

Parecer sobre o Estudo de Impacte Ambiental

Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1 - Ligação D-C1

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em análise avalia soluções que asseguram a ligação entre o Troço Alenquer (Ota)-Pombal – Lote C1, a norte e o Troço Lisboa-Alenquer (Ota) – Lote D, a sul e tem como objecto o Estudo Prévio dessa ligação.

Introdução

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em análise avalia soluções que asseguram a ligação entre o Troço Alenquer (Ota)-Pombal – Lote C1, a norte e o Troço Lisboa-Alenquer (Ota) – Lote D, a sul e tem como objecto o Estudo Prévio dessa ligação.

A ligação D/C1 atravessa três concelhos (Alenquer, Azambuja e Vila Franca de Xira), com uma extensão variável consoante as alternativas apresentadas.

A ligação D-C1 proposta, com extensões que variam entre os 23,7 e 24,8 Km, implica o abandono da parte sul do corredor do Lote C1 para o qual já foi emitida uma Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada.

No Estudo Prévio foram desenvolvidas quatro soluções alternativas: 1, 1A, 2 e 3. Todas estas soluções consideram uma plataforma de 14 metros de largura com duas vias.

O parecer elaborado tem por base as informações disponibilizadas ao público através do Resumo Não Técnico, e esclarecimentos complementares fornecidos na audiência pública realizada em Alenquer no dia 20 de Dezembro. A consulta integral do Estudo de Impacte Ambiental foi dificultada pelo facto do mesmo se encontrar nos gabinetes dos serviços municipais, com horários de funcionamento que impossibilitam a consulta em período não laboral. Esta é uma situação já repetida e que importa rever em futuras consultas, por forma a promover uma real e completa informação do público interessado. Uma solução deste problema poderá passar pela disponibilização do EIA nas bibliotecas públicas municipais, com horários e condições de consulta mais adequadas. Assim, e considerando as limitações de acesso ao documento integral, o Resumo Não Técnico, apresenta-se muitas vezes com informações incompletas para uma avaliação mais rigorosa de impactes e alternativas.

Antecedentes e justificação do projecto

A linha para passageiros Lisboa-Porto integra a rede ferroviária de alta velocidade aprovada por resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004, de 26 de Junho.

Considerando os custos (ambientais e económicos) de uma linha de Alta Velocidade Lisboa-Porto a justificação do projecto apresenta-se deficiente. Esta falta de justificação é notória se considerarmos que um investimento na remodelação da Linha do Norte permitiria à “velocidade elevada” tipo pendular prestar um serviço equivalente. A tentativa de justificação é feita com uma clara sobrevalorização dos

impactes positivos globais do projecto. Um investimento na rede ferroviária convencional teria por certo um impacte positivo superior no ambiente. Subsistem no entanto muitas questões, como a interligação com a rede convencional e o tráfego de mercadorias.

Não se questiona, todavia, o projecto da linha de alta velocidade Lisboa – Madrid como um elemento fundamental de uma política de transportes de passageiros e mercadorias que efectiva a ligação de uma região periférica como Portugal ao resto da Europa, possibilitando ganhos significativos ambientais, (nomeadamente em termos de uso de combustíveis e redução de emissões atmosféricas), em comparação com o recurso a ligações rodoviárias e aéreas, com benefícios que podem já ser avaliados pelo verificado em projectos semelhantes noutros locais da Europa e nomeadamente em Espanha.

Avaliação de Impactes

— Ordenamento do território, ocupação e uso de solos

O troço em avaliação atravessa áreas com excelentes solos agrícolas (aluviosolos), zonas húmidas e áreas de montado. Muitas destas áreas encontram-se classificadas em instrumentos municipais e regionais de ordenamento do território como RAN e REN. A pressão sobre o uso destes solos, na sequência do anúncio de construção do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na zona, continua a ser uma realidade.

Sinais preocupantes disso mesmo são algumas questões levantadas por proprietários na sessão pública sobre a possibilidade de desanexação de solos classificados, ou mesmo a proposta de Estratégia de Desenvolvimento elaborada recentemente no âmbito da revisão do PDM de Alenquer. Este documento preliminar propõe nomeadamente a *“Criação de um pólo logístico, perto do futuro ramal ferroviário do TGV, para escoamento dos produtos industriais.”*¹

Importa, pois, que as medidas mitigadoras e a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) garantam que a construção de uma linha de alta velocidade com uma plataforma de 14 metros de largura (muitas vezes em viaduto), não seja usada como alibi para alterações de uso de solos adjacentes. Esta situação, a verificar-se, teria como consequência uma amplificação dos impactes ao nível do ordenamento e uso de solos para níveis não avaliados. Importa ainda acautelar a ocupação durante a fase de construção.

O quadro 2 do Resumo Não Técnico (Síntese dos principais impactes negativos) classifica erradamente a afectação do Kartódromo pela alternativa 3, como uma afectação de uso de solo urbano/equipamento. As imagens da cartografia incluídas comprovam que a área do kartódromo em causa é classificada como RAN, e que a localização desse equipamento não está em conformidade com o PDM.

Ecologia

A ligação D-C1 atravessa o Corredor Ecológico Secundário Tejo-Montejuento, classificado nos Planos Regionais de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa e do Oeste e Vale do Tejo. Este corredor desenvolve-se ao longo de um vale aluvionar formado pelos rios Ota, Alenquer, e valas e pauis do Archino, Ota, Ameixoeira e Alvarinho. Esta zona húmida, importante do ponto de

vista da fauna, flora e dos sistemas ecológicos, é especialmente afectada pela alternativa de traçado 2, que a atravessa num viaduto traçado ao longo do corredor ecológico. A referida zona foi ainda caracterizada como sendo um local onde o aquífero Tejo-Sado se encontra mais à superfície e como tal mais sensível a contaminação, situação que não foi devidamente avaliada no presente EIA. Os elementos disponíveis indicam que se está na presença de um sistema aquífero multi-camada com aquíferos livres na zona superior (mais sensível à contaminação) que passa a aquífero (semi)confinado em profundidade.²

Paisagem

A paisagem da Lezíria é um elemento cultural de relevância na margem norte do Tejo (Carregado-Azambuja). Este elemento natural tem sofrido alterações que radicam nas auto-estradas, pontes e viadutos que a atravessam, e que têm o seu expoente no já célebre “nó do Carregado”. O troço de Alta Velocidade em avaliação atravessa os campos da lezíria norte do Carregado, cruzando o referido nó do Carregado (A1/A10) a uma altitude de aproximadamente 35 metros. Este viaduto será mais um elemento marcante de intrusão visual dificilmente minimizável.

Património

A zona do Carregado foi historicamente uma região de ligação entre a via fluvial (e mais tarde a ferrovia) e a terrestre, na circulação de pessoas e mercadorias entre Lisboa e o Norte do país. Associada a esta actividade, algumas quintas e marcos de légua e cruzamento da estrada da malaposta, classificados de Imóveis de Interesse Público são directamente afectados pelos traçados propostos para o troço D-C1. Neste particular merece referência o impacte dos traçados 2 e 3 no “Marco de Cruzamento” situado aos Km 6+650 e 7+450 respectivamente, num local onde será difícil evitar a afectação directa do património. Este marco é símbolo da Freguesia do Carregado e elemento de destaque na sua heráldica.

Ruído e vibrações

Este é um descritor importante para a qualidade de vida das populações afectadas, e que aparece com uma caracterização insuficiente e difusa nos elementos disponibilizados ao público no Resumo Não Técnico (RNT). Apesar disso a proximidade dos eixos 2 e 3 aos centros urbanos, nomeadamente da vila do Carregado, permite classificar estas opções com relevância mais significativa ao nível de impactes do ruído e vibrações. Em particular ao passarem junto à Escola Básica Integrada do Carregado (Km 3+300), num reduzido espaço canal entre este equipamento e a A1, os impactes são dificilmente minimizáveis através de barreiras acústicas.

Em comparação com a alternativa 1, a alternativa 1A apresenta maiores impactes na zona urbana de Casal Pinheiro.

Sócio-economia

Todas as alternativas de traçado propostas afectam directamente habitações, sendo os eixos 2 e 3 aqueles em que este impacte é superior. Afectadas são também algumas áreas industriais/empresariais.

A construção do viaduto sobre o nó do Carregado poderá ainda interferir significativamente com o tráfego que circula nas auto-estradas A1–A10, situação não devidamente caracterizada e avaliada.

Comparação das alternativas de traçado

O quadro 3 do RNT, que deveria analisar, de forma comparativa e recorrendo a critérios seleccionados, as 4 alternativas de traçado, revela-se insuficiente para essa função por ausência de quantificação de impactes. Como exemplo refere-se o critério “Demolição de edifícios de habitação”, com números bem distintos em todas as alternativas, que é reduzido no quadro a uma falsa igualdade induzida pela simplificação dos impactes mais relevantes a presença/ausência. Errada está também a “não aplicabilidade” dos critérios “Afectação indirecta do património arquitectónico” à alternativa 3³ e “Ruído” à alternativa 2⁴.

A selecção e ponderação dos critérios escolhidos não é explicada.

Conclusões

- A forma de disponibilização ao público do Estudo de Impacte Ambiental (condicionada pelo horário dos serviços municipais) é limitadora do acesso à informação, constitucional e legalmente consagrado.
- O Resumo Não Técnico, apresenta-se muitas vezes com informações incompletas para uma avaliação mais rigorosa de impactes e alternativas.
- Considerando os custos (ambientais e económicos) de uma linha de Alta Velocidade Lisboa-Porto a justificação do projecto apresenta-se deficiente.
- As medidas mitigadoras e a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) devem garantir que a linha de alta velocidade não é usada como álibi para alterações de uso de solos adjacentes.
- Todas as alternativas implicam acções de terraplanagem muito intensas ao longo dos traçados (com escavações superiores a 15 m), que vão alterar a paisagem de forma considerável.
- Todas as alternativas atravessam grandes extensões de áreas agrícolas, com solos com capacidade de uso elevada e muito elevada e onde a actividade agrícola é significativa.
- Todos os traçados foram projectados sobre uma área considerável de zonas de fauna e habitat protegidos, nomeadamente o Paul de Alvarinho e o Paul do Archino, áreas que deverão ser salvaguardadas.
- Todas as alternativas propostas foram projectadas sobre uma outra área de interesse ecológico — o montado de sobro. Uma vez que esta área possui um grande valor ao nível da sustentabilidade dos ecossistemas e representa um importante suporte económico deve ser preservada.
- Todas as alternativas apresentadas afectam estruturas importantes, como linhas de alta tensão, estruturas da EPAL, auto-estradas e outras vias rodoviárias

importantes e gasodutos, o que implica a realização de modificações e adaptações em algumas dessas infra-estruturas, sendo previsível que ocorram suspensões de funcionamento desses serviços durante a obra.

- Todos os eixos foram projectados sobre edifícios de habitação, facto agravado dado o EIA não contemplar quaisquer medidas de mitigação ou de compensação para estes casos.
- Apesar de um dos traçados (o eixo 2) atravessar uma zona com um importante aquífero superficial, a afectação de águas subterrâneas não é avaliada.
- A alternativa 2 afecta especialmente o Corredor Ecológico Tejo-Montejuento, uma zona húmida, importante do ponto de vista da fauna, flora e dos sistemas ecológicos.
- O viaduto sobre a lezíria e auto-estradas no Carregado, será mais um elemento marcante de intrusão visual dificilmente minimizável.
- As alternativas de traçado 2 e 3, têm impactes mais significativos ao nível do ruído, habitações e património arquitectónico.
- A alternativa 1A é pior ao nível do ruído e incómodo em zonas habitadas, quando comparada com a alternativa 1.
- A alternativa 1 para a ligação D-C1 é a que apresente impactes ambientais menos significativos.
- No entanto, estes traçados também apresentam limitações importantes, como o atravessamento de uma área habitacional e de áreas de REN, de áreas de interesse faunístico, afectando ainda elementos patrimoniais com interesse arquitectónico e arqueológico.
- Considerando que todas as alternativas propostas apresentam impactes negativos muito significativos em quase todos os descritores analisados, e que em vários destes casos, a avaliação efectuada se apresenta manifestamente insuficiente, a Quercus e a Alambi consideram que o presente EIA não pode servir de auxiliar a uma decisão fundamentada, sendo pois necessário um novo EIA ou aditamentos a este, que permitam explicar e fundamentar as lacunas existentes.
- Caso este projecto venha a ser autorizado e licenciado, com base neste EIA, é importante que a DIA condicione o mesmo a executar todas as medidas mitigadoras referenciadas no EIA, bem como a formular novas medidas de minimização que conduzam a uma melhor preservação do património cultural, arqueológico e natural e a especificar medidas mitigadoras que protejam as áreas habitacionais afectadas.

Lisboa, 15 de Janeiro de 2009

A Direcção Nacional da Quercus-ANCN
(Hélder Spínola, Presidente da Direcção Nacional)

A Direcção da ALAMBI
(José Carlos Morais, Presidente da Direcção)

1 - Pag. 84 da Estratégia de Desenvolvimento do Plano Director Municipal (versão preliminar)

2 - Pag. XIV do Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do NAL – LNEC 2008

3 - Segundo o quadro 2 (pag.15 do RNT) a alternativa 3 afecta indirectamente o património arquitectónico aos Km 7+450 e 10+900

4 - A afectação pelo ruído da zona urbana do Carregado junto à Escola Básica Integrada não é minimizável com barreiras (Km 3+300)