

Parecer

Consulta Pública da Avaliação de Impacte Ambiental do Estudo Prévio do EIA Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto - Lote C1 - Troço Alenquer (Ota) - Pombal

A QUERCUS – Associação Nacional de Conservação da Natureza vem por este meio participar na fase de consulta pública da Avaliação de Impacte Ambiental do Estudo Prévio do EIA - Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto - Lote C1 - Troço Alenquer (Ota) – Pombal.

1 – Considerações gerais

Através da consulta do Estudo de Impacte Ambiental, o qual não se encontra disponível no sítio da Internet da Agência Portuguesa do Ambiente, dificultando o acesso à informação, a Quercus vem manifestar a sua posição geral.

Dados os impactes ambientais e sociais a Quercus tem recebido diversos alertas de cidadãos para a problemática de algumas das propostas incluídas neste projecto, nomeadamente a falta de divulgação pública do EIA.

Dada a dimensão deste projecto era essencial que o mesmo fosse sujeito a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e a discussão pública, situação que não aconteceu independentemente da Directiva da Avaliação Ambiental Estratégica, não ter sido ainda transposta para o direito interno.

Face ao recente Projecto de Execução da modernização da Linha do Norte promovido pela REFER, deverá ser devidamente avaliada a necessidade de efectuar um novo investimento público avultado, ao nível da relação custo - benefício tendo em consideração o escasso período de tempo que é reduzido na ligação do comboio Alfa entre Lisboa e Porto, assim como a avaliação do balanço das emissões de CO2.

2 – Considerações sobre o Estudo Prévio

1 – Os Eixos para os traçados da linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto (TGV) parte da Ota no concelho de Alenquer para Norte, partindo do pressuposto de que este local é a única alternativa de localização do Novo Aeroporto de Lisboa. Está se a efectuar um planeamento estratégico sem que esteja decidida a localização do Novo Aeroporto de Lisboa, situação que coloca em causa este Estudo Prévio.

2 – Mesmo que a linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto – TGV tenha que passar no Oeste, era essencial que existissem outras alternativas para ligação ao concelho de Vila Franca de Xira ou a Benavente na margem esquerda do Rio Tejo.

3 – Uma grande parte dos problemas ambientais deste projecto encontram-se relacionados com a falta de ordenamento do território português e portanto com os impactes causados sobre edificações existentes e com o ruído associado a uma linha Ferroviária de Alta Velocidade na proximidade de habitações e mesmo de aglomerados urbanos, pelo que este factor deverá ser devidamente avaliado.

3 - Existem locais onde era manifesta a necessidade de avaliação de eixos

alternativos aos propostos. Por exemplo no concelho da Azambuja, na zona de Alcoentre o Eixo 1.2, passa a menos de 400 metros desta localidade, pelo que deveria ter sido avaliada uma outra proposta entre o Eixo 1.2 e o 1.1.

4 – No concelho de Alcobaça, existem eixos (1.3; 2.8 e 2.9) que passam dentro do Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros que afectam o Sítio de Importância Comunitária da Rede Natura 2000 – Aire e Candeeiros, localização que dadas as alternativas existentes, deverá ser evitada.

5 - A situação mais problemática em termos ambientais e de ordenamento que este Estudo Prévio prevê é o deficiente planeamento dos Eixos em parte do concelho de Alcobaça, nomeadamente com a afectação pelo Eixo 2.1. (entre o KM 6 e 7), de um importante local para a Conservação da Natureza, o Vale da Ribeira do Mogo. Este vale localiza-se entre Casal do Rei e Cadoiço, com a passagem e destruição na zona do Carvalhal de Aljubarrota, do canhão fluvio-cársico de relevante interesse patrimonial, geológico e de uma vasta área de floresta autóctone, dominada pelo Carvalho-português *Quercus faginea* ssp. *brotroi* (endemismo ibérico) que abriga uma grande diversidade de fauna silvestre.

É essencial que esta área seja conservada, pelo que deve ser avaliado um novo eixo alternativo para esta zona, ou a realocação/ripagem deste Eixo 2.1, para Leste.

6 – Entre o concelho da Batalha e Leiria, existe outro troço que não devia ser considerado, o Eixo 2.2, que entra no Maciço Calcário Estremenho, na zona da Torrinha a Norte da S.^a da Maunça, passando em túnel com cerca de 1 Km, por baixo da S.^a do Monte, a cerca de 600 metros a Leste das nascentes o Rio Lis nas localidade das Fontes.

Este traçado do Eixo 2.2, com a perfuração do Maciço Calcário, apresenta um elevado potencial de interferência com o aquífero que abastece as nascentes, pelo que deverá ser abandonado.

7 – No concelho de Leiria, a localização do Eixo 2.2, passa a Leste da localidade do Azabuxo, onde se prevê para a zona a interface da Estação de Leiria nascente, que vai pressionar a área limítrofe do Sítio de Importância Comunitária do Azabuxo-Leiria onde existe uma espécie prioritária da flora endémica, para conservação, por Decisão da Comissão Europeia.

8 – No Desenho do EIA n.º 21.5 – Síntese de Impactes (Esboço Corográfico), surge cumulativamente identificado o seguinte para o Vale da Ribeira do Mogo em Aloobaça;

- * Sistema do Vale do Mogo - Zona de Interesse Ecológico Concelhio;
- * Zona de Protecção do Carvalhal de Alcobaça – Sítio de Interesse Patrimonial;
- * Vale da Ribeira do Mogo – Zona de Interesse Geológico.

Existem portanto estudos que identificam os valores patrimoniais existentes nesta área.

O Desenho do EIA n.º 22.1 – Alternativas Ambientais mais Vantajosas, referem que o Eixo 2.1.3, no Sistema do Vale do Mogo é o mais “vantajoso”, apesar de ser fortemente impactante. Este facto apenas revela o deficiente planeamento deste Estudo Prévio, ao não ter considerado outra alternativa válida, fora de áreas

sensíveis em termos ambientais e patrimoniais.

9 - Na cartografia referente aos Desenhos da REN – Discriminada, existem diversas áreas com características do regime da REN, as quais não se encontram delimitadas ou devidamente cartografadas nas Cartas da REN e plantas de condicionantes dos PDM's. O caso do Sistema do Vale do Mogo no concelho de Alcobaça no Maciço Calcário Estremenho é exemplo deste facto.

10 – Também nas condicionantes, são omissos os solos afectos à RAN – Reserva Agrícola Nacional, situação que não é aceitável neste Estudo Prévio, apesar da afectação de solos com elevado fundo de fertilidade em alguns vales.

3 - Conclusão:

A QUERCUS considera que este procedimento de AIA não foi devidamente efectuado, sobretudo na falta de acesso à informação disponibilizada no Resumo Não Técnico do EIA, o qual não tinha sequer a cartografia dos eixos avaliados, para além de não resumir a descrição dos eixos avaliados.

Também a questão da necessidade de Avaliação Ambiental Estratégica conjugada com a decisão da localização do Novo Aeroporto de Lisboa é fundamental para a viabilidade deste projecto.

Lisboa, 9 de Outubro de 2007

A Direcção da

Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza