



Contributos para a consulta pública do PROTAML

Introdução

O Plano Regional de Ordenamento do Território para a Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) encontra-se em consulta pública até ao próximo dia 31 de Janeiro, apresentando-se de seguida o contributo do GEOTA, da Quercus e da LPN.

Consulta pública

A participação pública em processos de planeamento permite encontrar soluções mais adequadas e diminuir a conflitualidade resultante de determinadas opções. A participação é um exercício de democracia, pelo que deve ser amplamente incentivada.

Neste capítulo, começamos por felicitar a CCDR LVT pela disponibilização de toda a documentação na internet (boa prática, infelizmente nem sempre seguida na Administração) e pela realização de sessões públicas de apresentação do Plano.

Para uma participação efectiva da população é necessário informá-la e incentivar a sua participação, o que poderia ter sido melhor conseguido através da:

- Divulgação de um caderno informativo em alguns dos jornais mais lidos;
- Disponibilização de alguns dos *mupis* pertencentes às câmaras municipais da Área Metropolitana de Lisboa para divulgação do PROTAML;
- Colocação de postos informativos nos locais de grande concentração de população com informação sobre a AML e o processo de consulta pública do PROTAML e apelando à participação;
- Dinamização de *workshop* temáticos com os vários agentes (comerciantes, transportadores, ONG, turismo, etc.).

Quando se discutem assuntos estratégicos, aparentemente mais distantes do público em geral, é ainda mais difícil motivar a participação. Assim, é necessário encontrar formas de comunicação

mais simples, que demonstrem em que medida as opções estratégicas têm efeito na vida das pessoas.

A apresentação à população dos resultados da discussão pública é essencial, como forma de demonstrar a sua utilidade e incentivar participações futuras. Neste sentido, apresentamos algumas sugestões:

- Inserção na página da Internet dos comentários recebidos na consulta pública, excepto se os autores dos mesmos manifestarem vontade contrária, e divulgação das respectivas respostas da CCDR LVT;
- Elaboração de um relatório do processo de discussão pública, em que sejam salientados os resultados da participação e as alterações a introduzir ao documento inicial.

O processo de avaliação e monitorização do PROTAML é muito importante e os seus resultados devem ser dados a conhecer à população. Deste modo, é desejável que a CCDR LVT proceda à divulgação na internet de toda a informação relativa à monitorização do planeamento da AML, aos níveis metropolitano e municipal.

Justificação para a revisão

A principal justificação apresentada a consulta para rever o PROTAML é: “As opções tomadas em termos de localização futura de grandes infra-estruturas de transportes e de acessibilidades - Novo Aeroporto de Lisboa, Alta Velocidade e Terceira Travessia do Tejo -, conjugadas com a construção de duas novas Plataformas Logísticas – Castanheira do Ribatejo e Poceirão -, perspectivam mudanças significativas que devem ser desde já acauteladas em termos de ordenamento do território e de valores ambientais, minimizando os impactes negativos e potenciando os efeitos positivos decorrentes da concretização dos projectos”¹.

O planeamento estratégico que deve ser feito num PROT deve orientar o investimento público, em especial dos investimentos públicos referidos, com tão significativos impactes no ambiente e ordenamento do território. Por isso, é estranho que se faça ao contrário, que o planeamento tenha de ser alterado porque se decidiram determinados investimentos. Este é um sintoma do respeito que normalmente existe pelo planeamento estratégico ao nível do ordenamento do território. Condenamos portanto esta decisão, tal como o temos feito nas declarações sobre os impactes destas estruturas tão impactantes.

O GEOTA, a Quercus e a LPN desde sempre têm alertado para as consequências ambientais e no ordenamento do território da construção no Novo Aeroporto de Lisboa e da construção da Terceira Travessia do Tejo, em especial da sua componente rodoviária. Sem que estejamos a concordar com os referidos investimentos, relativamente aos quais manifestámos em devido

¹ Pág. 12 da Proposta Técnica Final.

tempo sérias reservas², concordamos que é importante que existam desde já instrumentos fortes que evitem os referidos impactes, muito deles resultantes de meras intenções de construção, em especial na Margem Sul, nomeadamente ao nível da expansão urbana.

Rede ecológica metropolitana (REM)

Da análise dos cenários propostos, verificamos que, neste PROTAML, qualquer que seja o modelo de desenvolvimento proposto, as questões de defesa dos solos, dos biótopos e dos corredores ecológicos são meramente subsidiárias em relação às opções defendidas.

De salientar que a própria Avaliação Ambiental Estratégica do PROTAML reconhece que “há um enfraquecimento da salvaguarda dos valores REM não pertencentes à Rede Nacional de Conservação da Natureza, o que representa um risco relevante de agravamento da fragmentação ecológica e destruição de habitats por razões de edificação para fins habitacionais. Por outro lado, verifica-se que as áreas classificadas como vitais pelo PROTAML, cujo carácter crítico como áreas-chave no modelo urbanístico da AML para o conforto e sustentabilidade ambiental das populações que residem na sua proximidade é de realçar, ficam depois disponíveis para edificação”.³

Sugerimos que, sempre que possível, à rede ecológica metropolitana sejam dadas características de corredor verde, ou seja, tirando partido do património natural (ou até cultural, em algumas situações) possam ser criados espaços de lazer. Concordamos com a necessidade de dinamizar e qualificar espaços verdes de proximidade, conceito que deve ser complementado com a lógica de rede associada à rede ecológica metropolitana. Pretendemos que os cidadãos da AML possam sair de sua casa directamente para um espaço natural de lazer e possam, a pé ou de bicicleta, percorrer uma rede de espaços verdes.

Estamos conscientes das dificuldades inerentes à implementação da rede ecológica metropolitana, devido aos conflitos entre os actuais usos do solo, ou usos do solo previstos nos PDM e os corredores previstos. Com o objectivo de ultrapassar as referidas dificuldades, sugerimos:

- A suspensão dos PDM, ou estabelecimento de medidas preventivas, impedindo qualquer novo licenciamento que inviabilize os corredores propostos, nas áreas em que tal se verifique necessário;

² Importa relembrar que as associações sempre consideraram que não estava suficientemente demonstrada a necessidade de um novo aeroporto para Lisboa. Com a actual conjuntura económica e financeira, as associações consideram que não se deve avançar com o novo aeroporto. Relativamente à terceira travessia do Tejo, as associações são contra a sua componente rodoviária.

³ Pág. 20 do Resumo Não Técnico da Avaliação Ambiental Estratégica.

- A aquisição pela administração pública de terrenos, quando estejam em causa valores fundamentais;
- Que na revisão dos PDM se expropiem eventuais direitos adquiridos (depois de provado que o realmente são) e se altere o uso do solo, se tal for necessário para a implementação dos corredores;
- Que sejam estabelecidos critérios objectivos que garantam os níveis de vivência urbana e de qualidade ambiental.

Por outro lado, em relação às áreas rurais, seria importante que o PROTAML definisse efectivamente uma estratégia de valorização e competitividade das mesmas, no contexto de uma economia rural ao nível regional e mesmo municipal. No entanto, verificamos que as áreas rurais são uma vez mais encaradas como subsidiárias das áreas urbanas, não existindo quaisquer directrizes para a reconversão do solo urbano ou industrial degradado em solo rural quando exista potencial agrícola e florestal evidente.⁴ E mesmo a importância dada pelo Plano ao turismo rural ou às actividades agro-florestais surgem desenquadradas de uma estratégia global e integrada.

Mobilidade

A actual preponderância do transporte individual, associado a um incorrecto ordenamento do território, conduziu a um padrão de mobilidade com impactes ambientais de elevada magnitude, incluindo perda de qualidade das populações.

Tais propostas vêm reforçar o aumento de tráfego rodoviário dentro da cidade de Lisboa, agravando em muito a qualidade do ar, o problema do aumento das emissões de GEE, piorando ainda mais a qualidade do ar de Lisboa.

Em síntese, as propostas que as ONGA têm ao longo dos anos vindo a defender podem organizar-se do seguinte modo:

- Prioridade ao transporte colectivo a dois níveis, tornando-o mais competitivo face ao transporte individual:
 - Investimento – os investimentos devem ser feitos em transportes colectivos e não favorecendo o transporte individual.
 - Operação – na operação devem ser criadas condições que aumentem a velocidade do transporte colectivo, designadamente com vias dedicadas. A par, devem ser implementadas restrições ao transporte individual (estacionamento tarifo e fiscalizado, zonas interditas, etc.).

⁴ Cf. Avaliação Ambiental Estratégica.

- Mobilidade suave – fomento da bicicleta e do caminhar a pé, em especial em complemento ao transporte colectivo.
- Autoridade metropolitana de transportes – autoridade com poder de coordenação⁵ e planeamento, intervindo também ao nível do transporte individual.

Ficamos assim satisfeitos ao ver que o PROTAML aposta na prioridade ao transporte colectivo, identificando um conjunto de necessidades com as quais concordamos. Resta concretizar esta aposta, que nas condições propostas nos parece irrealista tal como foram as medidas propostas após a ponte Vasco da Gama.

Infelizmente, do planeamento estratégico às decisões governamentais muitas das boas intenções ficam pelo caminho. Repetimos a questão que deixámos na sessão pública de apresentação do plano – se a prioridade é o transporte colectivo, como se compreende que o Governo decida gastar, no mínimo, 500 milhões de euros para colocar um tabuleiro rodoviário na terceira travessia do Tejo? Esta valência não é um “já agora”, custa no mínimo 500 milhões de euros. Este dinheiro público, bem tão escasso, devia ser utilizado a concretizar as diversas propostas que o PROTAML avança na área do transporte colectivo.

Na proposta de plano encontra-se a seguinte frase: “Como eixos radiais previstos destacam-se a TTT (...) vias que, sendo fundamentais para a melhoria das acessibilidades na AML, podem constituir-se também como motores de processos de suburbanização e alastramento da dispersão urbana, que importa acautelar (...)”.

Em que zona do plano se comprova que a componente rodoviária da TTT é fundamental para a melhoria das acessibilidades na AML? Em que parte do plano se faz uma comparação dessa opção com a opção de investir os, no mínimo, 500 milhões de euros em transporte colectivo?

Por outro lado, a introdução de mecanismos de facilitação da utilização do transporte colectivo, nomeadamente ao nível da harmonização dos vários modos de transporte entre si, de forma a aumentar a atractividade deste face ao transporte individual, não é suficientemente explorada.

Com efeito, ao longo do Plano, não são claramente delineadas estratégias de mobilidade que garantam o cumprimento de uma cidade de duas margens, com uma harmonização das ofertas de habitação e trabalho, dentro do espaço urbano, reequilibrando-o e requalificando-o.

Abastecimento de Água

Nada é referido sobre o impacte das alterações propostas na recarga dos aquíferos, nem na qualidade destas recargas, nem sobre o presumível impacte das alterações climáticas, nem da subida provável do nível do mar, nem sobre a redução dos caudais de Tejo, e os impactes que

⁵ Por ex., como é hoje possível que não seja possível carregar um cartão de transporte na AML com bilhetes da CP e do Metropolitano, ao mesmo tempo?

tais factos poderão vir a ter nas fontes de abastecimento de água, não só da margem esquerda, mas, dada a presumível cunha salina em Valada do Ribatejo, na margem direita.

Solos

Estando a AML nas zonas agrícolas de maior rendibilidade dos solos e de maior produtividade do trabalho rural, estando aqui localizadas as melhores zonas de produção de frescos para abastecimento público, e de melhores produções de frutos e hortícolas de Portugal, e inaceitável que não haja uma palavra sobre a qualidade do solo, nem sobre a importância vital da sua salvaguarda para a segurança do abastecimento alimentar, quando se prevêem tempos difíceis dado o futuro aumento do custo dos combustíveis.

Conclusão

O PROTAML cuja consulta pública agora termina contém muitos dos princípios que temos vindo a defender ao longo dos anos, o que, naturalmente, consideramos positivo. No entanto, consideramos que o actual Plano contém fragilidades, nomeadamente no que se refere à clarificação dos mecanismos que permitirão a sua efectiva concretização.

Não basta ter um plano, é necessário aplicá-lo e aplicá-lo bem. Infelizmente, tem sido demasiado frequente que os bons princípios contidos em documentos estratégicos sejam erradamente vertidos nos planos municipais ou nas decisões de investimento público.

Devemos ainda recordar que se encontra neste momento em avaliação uma alteração à Lei dos Solos, factor que se nos afigura como extraordinariamente relevante para o PROTAML, tanto mais quanto consideramos necessária uma maior precisão e clarificação dos instrumentos preconizados no Plano. Podendo um novo enquadramento legal ter impactes profundos na implementação do Plano, recomendamos que esta revisão do PROTAML aguarde pela conclusão do processo de revisão da Lei dos Solos.

A ser decidida a sua aprovação, após esta consulta pública, é desejável que os aspectos mencionados no presente parecer sejam mitigados e corrigidos.

Lisboa, 31 de Janeiro de 2011

As Direcções Nacionais,

GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente
Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza
LPN – Liga para a Protecção da Natureza