



**Parecer sobre o Estudo de Impacte Ambiental da
Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid
Lote 3A2-Lisboa-Montemor/Via TTT
Sub-troço Moita/Montemor
(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, através do seu Núcleo Regional de Setúbal, apresentar o seu parecer relativo ao Estudo Prévio do Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, Lote 3A2 – Lisboa Montemor/Via TTT, Sub-troço Moita/Montemor, cuja consulta pública foi disponibilizada no Departamento de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal da Moita.

Considerações prévias

Dada a importância da obra em curso e o seu significado e implicações para o ordenamento do território ao nível nacional e regional, a Quercus lamenta que não tenha ocorrido uma verdadeira 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.

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 ainda a este facto os últimos desenvolvimentos relativos à instalação do futuro Aeroporto de Lisboa e que resultam 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 razoavelmente protegidas de elevado valor natural e paisagístico.

Face a estes novos desenvolvimentos, a Quercus entende que o presente estudo carece de um verdadeiro enquadramento no que se refere aos seus impactos no tecido social, rural e urbano, na envolvente do projecto, que terá que ser entendida a um nível regional.

Apreciação global

De um modo geral, o 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.

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 esta definição de localização de traçado foi previamente definida.

Apesar de no aditamento requerido pela Comissão de AIA, serem identificadas as principais condicionantes, principalmente de ordem técnica, que justificam a opção pelo traçado agora em consulta pública, essa justificação refere-se única e exclusivamente a um enquadramento regional, já após as primeiras decisões estratégicas ao nível nacional. Estas decisões ao nível macro nacional continuam a não ser claras, suscitando por isso mesmo algumas dúvidas inerentes ao próprio processo de tomada de decisão.

A divisão nos troços e sub-troços agora em consulta pública também não são explicadas, facto que se afigura mais grave porque as localizações a montante e a jusante condicionam de forma inequívoca os traçados dos mesmos.

De igual modo, 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 passando 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.

Justificação do projecto

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, devido a uma transferência modal das acessibilidades.

No entanto, e mais uma vez face aos novos desenvolvimentos relativos à instalação de uma infra-estrutura aeroportuária na envolvente do projecto, verifica-se que esta avaliação poderá revelar-se desajustada da nova realidade.

Se considerarmos a inclusão, num mesmo espaço regional, de duas infra-estruturas de transporte, ambas com um objectivo claro de atingir um mercado internacional, deveremos questionar-nos se não se estarão a sobrepor valências importantes numa área relativamente restrita e a criar redundâncias.

Ao nível local, e mesmo regional, não são perceptíveis os benefícios do projecto em avaliação. Pelo contrário, 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.

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

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 ao nível dos impactes sócio-económicos e no ordenamento do território.

Relativamente aos aspectos sócio-económicos, é sistematicamente referido no Relatório Síntese do EIA o impacte positivo pela dinamização da economia local, mas quase nunca o impacte negativo da afectação de culturas agrícolas na economia local e regional, considerando apenas impactes residuais, embora “de difícil minimização a perda de viabilidade de explorações agrícolas afectadas pela via e o conseqüente abandono da actividade agrícola por parte dos proprietários”.

Apenas aquando da interpelação da Comissão de AIA, o EIA condescendeu, no seu Aditamento, que “a divisão de parcelas e/ou expropriação de áreas

agrícolas provocados pela introdução desta infra-estrutura poderá também conduzir ao decréscimo da viabilidade económica das explorações, ou mesmo conduzir ao seu total abandono, particularmente no trecho da área de estudo com cariz predominantemente rural (atravessamento dos concelhos de Vendas Novas e Montemor-o-Novo)”.

De facto, as áreas atravessadas pelo projecto, independentemente das alternativas de traçado proposto irão afectar inúmeras propriedades agrícolas, alguma de elevado valor económico, ao nível local, regional e até mesmo nacional, não só nos concelhos referidos, mas um pouco ao longo de todo o traçado, e de que é exemplo a região vitivinícola de Fernando Pó e do Poceirão (concelhos de Palmela e Montijo).

De igual modo, é referido no estudo que não são atravessadas áreas protegidas ou inseridas na Rede Natura 2000, nem áreas de interesse faunístico ou florístico. Mais uma vez, são negligenciados valores importantes, como o papel dos montados ao nível da sustentabilidade dos ecossistemas e da economia regional.

Em nosso entender, deveriam ser equacionados outros traçados com menor impacto ao nível do atravessamento dos montados, e nomeadamente dos povoamentos de sobreiros e azinheiras.

A ponderação de indicadores para avaliação dos impactes no descritor Ordenamento do Território reflecte esta falta de visão sobre a importância destas áreas no tecido social e económico da região, atribuindo factores de ponderação muito inferiores às áreas de cultivo (factor 3), e até mesmo aos montados (factor 5), quando comparados com as áreas urbanas e de valor ecológico (factor 9) ou as áreas urbanizáveis propostas mas ainda inexistentes (factor 7).

Entendemos pois que o impacto 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 sobreiro e azinheiro, impactes considerados pelo próprio estudo ultrapassáveis apenas “através da declaração de empreendimento de imprescindível utilidade pública”, mas deverá ter em conta o seu impacto na reorganização do tecido social e económico da região envolvente.

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

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.

Ao nível dos montados, afigura-se-nos também necessária uma definição de políticas de compensação que procurem recuperar o valor funcional dos ecossistemas afectados e/ou perdidos.

Sempre que sejam afectadas povoações, é absolutamente 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.

Impactes cumulativos e impactes indirectos do projecto

São referidos como impactes cumulativos os projectos associados — os troços a montante e a jusante e as duas subestações de tracção, os projectos complementares — Linhas de Alta e Muito Alta Tensão (REN) de apoio à infra-estrutura, e os projectos subsidiários — restabelecimento de infra-estruturas afectadas (vias rodoviárias, gasodutos e oleodutos e linhas eléctricas).

Estranhámos que não seja contemplado na análise dos impactes cumulativos o Projecto de Instalação da Plataforma Logística do Poceirão, uma vez que este é referido inúmeras vezes como uma das justificações para o actual traçado em análise e sendo inclusive considerado uma mais-valia para o próprio projecto de infra-estrutura alvo do presente estudo.

De igual modo, 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.

O EIA refere efectivamente a existência de “impactes indirectos do projecto pela alteração das classes de uso do solo — RAN, REN e montado, passíveis de controlo se correctamente equacionadas a contingente pressão urbanística sobre estes territórios”, bem como de “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 extraordinariamente superficial 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 clara os impactes que o projecto terá na organização do território e, conseqüentemente, os efeitos no tecido sócio-económico da região.

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 e urgente.

É absolutamente 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.

Setúbal, 7 de Fevereiro de 2008

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



**Nota sobre a sessão pública de apresentação do
Estudo de Impacte Ambiental da
Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid
Lote 3A2-Lisboa-Montemor/Via TTT
Sub-troço Moita/Montemor
(Estudo Prévio)**

No dia 25 de Janeiro do corrente ano, pelas 15h, no Auditório da Biblioteca Municipal da Moita, teve lugar a sessão pública de apresentação do Estudo de Impacte Ambiental referido em epígrafe, na qual a Quercus-ANCN esteve presente, através do seu Núcleo Regional de Setúbal.

Em nosso entender, os objectivos a que a referida sessão pública se propunha não foram de todo atingidos, devido essencialmente a uma falta de adequação da linguagem e dos métodos aplicados face ao público presente.

Cientes das dificuldades inerentes à organização de um evento destes, importa no entanto apontar algumas das fragilidades que facilmente poderiam ter sido eliminadas, caso tivesse sido feita uma leitura atempada das circunstâncias que a rodearam.

Com efeito, numa sessão sobre um EIA que abrange uma área perfeitamente delimitada, realizada numa localidade com características peri-urbanas muito específicas, dificilmente se consegue entender que a apresentação do projecto em análise no EIA objecto da sessão pública tenha sido substituída pela apresentação de todo o projecto da Linha de Alta Velocidade, numa exposição por vezes demasiado detalhada, amiúde repetida por diferentes intervenientes, durante cerca de hora e meia.

A apresentação do EIA em análise e objecto da presente AIA resumiu-se a uma exposição algo superficial de cerca de 10 minutos, em que faltaram claramente os meios auxiliares, como cartas legíveis e claras sobre os troços em análise.

Quando interpelado pela assistência porque não estava a ser esclarecida relativamente às dúvidas apresentadas, o painel de oradores afirmou que se tratava de “uma sessão pública de apresentação e não de uma sessão de esclarecimento”.

A Quercus tem pois que interrogar a Autoridade de AIA sobre qual o papel das sessões públicas no contexto dos processos de Avaliação de Impacte Ambiental.

De um modo geral, as sessões públicas já são muito pouco participadas, dados os horários a que normalmente se realizam, em horário laboral, quando a maioria das pessoas se encontra impedida de assistir. (Não foi o caso desta, muito participada, embora a grande maioria da audiência fosse de uma faixa etária mais elevada.)

Se agora o objectivo destas sessões não é esclarecer, então acreditamos que ficam vazias de conteúdo e sem razão de existir.

De um modo geral, a audiência sentiu-se defraudada e não esclarecida. Se é certo que existem questões que não podem ter ainda resposta, nesta fase de estudo prévio, também ficou claro que a maior parte da audiência permaneceu ignorante sobre os verdadeiros impactes que o projecto terá na região.

A Quercus não pode pois deixar de lamentar, uma vez mais, a falta de transparência na tomada de decisão do actual traçado e na não adopção de uma verdadeira Avaliação Ambiental Estratégica.

A opção pela apresentação do projecto da Linha de Alta Velocidade no seu todo numa sessão pública de um troço desse mesmo projecto não deve, nem pode, substituir a discussão pública que deveria ter sido efectuada previamente. A presente AIA não pode ser entendida nem utilizada como uma forma de validar, perante a opinião pública, uma opção previamente tomada em sede administrativa.

Setúbal, 7 de Fevereiro de 2008

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