



## **Parecer sobre o Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid**

### **Lote 3A1 - Acesso Ferroviário ao Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete - Reformulação do Estudo Prévio da Ligação Ota/Pinhal Novo**

(Estudo Prévio)

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), vem a Quercus- Associação Nacional de Conservação da Natureza, apresentar o seu parecer relativo ao Estudo Prévio do Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, Lote 3A1 - Acesso Ferroviário ao Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete - Reformulação do Estudo Prévio da Ligação Ota/Pinhal Novo.

#### **Considerações prévias**

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

Com efeito, as mudanças que uma infra-estrutura com esta dimensão operam no território, quer ao nível das acessibilidades, quer ao nível de uma reformulação dos tecidos urbano e social, carecem de um debate profundo sobre as estratégias de ordenamento do território para o nosso país.

Acresce que a decisão de alteração da localização do Novo Aeroporto de Lisboa da Ota para a zona do Campo de Tiro de Alcochete (RCM n.º 13/2008, de 22 de Janeiro), resulta num novo realinhamento da Área Metropolitana de Lisboa e da criação de novos eixos de crescimento (embora não necessariamente de desenvolvimento) em áreas até agora bastante conservadas e de elevado valor natural e paisagístico, como a zona dos montados de sobro de Rio Frio, onde foi excluída inicialmente a localização do Novo Aeroporto de Lisboa devido aos elevados impactes.

## **Apreciação global**

O projecto promovido pela RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade S.A., que tem como entidade licenciadora a REFER, deveria apresentar mais alternativas sujeitas a avaliação, o que não aconteceu.

Este EIA apresenta uma estrutura organizada, que permite avaliar de forma coerente e legível os vários impactes ao longo do traçado proposto, de acordo com as alternativas propostas.

Relativamente à área de estudo e às propostas do traçado, esta carece de uma escala macro, a um nível mais regional, dado que deveriam existir mais soluções em estudo, nomeadamente com propostas de Ligação Ferroviária à zona do NAL no Campo de Tiro de Alcochete estudadas a Leste do Poceirão, o que permitiria reduzir os elevados impactes ambientais deste Estudo Prévio.

Deste modo, as alternativas de traçado em apreciação no presente EIA configuram apenas pormenores de traçado, uma vez que a área de estudo foi decidida sem considerar a existência de alternativas de localização às condicionantes legais e de ordenamento do território, como a salvaguarda dos povoamentos de sobreiro entre o Poceirão e Rio Frio, revelando-se portanto um Estudo Prévio deficitário, o qual não promove um planeamento coerente para os objectivos a que se propõe.

## **Justificação do projecto**

Ao nível local, e mesmo regional, os impactes cumulativos inerentes a uma expansão urbana decorrente da instalação de um conjunto de infra-estruturas pesadas perspectivam-se extremamente complexos e passíveis de induzir um desenvolvimento contrário ao estipulado nos planos regionais de ordenamento do território, e concretamente no PROTAML.

Uma das principais preocupações é o facto destas infra-estruturas ficarem associadas à expansão urbanística em virtude de alterações aos instrumentos de gestão territorial decorrentes da pressão da especulação imobiliária, situação que os governos deveriam travar.

Com efeito, um dos objectivos constantes no PROTAML é “a contenção da expansão da Área Metropolitana de Lisboa, sobretudo sobre o litoral e as áreas de maior valor ambiental, bem como nas zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico”.

## **Avaliação de impactes**

As alternativas propostas não apresentam diferenças muito relevantes entre si, pelo que deviam existir mais soluções em avaliação.

A Solução 1 apresenta 19 km de extensão, num total de 98 ha, com mais 25% de solos de aluvião, 3,96 ha de RAN e afecta 45,7 ha de montado de sobro.

A Solução 2 apresenta 20 Km de extensão, num total de 100 ha, com 3,24 de RAN e 49,4 ha de montado de sobro.

Foram identificados dois habitats prioritários para conservação no início do troço, sendo que nos primeiros 6 Km apenas foi planeada uma Solução 1, sem qualquer alternativa, afectando parte do povoamento de sobreiros de Rio Frio.

O estudo refere também a importância da fauna e flora dos montados de sobro e habitats associados.

*“Relativamente à fauna, esta é na área em estudo bastante diversificada tendo-se identificado 21 espécies de mamíferos, 90 espécies de aves, 13 de anfíbios e 12 de répteis. Os montados, os matos e as linhas de água constituem os biótopos que suportam as comunidades animais mais diversificadas e um maior número de espécies com estatuto de conservação desfavorável em Portugal e na União Europeia.”*

O estudo refere que *“os corredores em estudo não intersectam nenhuma Área Classificada, no entanto localizam-se entre as IBA, ZPE e SIC, designadas por Estuário do Tejo e Estuário do Sado”*. Ou seja atravessa uma zona de corredor ecológico entre duas Reservas Naturais, importantes zonas húmidas para a conservação da natureza em termos gerais, com particular destaque para a fauna migratória.

Mais uma vez, são negligenciados valores importantes, como o papel dos montados ao nível da sustentabilidade dos ecossistemas e da economia regional e nacional.

A maioria da área de estudo está em espaço rural, na classe agro-florestal, sub-classe montado de sobro, no entanto, apesar dos solos arenosos permeáveis estarem sobre o sistema aquífero da bacia do Tejo e Sado – Margem Esquerda, estranhamente quase não existe a condicionante da REN.

De facto, as áreas atravessadas pelo projecto, independentemente das alternativas de traçado proposto irão afectar diversas propriedades agrícolas, algumas de elevado valor económico, ao nível local, regional e até mesmo nacional, nomeadamente na zona do Poceirão.

Entendemos pois que o impacte do projecto em áreas de forte implantação rural não poderá ser apenas avaliado ao nível meramente legalista da desafecção de terrenos de RAN/REN e de montados de sobro e azinho, impactes considerados pelo próprio estudo ultrapassáveis apenas “através da declaração de empreendimento de imprescindível utilidade pública”, mas deverá ter em conta o seu impacte na reorganização do tecido social e económico da região envolvente, em conformidade com um desenvolvimento que se pretende seja sustentável.

### **Medidas de minimização**

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” através das explorações agrícolas deverá ser minimizado e obviado sempre que possível.

Sempre que sejam afectadas povoações, é imprescindível que sejam adoptadas medidas de minimização e de restabelecimento de ligações perdidas, através de acessibilidades alternativas que contemplem nomeadamente as populações mais desfavorecidas, idosos e pessoas com deficiência motora.

Ao nível dos montados, este estudo prévio não assegura o cumprimento da legislação de protecção, dado faltarem outras alternativas que afectem menos povoamentos de sobreiro. No entanto, a decisão final deve também obrigar a medidas de compensação que procurem recuperar o valor funcional dos ecossistemas afectados.

### **Impactes cumulativos e impactes indirectos do projecto**

Existe todo um conjunto de infra-estruturas associadas, ao nível das acessibilidades. Referimo-nos concretamente à Terceira Travessia sobre o Tejo, mais um projecto considerado indissociável, e até parte integrante, do actual projecto em estudo, e ainda a todo um conjunto de rodovias e acessibilidades de apoio a estes projectos.

Existem impactes indirectos do projecto pela alteração das classes de uso do solo — RAN, REN e montado, supostamente passíveis de controlo, se correctamente equacionadas a contingente pressão urbanística sobre estes territórios, bem como impactes associados ao aumento da pressão urbanística — passando de um uso predominantemente rural/natural para um de natureza urbana, aliado aos fenómenos de valorização especulativa dos terrenos que lhe estão frequentemente associados.

Consideramos no entanto que esta avaliação é manifestamente insuficiente face às enormes transformações que se perspectivam para o território.

### **Considerações finais**

Em conclusão, a Quercus considera que o presente EIA não avalia de forma correcta os impactes que o projecto terá na organização do território e, conseqüentemente, os seus efeitos no tecido sócio-económico da região.

Apesar deste estudo referir que a Solução 1 é a mais favorável ambientalmente na comparação, a realidade é que as soluções são muito próximas e existiam alternativas menos impactantes que não foram avaliadas.

Por outro lado, a necessidade de uma avaliação estratégica global e integrada dos vários projectos de infra-estruturas que se perspectivam neste momento para a região afigura-se cada vez mais premente.

É essencial e vital para o desenvolvimento do país uma análise estratégica do modelo de desenvolvimento que se pretende para as próximas décadas e que serão a herança que deixaremos às próximas gerações.

Neste sentido, a Quercus emite parecer desfavorável a este Estudo Prévio, essencialmente pela falta da avaliação de mais alternativas de localização do traçado de ligação ferroviária ao Novo Aeroporto de Lisboa, que permitam de forma clara a aprovação de um traçado menos impactante do que o proposto, evitando a destruição dos montados de Rio Frio/Poçoirão.

Lisboa, 22 de Setembro de 2009

A Direcção do Núcleo Regional de Setúbal e Direcção Nacional da  
Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza