

# PAN participa no Debate Público sobre o Programa da Orla Costeira Caminha-Espinho

20 de Dezembro, 2018

No âmbito da recente Participação Pública relativa ao Programa da Orla Costeira Caminha-Espinho (POC-CE), a Comissão Política Distrital do Porto do PAN apresenta num comunicado enviado, alguns contributos adicionais sobre o mesmo:

1) Entende-se que para a preservação dos ecossistemas costeiros, protecção dos habitats costeiros, protecção e valorização do Património Geológico, recuperação e restauro do sistema dunar, requalificação de estuários e linhas de água costeiras e valorização das paisagens costeiras, a “engenharia natural deve ser posta em prática e não nos parece que conste no documento proposto”.

Pedro Ribeiro de Castro, deputado municipal pelo PAN em Vila Nova de Gaia diz que “no respeitante à valorização das paisagens costeiras, chamamos à atenção para o Parque Urbano de Vale S. Paio e a sua proximidade com a Reserva Natural do Estuário do Douro, cuja pressão humana no local deve ser mitigada devido à fragilidade desta zona protegida”.

2) Relativamente ao Plano de Execução e Plano de Financiamento, lê-se no comunicado que “face ao amplo consenso em não construir mais quebramares, e até mesmo em demolir alguns, parece imprudente o aumento do quebramar do Porto Comercial de Leixões (quebramar de entrada no porto, rebaixamento do canal e bacia de rotação de navios)”. Para Albano Lemos Pires, deputado municipal pelo PAN em Matosinhos, “preocupa-nos de que modo este quebramar será conciliável com práticas importantes para os matosinhenses e àqueles que se deslocam a Matosinhos para a prática do surf e outros desportos náuticos”.

Para o PAN está “amplamente demonstrado que estas estruturas contribuem para agravar o problema da erosão costeira e que a sua utilização indiscriminada ao longo do litoral português”, sem um adequado acompanhamento por acções de realimentação periódicas, não só é contrária às recomendações de utilização destas estruturas de protecção costeira, como representa uma incorrecta compreensão do seu funcionamento. É, então, importante que se “considere a requalificação das obras transversais e aderentes”, não como uma oportunidade para aumentar a sua dimensão, mas sim como o momento para “reduzir o seu impacto na dinâmica litoral”. As estruturas transversais e aderentes não resolvem a principal causa da erosão no litoral nacional: a falta de sedimentos para abastecer a deriva litoral. Como tal, estas estruturas deverão ser “redimensionadas e requalificadas para que passem a funcionar como última linha de defesa contra fenómenos extremos, e não como primeira linha de defesa, como se verifica atualmente, contribuindo desta forma para agravar os problemas de erosão costeira”.

Também, numa altura em que os “esforços para a descarbonização” passam pela redução do uso do automóvel privado, “consideramos que o investimento na manutenção, requalificação e criação de estacionamento (no valor de 8.036.000,00€) para locais destinados a aparcas automóveis para acesso às praias é desadequado”, uma vez que se “deveria apostar sim no funcionamento eficaz da intermodalidade dos transportes”, no incentivo ao uso de transportes públicos, da mobilidade eléctrica e dos meios suaves.

Relativamente às indemnizações, o PAN considera que se “deverá ter em conta que os edifícios comerciais foram devidamente licenciados pelo Estado, através das respetivas autarquias, e também as habitações que, apesar de ilegais, foram construídas com a sua convívência”. Neste sentido, “manifestamos a nossa especial preocupação no caso da primeira e única habitação”, lê-se.

Ainda sobre o Plano de Execução e Plano de Financiamento, o partido refere que deverá ser incluída uma verba para um plano de monitorização de “efluentes de todos os sistemas públicos e privados de rejeição de efluentes (como ETAR’s municipais ou intermunicipais de tratamento de resíduos urbanos, resíduos industriais e resíduos de unidades hospitalares); de aterros sanitários e de exdutores submarinos privados”.

**3)** Relativamente à área costeira e fluvial, “consideramos pertinente uma intervenção a toda a extensão sujeita a marés”. Assim, “dever-se-ia incluir a identificação e delimitação das margens dos maiores rios com tendência para instalações públicas e privadas (como áreas portuárias), no mínimo até 5 km de extensão e redelimitação das zonas portuárias”. Nomeadamente, a “delimitação das zonas interditaís ou entre marés” e a “delimitação pormenorizada das margens das águas do mar, nas zonas terrestres das docas e das margens dos maiores rios; das faixas de salvaguarda marginal nas áreas com especial interesse para a conservação da natureza, a paisagem e a biodiversidade; do domínio público-hídrico e do domínio público-marítimo; das áreas de riscos de inundações junto às áreas urbanas; das faixas de salvaguarda à erosão costeira e galgamento oceânicos nas áreas urbanas e das áreas críticas de elevado risco”.

No âmbito da calendarização das ações futuras, o PAN refere que o “POC-CE deve contemplar uma calendarização pormenorizada de um Plano de Gestão de Riscos de Inundação e de realocização das ETAR’s em área de risco para permitir a reutilização de água tratada para uso agrícola ou florestal e não por exdutores submarinos”.

De forma sucinta, Bebiana Cunha, declara as principais preocupações da Comissão Política Distrital do PAN do Porto relativas a este POC-CE: “manifestamos a nossa preocupação com a construção de um quebramar como primeira linha de defesa contra fenómenos extremos que contribui para o agravamento dos problemas de erosão costeira; o elevado investimento em estacionamento para automóveis junto às praias, ao contrário de uma maior aposta no funcionamento eficaz da intermodalidade dos transportes e incentivos ao uso dos transportes públicos e dos meios suaves; as indemnizações não parecerem ter em conta se as construções foram autorizadas e se se referem a primeira e única habitação. Em paralelo, há a necessidade

de incluir um Plano de Gestão de Riscos de Inundação e de realocização das ETAR's em áreas de risco".