

PARECER SOBRE O ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DA ESTRADA ER377-2 – COSTA DA CAPARICA/NOVA VAGA/IC32

23 de Outubro de 2007

1. Enquadramento estratégico

O projecto em análise articula-se com o plano estratégico Polis da Costa da Caparica, que serve de justificação à beneficiação da ER377-2. Este plano enuncia como objectivos “uma intervenção integrada de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental que visa potenciar a qualidade de uso balnear e requalificar a frente atlântica de praias”.

Há a esperança de que o Polis da Costa da Caparica seja globalmente positivo, mas continua a carecer de uma visão de desenvolvimento sustentável que enforme os diversos projectos em curso. Como enquadramento ao nosso parecer sobre a beneficiação da ER377-2, é portanto relevante enunciar a posição que temos defendido face ao Polis num conjunto de domínios estratégicos.

Modelo de desenvolvimento — A Costa da Caparica é hoje um destino turístico medíocre, valendo apenas por ter a melhor praia da região de Lisboa. Ora, nunca se debateu a perspectiva do seu desenvolvimento a médio e longo prazo. Entendemos que a Costa só irá desenvolver-se se apostar naquilo em que é diferente e melhor que outros destinos turísticos, pois não tem condições para competir no mercado “sol-e-mar”. É essencial a salvaguarda do património único existente, complementado com excelentes níveis de qualidade em matéria de mobilidade e dos serviços de lazer, cultura e desporto; bem como a aposta em nichos de mercado para os quais a Costa tem especial aptidão, como o turismo desportivo, ecológico, científico e de Inverno;

Planeamento — O planeamento deve ser feito com as pessoas, recorrendo às mais modernas técnicas de informação e participação, e levando a sério os desejos e opiniões de todos os interessados. Lamentavelmente, a consulta pública dos quatro planos de pormenor (PP) até agora aprovados, embora produzindo meio milhar de pareceres, resultaram em ZERO alterações em três dos PP e emendas mínimos no quarto.

Ambiente e Natureza — O Polis da Caparica olha para o Ambiente de forma estreita, apenas ao nível da recuperação dunar e espaços verdes urbanos. Adicionalmente, há que apostar num elevado nível de protecção para a faixa litoral e as áreas classificadas, com três objectivos essenciais: a segurança de pessoas e bens; a salvaguarda de valores ecológicos protegidos; e a valorização da paisagem natural com vista à captação de um turismo de qualidade. A melhor forma de valorizar a região seria a criação do Parque Natural da Costa Caparica, da arriba e dunas até à lagoa de Albufeira;

Mobilidade — Os projectos de transportes prioritários têm sido as rodovias e os estacionamento. Devia inverter-se esta tendência, avançando com a extensão do Metro Sul do Tejo à Costa da Caparica, a modernização do Transpraia e uma rede ciclável concebida como transporte alternativo. Os novos parques de campismo devem privilegiar o acesso a Lisboa, Almada e Seixal pelo IC32, e o acesso à praia por transporte público;

Equipamentos — Deve ser seriamente debatida a localização de equipamentos estruturantes como o mercado, o campo de futebol, a piscina e outros equipamentos desportivos, a escola, a biblioteca e outros. Todos eles devem ter uma proximidade razoável ao centro urbano da Costa e ser bem servidos pelos vários modos de transporte;

Modelo financeiro — O esquema financeiro do Polis deverá ser perfeitamente transparente, com base em três critérios essenciais: os fundos públicos devem ser aplicados em serviços públicos, como a recuperação das dunas, os espaços verdes e a mobilidade; os investimentos privados devem ser sujeitos a critérios de qualidade rigorosos e a contrapartidas claras; e as mais-valias privadas de investimentos públicos devem ser pagas pelos respectivos beneficiários.

2. Processo decisório e plano de mobilidade

Desde 2002, ou seja, há cinco anos, que o GEOTA, enquanto representante das organizações não governamentais de ambiente na Comissão Local de Acompanhamento do Polis da Costa da Caparica, reclama a discussão pública do respectivo Plano de Transportes e Acessibilidade (PTA) – o qual nunca foi publicado nem discutido publicamente. O GEOTA entende que é completamente extemporâneo avançar com um projecto como a ER377-2 sem primeiro discutir globalmente um plano de mobilidade.

A versão disponível desse plano, datada de 2001, contém apesar de tudo orientações estratégicas que nos parecem válidas – e que são flagrantemente desrespeitadas pelo projecto da ER377-2 cujo EIA está agora submetido a consulta pública.

O PTA2001 refere como objectivos (cf p. 46):

Apartado 26006 – EC Lapa
Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1201-801 Lisboa
Tel | Fax | 21 395 61 20
e-mail | geota@geota.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da CPADA-Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente,
Membro da PASC CC-Plataforma Activa da Sociedade Civil, PONG Pesca, da PALP-Plataforma Algarve Livre de Petróleo, Plataforma de Defesa das Árvores, MIA – Movimento Ibérico Anti-Nuclear
Membro de ONGAs internacionais: EEB; SAR; GBE
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo; Amigos da Beira; ARCHAIS,AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB; LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva; ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de Mértola, Real 21, Amigos dos Açores, SETA, CNE

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

- Adequar a acessibilidade, tanto motorizada como pedonal, à capacidade de carga das várias frentes de praia;
- Diferenciar os acessos à Costa da Caparica em função dos destinos pretendidos na frente de praias;
- Favorecimento da inter-modalidade;
- Proporcionar maior acesso através dos modos suaves (peões e bicicletas)

Adicionalmente, o PTA2001 recomenda um perfil mínimo de duas faixas (uma em cada sentido), eventualmente acrescida de uma faixa de serviço; e não um perfil de 2x2, que implicaria inevitavelmente um aumento do tráfego de transporte individual.

Sendo que o objectivo declarado do Plano Estratégico Polis e do Plano de Ordenamento da Orla Costeira é adequar as infra-estruturas, designadamente as estradas, a um modelo de mobilidade assente no transporte público e alternativo e à capacidade de carga das praias, é dessa forma que o projecto da ER377-2 deve ser entendido.

3. Opções de projecto

Embora consideramos intempestivo o avanço da ER377-2 antes da discussão de um plano de mobilidade, não recusamos liminarmente o projecto, na medida em que entendemos ser efectivamente necessária a beneficiação da actual estrada.

Assim, defendemos as seguintes opções sobre o EIA e o projecto em consulta pública:

- Deve ser adoptada a solução B (1x2 vias), na alternativa B2 – variante à Mata dos Medos, do km 3 ao km 8, já que se pretende satisfazer um tráfego não superior ao actual, e não promover o aumento de tráfego;
- Deve ser reponderado se a variante à Costa da Caparica (prolongamento do IC20) deve ser com uma ou duas faixas, tendo em conta as necessidades reais de tráfego e o elevado consumo de solo agrícola;
- O nó de ligação do prolongamento do IC20 à ER377-2 deverá ser deslocado mais para norte cerca de 1 km, por forma a constituir um limite ao avanço da urbanização numa área que já deveria ser de enquadramento e nunca de expansão urbana;
- Dado que haverá inevitavelmente um impacte negativo significativo sobre a Mata dos Medos, devem ser obrigatoriamente criadas compensações, em espécie e magnitude, designadamente a aquisição de terrenos com potencial para substituir a curto prazo os espaços que serão degradados pela construção da estrada;
- A ligação proposta ao IC32 não é aceitável, dado que destrói uma área significativa de um sítio da Rede Natura e entronca num nó que já foi chumbado; deve ser estudada uma solução mais a norte, mais perto da área urbana, que evite afectar a Rede Natura.

Conclusões

1. Sendo meritórios os objectivos do Polis da Caparica, há que enformar esta iniciativa com orientações que garantam um verdadeiro desenvolvimento sustentável e não apenas melhorias marginais ou cosméticas.
2. O projecto da ER377-2 é intempestivo; devia ser subordinado a um plano de mobilidade, e dar prioridade ao prolongamento do MST até à Costa e à beneficiação do Transpraia.
3. Dentro das soluções de projecto, devem ser escolhidas as que satisfazem os objectivos enunciados com o mínimo de impactes, designadamente a opção por apenas uma faixa em cada sentido, a salvaguarda e compensação da Rede Natura 2000.