de 1 de Agosto 2008.

4 de Agosto de 2008. — O Director, *António Miguel Amoedo Lebre de Freitas*.

Curriculum vitae

Nome: Ricardo Pinheiro Alves
Formação Académica:

Doutor em Economia na Universidade de Bath, Reino Unido. Mestre em Estudos Europeus — dominante económica — na Universidade Católica Portuguesa. Licenciado em Organização e Gestão de Empresas no Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE).

Experiência Profissional:

Chefe de Equipa Multidisciplinar da Unidade Orgânica de Competitividade e Inovação no Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia e Inovação (2008). Assistente no Departamento de Economia e Gestão da Universidade da Beira Interior, Covilhã. Anteriormente, assistente na Universidade de Bath, Reino Unido (2000-2008). Director na Direcção-Geral Internacional do Banco Santander Portugal (1996-1999). Membro da direcção da Câmara de Comércio e Indústria Luso-Espanhola (1996-1997). Director no Departamento Internacional do FINIBANCO, S. A., e Administrador não executivo da FINIFUNDOS — Sociedade Gestora de Fundos Imobiliários, S. A. (1995-1996). Gestor de Produto na área de “Cash-Management” do Citibank Portugal S. A. (1994-1995). Técnico no Departamento Internacional do Banco Nacional Ultramarino (1992-1994). Jornalista no «Semanário Económico» e «Diário Económico» (1988-1990).

MINISTÉRIOS DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO E DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Despacho n.º 21438/2008

A Portaria n.º 586-A/2005, de 8 de Julho, que estabelece o regime de concessão dos apoios técnicos e financeiros do Programa INOV-JOVEM — Jovens Quadros para a Inovação nas PME, remete para despacho conjunto do Ministro da Economia e da Inovação e do Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social a definição dos períodos e condições de apresentação das candidaturas ao presente Programa.

Tendo em conta o balanço positivo das anteriores fases referentes à medida n.º 1 — Estágios Profissionais, desenvolvida pelo Instituto do Emprego e Formação Profissional, I. P., concretamente a grande adesão por parte de pequenas e médias empresas (PME) e dos próprios jovens destinatários, considera-se oportuno alargar a meta de execução da medida, no sentido de abranger, anualmente, 5000 jovens quadros habilitados com o ensino superior nas áreas consideradas elegíveis na presente medida.

Assim, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 5.º da referida portaria, os Ministros da Economia e da Inovação e do Trabalho e da Solidariedade Social, determinam o seguinte:

1 — Para a presente fase, as candidaturas à medida n.º 1 — Estágios Profissionais, integrada no Programa INOV-JOVEM — Jovens Quadros para a Inovação nas PME, deverão ser apresentadas entre 8 de Agosto e 30 de Dezembro de 2008, inclusive.

2 — As candidaturas à medida n.º 1 — Estágios Profissionais são, exclusivamente, submetidas electronicamente através de formulários próprios disponíveis na página www.inovjovem.gov.pt, das quais deve constar designadamente a definição do perfil de formação e de competências do destinatário, o respectivo plano de estágio e as perspectivas de empregabilidade.

3 — Neste período de candidatura, serão aprovadas as candidaturas que cumpram todos os requisitos de acesso à medida n.º 1 — Estágios Profissionais, tal como definidos na portaria de regulamentação e sejam entregues dentro do período de candidatura previsto no presente despacho, até ao limite de 5000 jovens abrangidos.

4 — O presente despacho produz efeitos a partir de 8 de Agosto de 2008.

7 de Agosto de 2008. — Pelo Ministro da Economia e da Inovação, *Fernando Pereira Serrasqueiro*, Secretário de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor. — O Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social, *José António Fonseca Vieira da Silva*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações

Aviso n.º 22017/2008

Comunicação da Comissão, nos termos do procedimento previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho — Modificação de obrigações de serviço público a determinados serviços aéreos regulares em Portugal.

Em cumprimento do estabelecido no n.º 5 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de Abril, dá-se conhecimento da comunicação da Comissão para a apresentação de propostas para a exploração de serviços aéreos regulares na rota Lisboa-Vila Real-Bragança-Vila Real-Lisboa, publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* (JO) (2008/C 143/08), de 10 de Junho de 2008.

1 — Nos termos do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, o Governo Português decidiu impor obrigações modificadas de serviço público na rota Lisboa-Vila Real-Bragança-Vila Real-Lisboa.

2 — As obrigações de serviço público são as seguintes:

Em termos do número de frequências mínimas:

Duas frequências diárias de ida e volta a operar de segunda a sexta-feira. Em casos de procura eminente de serviços, poderão ainda ser realizadas frequências aos fins-de-semana.

Em termos de horários:

Deverão ser respeitadas as condições de operacionalidade dos aeródromos de Bragança e Vila Real.

Deverão permitir ao passageiro deslocar-se entre Bragança e Lisboa e Vila Real e Lisboa e efectuar uma viagem de ida e volta durante o dia com uma amplitude de pelo menos cinco horas e sete horas no destino, respectivamente no período de Inverno e de Verão.

Em termos de categoria de aeronaves utilizadas e de capacidade oferecida:

Aeronave bimotor turbo-hélice que satisfaça os requisitos de performance constantes do Decreto-Lei n.º 289/2003, de 14 de Novembro, para os aeródromos de Bragança e Vila Real (1).