

Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid - Lote 3C - Troço Évora-Elvas

Posição da Quercus no âmbito da Consulta Pública da Avaliação de Impacte Ambiental do Estudo Prévio do EIA

A QUERCUS – Associação Nacional de Conservação da Natureza vem nos termos do disposto nos Artigo 14º do D.L. 69/2000, de 3 de Maio e 14º do D.L. 197/2005, de 8 de Novembro, relativo à participação pública nos processos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), apresentar a sua posição relativa ao Estudo Prévio do Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, Lote 3C - Troço Évora-Elvas.

1 – Considerações gerais

Dada a importância do projecto em curso e as implicações para o ordenamento do território ao nível nacional e regional, a Quercus lamenta que não tenha ocorrido uma Avaliação Ambiental Estratégica, com uma discussão pública alargada aos vários sectores da sociedade civil, sobre o traçado da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade em Portugal.

2 – Considerações sobre o Estudo Prévio

De um modo geral, o EIA apresenta uma estrutura organizada, que permite identificar alguns dos principais impactes ao longo do traçado proposto, de acordo com as alternativas propostas, surgindo falhas que passamos a referir na descrição.

Surgem no entanto algumas dúvidas relativamente às propostas de traçado, nomeadamente em relação à definição do mesmo e da forma como foi efectuada a sua divisão em troços e até mesmo ao nível da calendarização da consulta pública dos vários troços.

Relativamente à definição do traçado, a uma escala macro, isto é, a uma escala regional e até mesmo nacional, e conforme foi referido anteriormente, regista-se uma evidente falta de transparência na forma como a localização dos traçados foi previamente definida.

Não se compreende a calendarização escolhida para a consulta pública dos vários troços e sub-troços. Concretamente, a primeira consulta pública relativamente ao traçado entre Lisboa e Madrid foi a do troço entre Montemor e Évora, precisamente um dos troços intermédios, e o de menor dimensão, discussão pública essa muito pouco divulgada e que passou quase despercebida. Esta decisão de avaliar primeiro um troço intermédio não é muito clara do ponto de vista estratégico, uma vez que condiciona de imediato os troços imediatamente adjacentes no ponto de ligação dos mesmos.

Deste modo, as alternativas de traçado em apreciação no presente EIA configuram apenas pormenores de traçado, uma vez que as grandes opções de traçado foram já há muito decididas, sem uma verdadeira discussão pública.

A justificação do projecto apresentada baseia-se única e exclusivamente numa análise a nível nacional, numa óptica de inserção de Portugal num contexto ibérico e de ligação com a Europa, sendo ainda referidos os impactes positivos nas políticas energéticas.

Uma vez que as alternativas propostas não apresentam diferenças muito relevantes entre si, a análise que se segue aplica-se à generalidade dos traçados propostos.

A avaliação de impactes não reflecte, a nosso ver, os verdadeiros impactes ao nível local, e mesmo regional, nomeadamente os impactes no ordenamento do território.

De facto, as áreas atravessadas pelo projecto, independentemente das alternativas de traçado proposto irão afectar diversas propriedades agrícolas e agro-florestais, algumas de elevado interesse económico, ao nível local e regional.

O estudo refere que não são atravessadas áreas protegidas ou inseridas na Rede Natura, apenas a proximidade do Sítio de Importância Comunitária Guadiana/Jurumenha do qual o traçado deverá ser afastado.

Mais uma vez, são negligenciados valores importantes, como os montados de sobro e azinho ao nível da sustentabilidade dos ecossistemas e da economia regional.

O EIA refere “Dos habitats definidos pela legislação nacional que são considerados importantes para conservação da natureza destacam-se as áreas de montado e floresta de protecção..”

Refere também que os montados de sobro e azinho representam 22,7% da área de estudo, sendo a segunda classe mais representada em termos de uso actual do solo, após as culturas anuais de sequeiro (Tramos A2 e B2 maioritariamente montado).

Não se entende como se podem considerar na fase de construção, impactes negativos e pouco a moderadamente significativos, dado que o impacte é muito significativo em termos de áreas condicionadas de povoamentos.

Entendemos pois que o impacte do projecto em áreas de forte implantação rural não poderá ser apenas avaliado ao nível meramente formal da desafectação de solos da RAN/REN ou a autorização para abate e conversão de montados de sobro e azinho, impactes estes que devem ser compensados de acordo com a legislação aplicável.

Em termos de afectação de solos da RAN, a pior alternativa é o tramo B1.

Em termos gerais sobre o Ordenamento do Território as plantas de condicionantes dos instrumentos de gestão do território, referem como áreas de uso condicionado a RAN/REN e áreas de montados.

Deste modo, será necessária uma melhor identificação das actividades económicas e agrícolas afectadas, de forma a avaliar o seu impacte efectivo na economia regional.

Na sequência do exposto acima, entendemos que as medidas de minimização deverão contemplar formas de compensação às actividades agrícolas afectadas e procurar o restabelecimento da actividade agrícola, sempre que este se afigure viável. Do mesmo modo, o “efeito barreira” sobre as explorações agrícolas, habitats e fauna silvestre deverá ser minimizado e obviado sempre que possível.

A única povoação que se localiza próximo dos traçados é S. Miguel de Machede, devendo ser afastado o traçado desta localidade. Apresenta-se como imprescindível que sejam adoptadas medidas de minimização do ruído e de restabelecimento de ligações perdidas, através de acessibilidades alternativas que contemplem

nomeadamente as populações mais desfavorecidas.

No início do traçado, a possibilidade de ripar para Norte a alternativa C, permitia afastar da povoação de S. Miguel de Machede e também afastar para a periferia da IBA PT025 – Área Importante para as Aves – Planícies de Évora, dado que nesta área nidificam espécies ameaçadas e com estatuto de conservação desfavorável como a Abetarda.

Também dada a disponibilidade de território para passagem do traçado deste projecto, deverá ser considerado o afastamento ao local de nidificação do casal de Águia-perdigueira, dado que é uma das espécies de águias mais ameaçadas em termos globais, encontrando-se em perigo de extinção.

3 - Conclusão:

O estudo refere que a solução ambientalmente mais favorável é a Solução 1 (Tramos A1 e A2) em termos dos descritores gerais, no entanto é omissa em relação aos montados, povoamentos de azinheira e sobreiro, conforme o Quadro 5 – Matriz Síntese Comparativa de Impactes, que não considera impactes para a afectação dos montados (0), situação inaceitável.

Em conclusão, a Quercus considera que o presente EIA não avalia de forma clara os impactes que o projecto terá sobre o território e uso do solo, nomeadamente ao nível dos povoamentos de espécies de árvores protegidas.

Neste sentido, as alternativas de localização do traçado devem ser devidamente avaliadas e comparadas para identificar a que tenha menores impactes, sendo manifestamente necessário o parecer da DGRF para a escolha do traçado menos impactante.

Lisboa, 26 de Fevereiro de 2008

A Direcção Nacional da

Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza