

## **Parecer da QUERCUS no âmbito da consulta pública da Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do EIA “IC9 – Nó de Carregueiros”**

A QUERCUS – Associação Nacional de Conservação da Natureza vem por este meio participar na fase de consulta pública da Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do EIA “IC9 – Nó de Carregueiros”, dando o seu parecer na qualidade de ONGA.

### **1 – Considerações sobre o projecto**

Através da análise do Estudo de Impacte Ambiental – Projecto de Execução, e após as diversas visitas ao local, a Quercus, através do Núcleo Regional do Ribatejo e Estremadura elaborou o presente parecer com o qual pretende esclarecer a posição sobre o Projecto de Execução do “IC9 - Nó de Carregueiros”.

Primeiro é necessário esclarecer que este projecto se encontra integrado no sublanço do IC9 - Carregueiros-Tomar (IC3), que nunca foi sujeito a Estudo Prévio, não estava prevista a sua localização actual, não foi efectuada nenhuma avaliação comparativa com a localização inicialmente prevista, pelo que incorre actualmente na violação do PDM de Tomar.

A Avaliação de Impacte Ambiental é um procedimento administrativo prévio à aprovação e execução da obra, razão pela qual é incompreensível a sua actual sujeição, dado que a obra esteve recentemente em execução como se constata pelos grandes aterros e escavações existentes no local, os quais destruíram o território e portanto qualquer situação de referência credível.

É bom lembrar que a aprovação do Estudo Prévio do IC9 Vidigal – Tomar (entre Leiria e Tomar) em 1995, ocorreu há 11 anos num enquadramento legal distinto, nomeadamente o Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 1985, revogado pelo PRN de 1998, assim como a regulamentação da Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), protecção aos povoamentos de sobreiros e azinheiras, para além de ter sido classificado o Sítio Sicó-Alvaiázere da Rede Natura 2000, através de Resolução de Conselho de Ministros, o qual se encontra classificado como Sítio de Importância Comunitária por Decisão da Comissão Europeia e publicado no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

O Nó de Carregueiros foi já aprovado no Projecto de Execução do sublanço do IC9 - Carregueiros-Tomar (IC3), o qual só ocorreu em Dezembro de 2004, tendo o mesmo violado diversa legislação em vigor (AIA, Rede Natura e protecção sobreiros e azinheiras).

Neste sentido, de acordo com a regulamentação aplicável, todo o projecto (sublanço; IC9 - Carregueiros-Tomar (IC3) e não apenas o Nó de Carregueiros deveria ser sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental, para selecção do traçado em áreas menos sensíveis e condicionadas, permitindo que o dono da obra (o ex. Instituto das Estradas de Portugal), cumprisse o Direito Nacional e Comunitário, para além do mais elementar bom senso, situação que não aconteceu.

Partindo deste pressuposto é relativa a análise deste Estudo de Impacte Ambiental.

1. Na descrição do traçado do sublanço do IC9 - Carregueiros-Tomar (IC3) é omissa que o mesmo atravessa um Sítio de Importância Comunitária da Rede Natura, apesar de referir o volume de escavações e aterros de todo o sublanço (1.025.000

m3 escavação e 9 200 000 m3 aterro), revelando o enorme impacto que o traçado revela ao nível da alteração do relevo no território, com a conseqüente destruição de habitats protegidos legalmente, para além do custo da empreitada ser demasiado elevado, tendo em consideração alternativas menos impactantes que não foram avaliadas comparativamente.

2. A própria Análise Comparativa Por Descritor Ambiental, 3.1. Geologia (Movimentações de Terras) referente ao Nó de Carregueiros, onde existem declives acentuados na ordem dos 30%, prevê 238.365 m3 de escavação e 21.800 m3 de aterros, valor extremamente elevado e, talvez por isso, não tenha naturalmente sido comparado com a anterior localização prevista na fase de Estudo Prévio onde o próprio EIA, refere que “diminuição expectável das movimentações de terras, dado que a orografia do terreno é significativamente plana”. Também aqui se destaca o elevado impacte ambiental com a alteração do território na nova localização face à alternativa inicial, com o conseqüente aumento de custos, prejudicando o erário público e o Estado português.

3. Também não é referido a comparação de afectação nos povoamentos de sobreiro e azinheiras existentes, face à localização prevista inicialmente em Estudo Prévio, razão pela qual este projecto viola também a legislação de protecção do sobreiro e azinheira, isto para além da destruição da regeneração natural destas espécies protegidas, efectuada pelo empreiteiro e subempreiteiro, com a manifesta falta de impedimento à execução ilegal da obra pelas Estradas de Portugal.

4. O ponto 14.2. Localização de Áreas Sensíveis, revela que o sublanço aprovado intersecta um sítio de interesse para conservação da natureza, onde existem importantes valores naturais “englobando notáveis manchas de carvalhais de *Quercus faginea*, de azinhais e sobreirais, sendo que a galeria ripícola ao longo do Rio Nabão se encontra em bom estado de conservação.” Não refere que este sítio é um Sítio de Importância Comunitária reconhecido por Decisão da Comissão Europeia, ao qual o Governo português se tinha comprometido a conservar em 2000. Perante este reconhecimento dos valores naturais, não se entende como pode o dono da obra continuar a execução da obra sem cumprir a legislação à qual se encontra obrigado. Naturalmente que é omissa a referência à destruição da galeria ripícola integrada num habitat prioritário da União Europeia, pelo empreiteiro e subempreiteiro, sem a falta de impedimento da EP EPE, apesar de nem sequer existir licenciamento para destruição do Domínio Hídrico e de violar uma Decisão da Comissão Europeia, de aplicação directa ao Estado-membro.

5. No ponto 14.3. Planos de Ordenamento do Território em Vigor, refere taxativamente o seguinte “importa contudo referir que o “Espaço-Canal” definido, não contempla a actual localização do Nó de Carregueiros”, numa clara referência à violação do PDM de Tomar por este projecto.

6. A metodologia referida para a avaliação da Fauna e Flora (8.1), refere que a situação de referência é a obtida num EIA de Julho de 2003, dada a situação de referência não ser representativa pela execução da obra. Acontece que o referido EIA de 2003, não apresenta qualquer validade, dado que não foi sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental como deveria ter sido, o que evitava a aprovação ilegal do Projecto de Execução por parte das Estradas de Portugal, entidade dona da obra, que é responsável pela manifesta violação da legalidade.

7. No ponto 8.2 Tipo de Paisagem e Habitats, é referido o azinhal e povoamentos mistos de carvalhais e sobreiros que são afectados, sendo omissa esta informação sobre as espécies protegidas existentes no local, no Resumo Não Técnico do EIA

disponibilizado no site do Instituto do Ambiente.

8. No ponto 8.4 relativo à Fauna e nomeadamente no 8.4.1. Avifauna, refere que os dados são de recolha bibliográfica, sendo que nenhuma das 4 espécies destacadas, nidifica, reside, ou ocorre regularmente na zona do Nó de Carregueiros, nomeadamente Cegonha-branca, o Milhafre-Preto, Rola-comum ou o Guarda-rios, revelando também este indicador que este EIA não deveria passar à fase de Consulta Pública, devido à sua falta de qualidade.

9. No ponto 8.4.3 Mamíferos, revela a confirmação de lontra, apesar de não existirem na área de estudo linhas de água permanentes. Referem apenas a possibilidade de ocorrência do Rato de Cabrera, sem referirem a sua monitorização prevista.

10. No ponto 8.5, Análise dos Habitats Presentes, é referido “e para a zona de ocupação do Nó de Carregueiros”, a localização do povoamento identificado de sobreiros e azinheiras, antes do início da empreitada.”. No entanto, apenas referem a Área 1 com 29 sobreiros e 45 azinheiras, a qual está incorrectamente referenciada, para além da impossibilidade de detecção e avaliação dos indivíduos de regeneração natural destruídos pelas escavações e aterros já executados.

11. No ponto 3. Ordenamento do Território, é referida a ocorrência de sobreiros sem que tal esteja incluído no descritor Ordenamento do Território, Condicionantes Legais.

12. No final é referido o ponto XI – Análise comparativa entre o Nó de Carregueiros ao Km 0+800 e o Nó de Carregueiros ao Km 1+900. No entanto, acresce referir que este ponto é uma falácia, dado que o EIA não apresenta estimativas de valores das movimentações de terras no antigo Nó, por não terem sido calculadas, apesar da “orografia do terreno é significativamente plana” e portanto com impactes muito menores do que a actual localização.

## **2 - Conclusão:**

A QUERCUS emite parecer negativo a este EIA, assim como a este procedimento de AIA, pelos factos demonstrados relativos ao Nó de Carregueiros e por não ser considerado no projecto aprovado, o procedimento de AIA ao atravessamento do Sítio de Importância Comunitária da Rede Natura, o qual é obrigatório.