Projeto de Resolução n.º 1100/XII/3ª

Recomenda ao Governo a concretização de medidas que minimizem os impactos ambientais do ruído gerado pelo tráfego de veículos sobre o Mosteiro da Batalha

Exposição de motivos

O Mosteiro de Santa Maria da Vitória, mais conhecido como Mosteiro da Batalha, é indiscutivelmente uma referência arquitetónica Portuguesa, assim como também representa um símbolo da Dinastia de Avis. Foi mandado edificar em 1386 por D. João I de Portugal, como agradecimento à Virgem Maria pela vitória na Batalha de Aljubarrota e para servir de panteão régio.

Exemplo da arquitetura gótica tardia portuguesa, ou estilo manuelino, é considerado Património Mundial da Humanidade pela UNESCO, desde 9 de dezembro de 1983. Em 7 de julho de 2007 foi eleito como uma das sete maravilhas de Portugal. Foi classificado pelo IPPAR como Monumento Nacional, desde 1910.

É o terceiro monumento mais visitado do país, segundo os dados mais recentes divulgados pela Direção-geral do Património Cultural (DGPC).

A classificação do Mosteiro como Património Mundial da Humanidade representou e continua a representar, para o Monumento e para toda a região, um importante motivo de orgulho que, através da importante chancela da UNESCO, distingue e destaca o Património excecional, reconhecido mundialmente e que, no caso em concreto, se traduz pelo símbolo de toda uma Nação.

No Mosteiro de Santa Maria da Vitória encontra-se a expressão máxima artística europeia que a UNESCO classificou, atendendo ao reconhecimento da originalidade do bem cultural, associado ao génio criativo da humanidade.

No decurso do presente ano de 2014, o Mosteiro da Batalha está a comemorar 30 anos de classificação pela UNESCO como Património Mundial da Humanidade, evento de singular simbolismo nacional que nos últimos tempos, infelizmente, tem sido veiculado por razões menos positivas.

Com efeito, um estudo realizado em abril deste ano pelo Instituto de Soldadura e Qualidade (ISQ), através do Laboratório de Ruído e Vibrações, apura que as medições de ruído ambiente no Mosteiro da Batalha revelam valores muito acima dos permitidos por Lei para o local e que devem-se integralmente à influência do trânsito na Estrada Nacional que passa em frente do Mosteiro.

Na zona do Mosteiro da Batalha, nomeadamente em alguns espaços abertos do seu interior, os parâmetros previstos no Regulamento Geral do Ruído - *Lden* e *Ln* -, descritor das 24 horas e descritor noturno, não cumprem os valores regulamentares, já que obtiveram-se 72 dB(A) para um limite legal de 65 dB(A) e obtiveram-se 62 dB(A) para um limite legal de 55 dB(A), respetivamente

Os valores apurados são ainda mais críticos caso fosse considerado o local considerado sensível, como seria adequado dadas as suas características, os limites legais seriam 10 dB(A) inferiores que os considerados no estudo do ISQ realizado por iniciativa do Município da Batalha.

Perante os resultados agora conhecidos, a Câmara Municipal da Batalha tem expressado a sua maior preocupação junto das diversas entidades com intervenção na área do património nacional e das infraestruturas rodoviárias, preconizando algumas soluções imediatas, designadamente através da introdução da modulação das

portagens da A19 (descontos e reduções no valor das portagens às viaturas pesadas) e uma intervenção preventiva no IC2/EN1, na zona frontal do Mosteiro.

Vários especialistas referem que este monumento Património da Humanidade está a degradar-se a olhos vistos, em consequência do trânsito de veículos pesados que passa pela EN1 (IC2), em larga medida, porque a alternativa criada – a A19 – não cumpre o objetivo de promover o desvio do trânsito das proximidades do Mosteiro da Batalha.

Com efeito, o lanço do IC 2 - Variante da Batalha (A19), que integra a Subconcessão Litoral Oeste, foi aberto ao tráfego em 19 de novembro de 2011, tem uma extensão apenas 14 km e foi pensada como parte do itinerário complementar IC 2, de modo a constituir uma alternativa à Batalha (onde a EN 1 atual passa nas proximidades do Mosteiro de Santa Maria da Vitória, provocando bastantes problemas na estrutura do Monumento).

Ao decidir-se pela introdução de portagens na designada Variante da Batalha, a concessionária comprometeu o objetivo principal do projeto, e desde o início da concessão o volume de tráfego é residual (inferior a 5%), face às previsões de tráfego constantes do Projeto Base (Variante da Batalha – IC 2) realizado para efeitos da concessão.

Nessa medida, as receitas de portagem são muito reduzidas e pouco expressivas para a exploração da Subconcessão Litoral Oeste, que na sua totalidade atinge 109 km e integra o IC36, que faz a ligação entre as autoestradas A1 e A8 na zona de Leiria, as variantes da Batalha (A19) e da Nazaré (EN242), e ainda o IC9, acessibilidades rodoviárias que servem os concelhos da Nazaré, Alcobaça, Batalha, Porto de Mós, Leiria, Ourém e Tomar.

Justifica-se, assim, o desenvolvimento de uma avaliação técnica e política quanto aos graves impactos do elevado tráfego rodoviário na estrutura do Mosteiro, por um lado,

e o facto de a alternativa rodoviária – A 19 – não estar a assegurar os pressupostos base considerados para a sua construção.

Neste contexto de exceção, pode justificar-se a ponderação de soluções como a introdução do regime de modulação das taxas de portagem, já consignado no Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, que estabeleceu a possibilidade de o Governo, por portaria do membro do Governo responsável pela área das infraestruturas rodoviárias, e regula o regime de descontos no valor das taxas de portagem aplicáveis, nomeadamente através da modulação horária em benefício dos veículos afetos ao transporte rodoviário de mercadorias.

Aliás, através da Portaria n.º 41/2012, de 10 de fevereiro, foi fixado e implementado um regime de modulação do valor das taxas de portagem em benefício dos veículos das Classes 2, 3 e 4 afetos ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem ou público, nas antigas SCUT.

O mesmo princípio, de descriminação positiva, encontra-se consagrado na Diretiva n.º 1999/62/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho, alterada pela Diretiva n.º 2006/38/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio, que estabelece os princípios a que deve obedecer a fixação dos valores das portagens a cobrar a veículos de mercadorias pela utilização das infraestruturas rodoviárias, e permite a modulação das taxas de portagem para combater danos ambientais, entre outros constrangimentos.

Neste contexto, e interpretando as preocupações inerentes aos resultados apurados em estudo técnico quanto à necessidade de preservar e proteger dos impactos resultantes do excessivo tráfego rodoviário na zona frontal do Mosteiro da Batalha, património da Humanidade, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados, do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, apresentam o seguinte Projeto de Resolução:

A Assembleia da República resolve, nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 166º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo que:

(A) A empresa de capitais públicos EP - Estradas de Portugal, S.A., concessionária da Rede Rodoviária Nacional, diligencie os maiores esforços no sentido de finalizar os projetos necessários para a concretização de medidas que minimizem os impactos ambientais do ruído, trepidação e gases poluentes gerados pelo excesso de tráfego no troço do IC2/EN1 de veículos sobre o Mosteiro da Batalha, especificamente pela redução da faixa de rodagem e implementação de cortina arbórea de proteção ao Monumento.

(B) No quadro do próximo ciclo de fundos comunitários (Portugal 2020), sejam consignados instrumentos de apoio, por via da definição de uma Intervenção Territorial Integrada (ITI) para os Monumentos e Sítios Património da Humanidade, ou no âmbito dos Programas Operacionais Regionais para a Cultura, sejam consideradas prioritárias ações de valorização, salvaguarda e preservação do Património.

Palácio de São Bento, 18 de julho de 2014

As Deputadas e os Deputados do GP/PSD,

Conceição Jardim Pereira, Fernando Marques, Feliciano Barreiras Duarte, Laura Esperança, Valter Ribeiro, Pedro Pimpão e Duarte Pacheco.