



MENCIONE-SE
PUBLIQUE-SE
EXPEÇA-SE

29/9/06

Celeste Correia

REQUERIMENTO Nº 892/X (1ª) - AC

Assunto: Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental da nova IP4 Amarante-Vila Real.

Apresentado por: Deputados Jorge Almeida, Maria Helena Rodrigues e Paula Barros

Exº Senhor

Presidente da Assembleia da República:

A emissão de um parecer favorável à solução 2 por parte da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental do novo IP4 Amarante-Vila Real, merece da nossa parte uma apreciação crítica, fundamentada no seguinte:

1 - Segundo o EIA, a elevada sinistralidade verificada ao longo dos anos na actual IP4, " é consequência do desrespeito pelos limites de velocidade, pela execução de ultrapassagens perigosas, pela existência de nevoeiros intensos e pela frequente formação de gelo ".

No entanto, este mesmo EIA, omite qualquer referência à cota das várias soluções propostas, à respectiva exposição solar e às diferentes exposições climatéricas.

A solução 2 atinge uma cota de 800 metros, apresenta uma exposição predominantemente virada a norte, com condições facilitadoras para a formação de gelos permanentes. A solução 4 evolui na maior parte do seu trajecto em cotas entre os 500 e os 600 metros, com uma exposição sul e nascente, protegida dos ventos do norte, não tão sujeita aos rigores do gelo invernal que tanto tem penalizado os utilizadores do actual traçado.

Os nevoeiros e o gelo terão que ser objecto duma grande atenção e estudo nas várias alternativas propostas, como forma de evitar um dos factores de maior perigosidade do actual IP4.

2 - Prevê a solução 2 a construção de alguns túneis, um dos quais com 5.900 metros (Túnel Marão I), enquanto que a solução 4 inclui também passagens subterrâneas mas onde nenhuma delas ultrapassa os 2.450 metros.

O EIA não faz qualquer referência aos diferentes túneis, às suas condicionantes, e aos dispositivos de segurança exigíveis para uma estrutura viária subterrânea de grandes dimensões que está contemplada na solução 2. A memória europeia de acidentes rodoviários em grandes túneis não pode ser aqui olvidada.



3 - Relativamente à flora e à fauna, o estudo é bem pormenorizado. Em particular ao lobo ibérico, que todas as convenções internacionais definem como um predador em extinção, e exigem medidas de protecção que evitem a sua perturbação e destruição dos locais de reprodução e de repouso, o EIA aponta a solução 1 e logo a seguir a solução 2, contendo impactes cumulativos negativos muito significativos pela presença de 3 vias de comunicação paralela: EN15, actual IP4 e novo IP4.

Aliás, transcrevendo um extracto da análise comparativa do EIA... " A solução 4 será a mais favorável em termos ecológicos, nomeadamente por ser a que:

- Menor afectação induzirá nas populações do lobo e do corço.
- Se encontra a uma maior distância do abrigo do *Myotis blythii* (morcego rato-pequeno.)
- Não é susceptível de afectar a colónia de *Masculineaalcon* do vale da Campeã.
- Menos afecta a população de Carvalhal, muito penalizada pelas soluções 2 e 3 na zona da Torgueda."

4 - A geomorfologia, por outro lado, é pouco favorável à solução 4, exigindo escavações e aterros de volume significativo e execução de taludes de alguma dimensão, bem como a minimização do efeito barreira nalgumas linhas de água e ribeiras, contribuindo assim para um maior impacto nesta alternativa quando comparada com a solução 2.

5 - Quanto às águas subterrâneas, e transcrevendo a síntese conclusiva do próprio EIA: " a selecção de alternativas está extremamente condicionada, sendo que a incerteza quanto à afectação das águas do Marão, penaliza a solução 2 ".

6 - As condicionantes de ocupação de solo (RAN e REN) , e em termos comparativos, fazem da solução 4 menos vantajosa comparativamente à solução 2.

7 - Relativamente às medidas de minimização dos impactes, parece-nos claro, que os elementos que mais penalizam a alternativa 4, derivados da acidentada geomorfologia, são passíveis de resolução através da aplicação de modernas técnicas de arquitectura e construção, aliás já bem demonstradas no actual percurso da IP3 entre Lamego e Vila Real, enquanto que as medidas de mitigação dos impactes negativos da alternativa 2, em particular os que se relacionam com a fauna em extinção e a flora, são de alcance muito mais limitado, aleatório e imponderável dada a fragilidade e instabilidade dos ecossistemas em causa.

Por outro lado, e sublinhando o referido no ponto 5, há mesmo um grau de incerteza reconhecido relativamente à exploração duma riqueza como as águas do Marão que nenhuma medida de minimização pode salvaguardar.



8 - A esmagadora maioria de instituições públicas e privadas da região não tem dúvidas sobre a escolha das 4 alternativas, e já o manifestaram.

A que melhor serve as pessoas e a actividade económica da região e em particular a região do Douro, é a solução 4.

Parte da estrada que liga o Douro até Amarante e conseqüentemente ao Porto, ainda é Pombalina. Por essa via se estabelece uma intensa actividade económica com o Entrepósito de Vinho do Porto em Gaia, que obrigada a este constrangimento, sofre elementos depreciadores de competitividade.

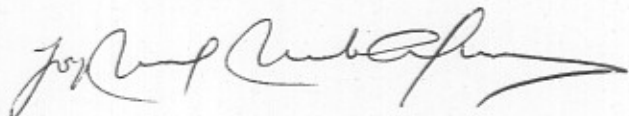
Optar pela solução 4, a alternativa ambientalmente mais segura, significa de facto construir mais 8,5 Km de auto-estrada, mas significa também uma aposta estratégica assertiva, muito mais económica em termos globais já que reduz a IC26 a uma escassa dúzia de quilómetros a construir dentro do concelho do Peso da Régua.

Face ao exposto e ao abrigo da normas constitucionais e regimentais em vigor, os deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista eleitos pelo círculo eleitoral de Vila Real, requerem ao Governo, através do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional e do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, alguns esclarecimentos sobre o assunto exposto, designadamente:

- a) Se o Governo pensa encomendar outros estudos complementares que possam vir a consolidar melhor a opção definitiva a aprovar, tendo em conta a apreciação acima exposta.
- b) Caso a decisão, eventualmente tomada a curto prazo, recaia na solução 2, que previsão temporal tem o Governo para o lançamento da IC26 Amarante-Régua, e dessa forma desencravar definitivamente a Região do Douro Vinhateiro e promover a melhoria da competitividade das suas empresas.

S. Bento, 28 de Setembro de 2005

Os Deputados


Marie-Heleune Rodrigues
Paulo Barros