

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 2133/XIII/4.^a

RECOMENDA A SUSPENSÃO DO CONCURSO LIMITADO POR PRÉVIA QUALIFICAÇÃO PARA AS OBRAS DE PROLONGAMENTO DO QUEBRAMAR EXTERIOR E RESPETIVAS ACESSIBILIDADES MARÍTIMAS NO PORTO DE LEIXÕES

Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária 2016-2026 – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

No início de fevereiro de 2017 o presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) e a Ministra do Mar apresentaram a Estratégia Para o Aumento da Competitividade Portuária que prevê intervenção em todos os portos nacionais entre 2016 - 2026 e cerca de 2,5MM€ de investimento global. Mais tarde, em agosto de 2017 foi aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017 de 24 de novembro que define o Plano de Ação da Estratégia para o Aumento da Competitividade da rede de portos comerciais do Continente – Horizonte 2026. Pode ler-se na referida resolução que esta decisão vem “No seguimento do disposto no Plano Nacional de Reformas, apresentado em abril de 2016”.

A referida apresentação de fevereiro enfocou as intervenções no Porto de Leixões em que se prevê o investimento de 429,5 milhões de euros a aplicar na construção do novo terminal de contentores para fundos de 14 metros, reconversão do atual Terminal de Contentores Sul, aumento da eficiência do Terminal de Granéis Sólidos e Alimentares e os polos 1 e 2 da Plataforma Multimodal e Logística. Segundo o que foi transmitido, em 2026 este porto deverá ter uma capacidade de 8,2 milhões de toneladas (mais 44% que a atual) e de mais 73% na carga contentorizada.

É de facto indiscutível que o progresso dos transportes marítimos pressupõe a construção de infraestruturas portuárias que potenciem boas condições de navegabilidade e que acautelem a segurança dos seus utilizadores. Contudo, as políticas de mar, água e solos devem, seguramente, garantir a sustentabilidade social, patrimonial e, sobretudo, ambiental, salvaguardando as economias locais e privilegiando a proteção da biodiversidade. Aliás, é o próprio Governo de Portugal que no seu “Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território”, assume compromissos de descarbonização, apontando a necessidade de, nos diversos instrumentos de gestão territorial, “se garantir, em definitivo, a diminuição da exposição a riscos” (PNPOT).

Contestação Social generalizada e Proposta de Definição do Âmbito incipiente

Dentro desta intervenção, existem obras que têm vindo a ser fortemente contestadas pelo poder local e pela população, quer por questões de falta de transparência e informação concreta no processo, quer por falta de inclusão dos resultados da consulta pública, quer pelos problemas ambientais, de saúde pública e ainda de impacto na economia local que o projeto pode levantar e que estão reconhecidos nos estudos já efetuados.

Tem sido igualmente criticado que se avance para o lançamento de concursos e assunção de compromissos com as primeiras intervenções sem que se conheça o projeto, e respetivo Estudo de Impacto Ambiental, da construção do Novo Terminal de Contentores (NTC) que cumulativamente acarretará impactos sobre as obras recentemente em concurso. São até pouco rigorosas as declarações de responsáveis da APDL de que estas “obras são independentes” ao referirem-se às três intervenções em causa (fundo, quebra-mar e NTC) porque estas só fazem sentido se se vier a verificar que será justificada a construção do NTC quer do ponto de vista económico quer do ponto de vista ambiental, sendo que a 2 de abril – mais de um mês depois do lançamento do concurso para o quebra-mar-, e segundo declarações ao jornal Público, a APDL confirmava que o concurso para o EIA do NTC estava ainda em vias de lançamento. De facto, a Comissão de Avaliação da autoridade de Avaliação do Impacto Ambiental concluiu no seu parecer relativo à Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do Estudo do

Impacto Ambiental que considerando “os diversos projetos existentes e previstos na área de estudo, a cumulatividade dos impactes resultantes (reais e potenciais, respetivamente) deverá ser adequadamente estudada e apresentada no EIA.”. Neste parecer, de fevereiro de 2018, pode ainda ler-se que “o desconhecimento de aspetos concretos relevantes do projeto limitou a análise efetuada pela Comissão de Avaliação (CA), bem como o seu contributo para uma identificação eficaz dos aspetos a desenvolver em sede do EIA.”.

Aliás, todo o parecer levanta o problema da falta de informação para uma correta avaliação e definição do âmbito de estudo de impacto, nomeadamente na economia associada à pesca, dando conta de que “Deverá ser avaliado o impacte, tanto nas comunidades piscatórias distribuídas ao longo da costa, dado que as embarcações que utilizam este porto são tripuladas por pescadores de comunidades mais ou menos afastadas (sendo de relevar as comunidades de Vila do Conde e Póvoa do Varzim, apenas a título de exemplo), como de todos os atuais utilizadores das valências do porto de pesca e demais infraestruturas, sejam pescadores, armadores, prestadores de serviços de apoio à atividade, comerciantes de pescado e outras atividades económicas dependentes como o turismo e a restauração, diretamente dedicada à comercialização de pescado fresco”, o que não se verifica até ao momento.

Não obstante as problemáticas levantadas quanto à intervenção que carecem ainda de Estudo de Impacto Ambiental e de definição viável a nível ambiental e socioeconómico, a ADPL e o Ministério do Mar decidiram avançar, em finais de fevereiro deste ano, com o concurso público para as intervenções relativas ao “quebra-mar” de 300 metros. Esta decisão tem levado à contestação das diversas forças políticas, população, associações ambientalistas e setoriais.

Para além disto, é sabido que este tipo de construção terá impacto na orla costeira mais a sul e que este não foi considerado, nem os autarcas do território possivelmente afetado consultados. De facto, a tipologia desta intervenção afeta com magnitude bastante variável as características dos fluxos naturais e a urbanização da orla que é uma das questões mais prementes da morfodinâmica costeira, algo que o próprio Programa da Orla Costeira Caminha-Espinho (POOC – CE) reconhece. Acrescente-se que nas audições promovidas pela Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território, Descentralização, Poder Local e Habitação na Assembleia da República, realizadas no âmbito deste POOC –

CE, vários autarcas questionaram precisamente as intervenções previstas no Porto de Leixões e o seu impacto na Orla Costeira a sul deste porto.

De facto, na análise do POC – CE, fica a dúvida se, com esta precipitação, a administração portuária estará a incumprir com uma série de requisitos da compatibilização com o Ordenamento do Território, nomeadamente: gerir de forma sustentável os espaços e as infraestruturas de interface terra-água; promover a qualificação das estruturas portuárias da pesca e as infraestruturas em terra para suporte à atividade piscatória; potenciar o recreio e os desportos náuticos através da adequação das estruturas portuárias às diversas práticas e às condições locais. Poder-se-ia dizer até que, pelo contrário, a APDL decidiu avançar com intervenções de elevado impacto sem definição concreta de todos os efeitos, tanto ao nível do desenvolvimento sustentável das infraestruturas como das atividades piscatórias ou de outras práticas locais.

De facto, os municípios do Porto e Matosinhos, concordando com a proposta de aumento da capacidade de resposta do Porto de Leixões, duvidam do processo no qual pouco participaram e de algumas das peças desta intervenção, nomeadamente a extensão do “quebra-mar”. O Presidente da Câmara Municipal do Porto, reconhecendo a “absoluta necessidade da expansão do Porto de Leixões”, não deixa de sublinhar a necessidade de se manter a “qualidade da água”, uma vez que quanto maior for o molhe mais águas paradas haverá na bacia e maiores poderão ser os “efeitos da poluição”. A Câmara Municipal do Porto aprovou por unanimidade uma moção em que refere que às dúvidas levantadas pela Águas do Porto, a Agência Portuguesa do Ambiente, não respondeu, tal como ocorreu com as restantes (85) participações na Consulta Pública.

A ausência de informação atempada, rigorosa e transparente sobre um assunto de extrema importância levou a contestação semelhante por parte da Assembleia Municipal de Matosinhos (AMM) que marcou uma Assembleia Extraordinária para analisar apenas esta questão, assim como a Câmara Municipal de Matosinhos. Este consenso entre forças políticas demonstra que há uma enorme e comum preocupação face ao recente anúncio do concurso para o prolongamento do quebra-mar exterior do Porto de Leixões, e respetivas acessibilidades. E apesar da APDL ter promovido uma reunião em sede de Comissão Permanente do Planeamento/PDM e Ambiente da Assembleia Municipal de Matosinhos, na semana anterior a esta sessão extraordinária da AMM, as dúvidas e ambiguidades que envolvem o processo mantiveram-se, tendo ficado por esclarecer,

igualmente, ainda a falta de projeto, e respetivo Estudo de Impacto, da construção do Novo Terminal de Contentores que cumulativamente acarretará impactos ainda não estudados ou acautelados.

Esta questão não é nova para a APDL, a quem reiteradamente foi solicitado uma análise do problema de forma abrangente. Aliás a Comissão de Avaliação, a propósito do PDA do EIA do NTC diz mesmo nas páginas 7 e 8: “O projeto está enquadrado em instrumentos de planeamento superior, designadamente a Estratégia do Governo Português para o Aumento de Competitividade portuária (2017 – 2026) e no Plano Estratégico de Desenvolvimento da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., desconhecendo-se, no entanto, se algum deles foi objeto de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). Neste seguimento, o EIA a desenvolver deverá objetivamente incluir esta análise, bem como integrar as orientações/recomendações decorrentes de uma eventual AAE/Declaração Ambiental emitida nesse âmbito.” Algo que já havia sido referido pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, conforme se pode ler em Parecer da Comissão de Avaliação sobre o Processo de AIA do Quebra-Mar, na página 6 e 8 “Em 2016 e 2017 a CCDR-N participou, por convite da APDL, em diversos workshops e reuniões referentes ao desenvolvimento do Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL para o ciclo 2016-2026. Nesse âmbito, face ao disposto no regime jurídico de avaliação ambiental de planos e programas vigente – Decreto-Lei n.º232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio – designadamente o estabelecido na alínea a) do ponto 1 do artigo 3.º, Âmbito de aplicação, que determina que estão sujeitos a avaliação ambiental os planos e programas para os sectores da agricultura, floresta, pescas, energia, indústria, transportes, gestão de resíduos, gestão das águas, telecomunicações, turismo, ordenamento urbano e rural ou utilização dos solos e que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos mencionados nos anexos I e II do RJAIA, houve a oportunidade de expressar o entendimento de que o Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL deveria ser objeto de avaliação ambiental estratégica (AAE), nos termos legalmente exigidos. Não obstante, em resposta ao pedido de elementos complementares, veio a APDL informar que tal não aconteceu, o que se considera ter em muito prejudicado a presente avaliação, já que, entre outros, através daquele exercício de AAE ter-se-ia tido a oportunidade de, a uma escala adequada, avaliar conjugada e complementarmente os diversos projetos objeto do PED 2016- 2026, bem como definir

e validar as melhores opções de desenvolvimento, para além de possibilitar a integração, nesta avaliação, das orientações/recomendações decorrentes do exercício de avaliação estratégica desenvolvido e da Declaração Ambiental emitida nesse âmbito.”

Estudos de Impacto Ambiental realizados

Este tipo de intervenções não pode descurar a articulação dos vários instrumentos de planeamento e gestão territorial e permitir análises dispares dos planos em vigor ou planeados, sob pena de estarmos a proceder a intervenções avulsas e inconsistentes com a obrigatoriedade de fazer face às alterações climáticas e à erosão costeira que assola o país. De facto, é o próprio Ministro do Ambiente que defende a necessidade de “perceber o território como um agente de transformação (...) ao qual temos de saber impor limites.” (cf. João Matos Fernandes - PNPOT).

Existe, portanto, a consciência plena da importância do Porto de Leixões em termos económicos e geoestratégicos, bem como a consequente melhoria da sua competitividade e eficiência. Mas existe também a noção da importância de prevenção e articulação entre os diversos agentes e respeito para com o território de forma a não aprofundar os efeitos da erosão costeira e aumentar os episódios de galgamento já tão frequentes nestas zonas. Para além disto, não foi acautelado o respeito pelos habitantes locais e a sua economia, a sua saúde pública e o ambiente garantindo inequivocamente a qualidade de vida da região norte, que não deve ser relegada para um lugar secundário como tem ocorrido neste processo. Aliás, as próprias normas de salvaguarda desta Orla Costeira apontam, hoje em dia, para “a necessidade de adoção de medidas que reduzam a exposição de indivíduos, atividades e infraestruturas aos riscos”, “a contenção dos processos de artificialização” e “a preservação das funções ecológicas das áreas naturais (...) e das massas de águas costeiras” (POCCE).

De facto, os dois Estudos de Impacto Ambiental existentes - e a falta de um outro EIA que sobre os impactes cumulativos - não podem ser ignorados pois apontam, entre outros, para a deterioração da qualidade de água, do ar e dos solos, para a alteração morfológica da praia, para o aumento dos níveis de ruído e do tráfego rodoviário, para a excessiva contentorização, e ameaçam diretamente os desportos náuticos, a restauração, enfim, a economia local e regional. Para além disto, põe-se em causa o usufruto das praias de

Matosinhos e Porto, assim como restantes praias a sul da intervenção, tal como referiu o autarca de Espinho em audição sobre o POC-CE. Os impactos negativos acarretam riscos elevados quer na fase de construção quer na fase de exploração da obra, atestados nos pareceres emitidos por algumas entidades, de entre as quais a própria Câmara Municipal de Matosinhos.

Assim, é cautelar que se proceda à suspensão do Concurso Limitado por Prévia Qualificação aberto a 22 de fevereiro, pois o concurso tendo uma duração de 30 dias após lançamento e mais 75 dias para decisão administrativa relativamente à qualificação das candidaturas por parte da entidade adjudicante, está baseado em informações incompletas e análises de impacto não cumulativas que por várias entidades foram solicitadas e referidas e que podem vir a por em causa o próprio procedimento concursal e acarretar acréscimo de custos para o erário público, devido a má gestão e parca análise de investimentos tão importantes.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte Projeto de Resolução recomendando ao Governo:

- 1) A suspensão do concurso limitado por prévia qualificação para o Prolongamento do Quebra-Mar Exterior e Acessibilidades Marítimas do Porto de Leixões, até que todo o processo de avaliação das obras do Porto de Leixões esteja concluído nomeadamente no que concerne ao Novo Terminal de Contentores, e respetivo Estudo de Impacto Ambiental, assim como o destino do Porto de Pesca e todos os impactos sejam analisados cumulativamente;
- 2) A reabertura do processo de consulta pública quanto a estas três operações, informando a população, poder local dos municípios do Porto e Matosinhos e associações ambientalistas e setoriais do andamento de todo o processo e de todas as peças da intervenção, com vista a ser efetuada uma análise aturada e rigorosa de todos os projetos, e respetivos Estudos de Impacto, desenhados como um todo e não como uma mera soma das partes;
- 3) A inclusão nos estudos de impacto ambiental a incidência nas autarquias e populações, para além de Matosinhos e Porto, e que poderão ser possivelmente

afetadas pelas alterações da dinâmica da costa que resultarão das intervenções previstas no Porto de Leixões.

Assembleia da República, 22 de abril de 2019.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,