



OBSERVATORIO
NACIONAL DOS
CIRVER

Rua da Murgueira, 9/9º – Zambujal
Apartado 7585
2611 – 865 Amadora

RECOMENDAÇÃO N.º 1

Rede de Acessibilidades ao Eco-Parque do Relvão

INTRODUÇÃO

1. O Decreto-Lei n.º 3/2004, de 3 de janeiro, consagrou o regime jurídico do licenciamento da instalação e da exploração dos CIRVER, cuja constituição se afigurava fundamental na procura de uma solução nacional para as mais de 250.000 toneladas de resíduos perigosos produzidos no território. Em face do exposto no referido decreto, foram construídos dois CIRVER, ambos no concelho da Chamusca, freguesia da Carregueira, na zona industrial do Eco-Parque do Relvão.
2. Actualmente estão instaladas no Eco-Parque e em pleno funcionamento, para além dos dois CIRVER, dez empresas a operar nas áreas de intervenção de tratamento, gestão e processamento de resíduos urbanos, resíduos banais e resíduos hospitalares, e a operar em áreas do ambiente e das energias renováveis. Estão em funcionamento uma Unidade de Tratamento Mecânico de RSU na RESITEJO, uma unidade de tratamento de resíduos hospitalares por micro-ondas do Centro Integrado de Valorização e Tratamento de Resíduos Hospitalares e Industriais - CIVTRH/ SUCH — e está em construção a unidade de incineração - CIVTRHI — e uma unidade de tratamento por incineração de resíduos hospitalares — AMBIMED.
3. Ainda na área de gestão de resíduos, encontram-se em fase de construção quatro empresas e em fase de projeto seis, que irão certamente contribuir de sobremaneira para o aumento do fluxo de resíduos a circular na rede viária.
4. A garantia da saúde e segurança das populações do concelho da Chamusca e dos concelhos vizinhos é uma questão que se impõe, na medida em que o risco de acidente existe com impactos na saúde que não estão mensurados.

5. Acresce que, em caso de acidente, a evacuação para os Hospitais do distrito de Santarém se faz também através das vias rodoviárias, nomeadamente pela EN 118 e N243.

Análise da situação

6. O projeto do Eco-Parque do Relvão que remonta ao ano de 2006, tendo ficado por projetar e construir muitas questões estruturantes, nomeadamente uma rede viária compatível com o aumento de tráfego, que se tem vindo a verificar insuficiente, tanto na sua tipologia como na natureza das matérias transportadas.
7. Importa lembrar que a visão que esteve na génese da criação do Eco-Parque partia de uma premissa de “open innovation system”, que pressupunha a criação, desenvolvimento e fornecimento de bens e serviços inovadores, desenvolvidos sob o paradigma da ecologia industrial, potenciando a criação de conhecimento, a inclusão social, económica e regional, salvaguardando sempre o equilíbrio ecológico.
8. Actualmente os principais acessos rodoviários de tráfego de pesados ao Eco-Parque do Relvão passam pelas seguintes vias:
 - **EN 118** (sentido Sul/Norte) — atravessando as localidades de Almeirim, Alpiarça, Vale de Cavalos, Chamusca, Pinheiro Grande e Carregueira, provenientes dos acessos da A1, A13/A10 e A15;
 - **EN 118** (sentido Norte/Sul) — atravessando as localidades de Abrantes, Tramagal e Arripiado, provenientes dos acessos da A23;
 - **N243** (sentido Sul/Norte) — atravessando as localidades de Fazendas de Almeirim, Murta, Marianos, Salvador, Parreira, Chouto e Semideiro, provenientes dos acessos da A13 e IC10, via Ponte Salgueiro Maia (Santarém);
 - **N243** (sentido Norte/Sul) — atravessando as localidades de Entroncamento, Torres Novas, Riachos, Golegã, Pinheiro Grande e Carregueira, provenientes dos acessos da A1 Norte e A23.
9. Para além de todos os constrangimentos decorrentes da travessia destas localidades pelos veículos pesados que transportam resíduos e matérias-perigosas de e para o Eco-Parque, crescem os que se observam diariamente nas travessias da Ponte Dr. Isidro dos Reis sobre o Rio Tejo, decorrentes do fato de que as infraestruturas que suportam essas travessias não foram projetadas ou sequer dimensionadas nem para o tipo de matérias transportadas, nem para a quantidade de veículos pesados que as atravessam.
10. Para além das travessias do Rio Tejo, existem, ao longo das localidades atravessadas, vários cursos de água, nomeadamente a ribeira de Ulme e a ribeira de Muge, que abastecem campos cultivos de arroz, de não somenos importância, que diariamente se encontram na iminência de ter

a sua integridade lesada por um qualquer acidente rodoviário com os veículos pesados de transporte de resíduos e de matérias perigosas.

Conclusões

11. Em relação ao ano de 2013, o volume de resíduos entrados no Eco-Parque foi de cerca de 495000 toneladas, o que representa cerca de 1030 camiões de 40 toneladas por mês.
12. É fundamental, que à componente industrial tão particular, que é a da gestão e processamento de resíduos, se alie o seu rápido fluxo por alternativas de circulação que passem fora das localidades, pois não é razoável que, estando a resolver um problema nacional, as populações e os ecossistemas locais, sejam sujeitos a todos os riscos associados ao tratamento de resíduos.
13. Parece-nos defensável que, tendo o concelho da Chamusca disponibilizado o seu território para a instalação desta zona Industrial dedicada ao tratamento de resíduos, devam ser dadas as condições de acessibilidade rodoviária necessárias para que a circulação de veículos pesados com resíduos perigosos se faça sem risco para as populações do concelho da Chamusca e dos concelhos vizinhos.
14. Neste contexto, só fará sentido apostar no crescimento significativo da ocupação industrial do Eco-Parque, num cenário com um trajeto rodoviário alternativo, numa aposta muito clara, estruturante e prioritária na melhoria e criação de acessibilidades e principalmente da travessia do Rio Tejo.
15. A necessidade da construção do troço rodoviário alternativo visa, não só, permitir um rápido acesso entre o Eco-parque do Relvão, a A23 e a A1, a norte, e A13, a A1 e a A15 a sul, como irá permitir que as populações que têm vindo a ser prejudicadas na sua qualidade de vida, pelo constante tráfego de veículos pesados, possam usufruir de uma qualidade de vida aceitável.
16. Muito mais do que um problema do Concelho da Chamusca, a questão das acessibilidades ao Eco-Parque do Relvão constitui um problema nacional, com especial expressão a nível regional e local, em que as vias rodoviárias municipais que não estão dimensionadas para este tipo de tráfego, que tenta encontrar vias alternativas às vias portajadas, se encontram cada vez mais degradadas, colocando em risco populações e condutores.

Recomendação

17. O Observatório Nacional dos CIRVER, de acordo com a alínea d) do n.º 1 do artigo 93º do Decreto – Lei n.º 3/2004 de 3 de Janeiro e na alínea g) das competências específicas referidas no seu Regulamento Interno, recomenda o seguinte:

- I. Que os serviços do Ministério da Economia deem prioridade à construção das acessibilidades que permitam resolver os problemas de tráfego, atualmente existentes na ponte Isidro dos Reis, entre Chamusca e Golegã e vice-versa, de modo a garantir que a circulação de veículos pesados com resíduos perigosos se faça sem riscos para as populações do concelho da Chamusca e dos concelhos limítrofes contribuindo também para uma maior acessibilidade aos vários pontos do país.
- II. Que os serviços competentes do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia ponham à disposição do município da Chamusca as ferramentas necessárias para que este possa iniciar o estudo do projecto da circular externa, ligando os acessos entre o nó do futuro IC3 – Chamusca Norte e o Eco-Parque do Relvão, de forma a garantir o acesso à zona Industrial por fora das zonas habitacionais.