



**CONTENTORES NA**

**TRAFARIA**

**NÃO!**



MUNICÍPIO DE ALMADA  
CÂMARA MUNICIPAL

AUDIÇÃO PARLAMENTAR  
PETIÇÃO “NÃO AO MEGA TERMINAL DE CONTENTORES NA TRAFARIA”  
Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República  
7 de Junho de 2013

**Índice de Documentos:**

- **Texto da Resolução** aprovada na Reunião Plenária realizada na Sociedade Recreativa Musical Trafariense no dia 23 de Fevereiro de 2013. 1.
- **Ofício dirigido à Sr.ª Presidente da AR** subscrito pelos eleitos locais nos diferentes Órgãos Autárquicos do Concelho de Almada e **Texto da Petição** lançada por deliberação do Plenário da População realizado no dia 23 de Fevereiro de 2013 na Trafaria, subscrita por 6.420 cidadãos a dirigir à Assembleia da República “*Não ao Mega Terminal de Contentores na Trafaria*”. 2.
- **Deliberação da Assembleia Municipal de Almada** sobre “*Terminal de Contentores na Trafaria*” publicitada pelo Edital nº 43/X-4º/2012-13, datado de 28 de Fevereiro de 2013. 3.
- **Deliberação da Assembleia Metropolitana de Lisboa** “*Parecer da Assembleia Metropolitana de Lisboa relativamente à proposta de reestruturação do Porto de Lisboa*” aprovada em 29 de Abril de 2013. 4.
- **Deliberação da Junta Metropolitana de Lisboa** aprovada em 16 de Maio de 2013. 5.
- **Certidão da Assembleia Municipal de Almada** relativa à aprovação das Propostas nºs 132/V e 133/V da iniciativa da Câmara Municipal de Almada sobre o “*Plano Director Municipal*” e “*Pedidos de Revogação ou anulação de preceitos legais ou disposições tutelares com reflexos no PDM*”, aprovadas na Sessão da Assembleia Municipal de Almada de 18 de Junho de 1993. 6.
- **Plantas do PROT-AML** - Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa de 2002, relativos à Rede Ecológica Metropolitana e Rede Ferroviária. 7.
- **Notas técnicas** relativas ao processo de ordenamento do território do Concelho de Almada e impacto da proposta do Governo de instalação de um terminal de contentores na Trafaria. 8.
- **Certidão** relativa à aprovação do parecer técnico sobre a proposta de “*Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*” aprovado em Reunião de Câmara Municipal realizada em 22 de Maio de 2013. 9.

## **RESOLUÇÃO**

### **NÃO AO MEGA TERMINAL DE CONTENTORES NA TRAFARIA**

Tendo tido conhecimento da intenção do Governo em criar na Trafaria um mega terminal de contentores, que ocupará entre 200 a 300 hectares de plano de água e de terra, autarcas do concelho de Almada, população da Trafaria e de todo o concelho, e agentes de desenvolvimento local, reunidos no dia 23 de fevereiro de 2013, na Trafaria, resolvem:

- Repudiar de forma veemente qualquer intenção de construção de um terminal de contentores na vila da Trafaria.
- Chamar a atenção que, a concretizar-se a construção deste terminal, está em causa um autêntico crime ambiental de “lesa pátria”, já que vai incidir numa zona de grande riqueza ambiental e paisagística, além de implicar a criação de uma ferrovia que atravessará vales de grande sensibilidade natural. Tudo isto em áreas inseridas em Reserva Ecológica Nacional.
- Salientar que os diferentes instrumentos de gestão do território, como o Plano Diretor Municipal e o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, não contemplam este projeto apresentado pelo Governo.
- Reafirmar que a estratégia de desenvolvimento definida para o concelho passa pela aposta no turismo, em especial no eixo Trafaria - Costa da Caparica, pela Investigação & Desenvolvimento e indústrias de base tecnológica no eixo Trafaria - Almada Nascente, pelo desenvolvimento do sector das pescas, das indústrias criativas, das micro e pequenas empresas, entre outros sectores de atividades não poluentes e com baixo impacto ambiental.
- Recordar que esta estratégia de desenvolvimento é fruto da visão e consensos estabelecidos entre autarcas, agentes económicos e populações, ao longo de vários anos. Isto é, a concretizar-se este objectivo do Governo, significa fazer “tábua rasa” de todas as decisões do Poder Local e da vontade expressa pelas populações.
- Lembrar que em Almada, nas últimas décadas, foram destruídos mais de 50 mil postos de trabalho, em virtude das sucessivas políticas dos diversos Governos, prejudicando gravemente o tecido económico local e a vida das populações.
- Exigir ao Governo que, numa altura em que é tão importante a criação de emprego, avance com os dois projetos estratégicos para o concelho de Almada - um na Costa da Caparica e o outro no Arco Ribeirinho Sul - que se encontram atualmente em “banho-maria” e que são geradores de dezenas de milhar de novos postos de trabalho, e que devolva à Marinha Portuguesa o Arsenal do Alfeite.
- Apoiar o Município de Almada no recurso a todas as instâncias judiciais nacionais e, se necessário, ao Tribunal Europeu, com o objetivo de impedir a concretização deste gravíssimo atentado contra o concelho de Almada e, em particular, contra a freguesia da Trafaria.
- Lançar uma petição a ser entregue na Assembleia da República contra este atentado ambiental, social, económico e histórico.

Concelho de Almada/Trafaria, 23 de fevereiro de 2013



MUNICÍPIO DE ALMADA

Exm<sup>a</sup> Senhora  
Presidente da Assembleia da República  
Dr.<sup>a</sup> Maria da Assunção Esteves

Senhora Presidente da Assembleia da República,  
Excelência,

Os Eleitos Locais nos diferentes Órgãos Autárquicos do Concelho de Almada procedem por este meio à entrega de 6.420 (seis mil quatrocentas e vinte) assinaturas de cidadãos e cidadãs que subscrevem a Petição "Não ao Mega Terminal de Contentores na Trafaria" dirigida à Assembleia da República a que Vossa Excelência preside, visando promover a apreciação parlamentar da intenção anunciada pelo Governo da República de instalação de um mega terminal de contentores na Trafaria.

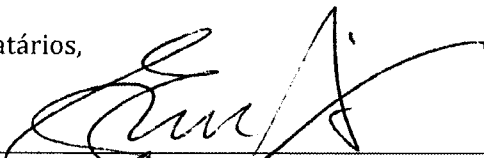
O exercício constitucional e legal do direito de Petição resultou da aprovação por autarcas e cidadãos em geral, e por unanimidade num Plenário realizado na Trafaria no passado dia 23 de fevereiro de 2013, de uma Resolução em que se previa expressamente o lançamento da referida iniciativa popular.

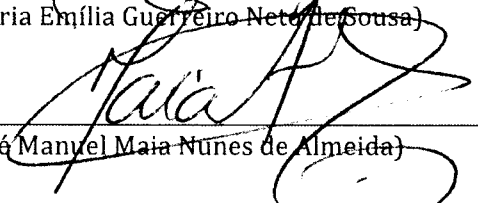
Considerando a importância local, regional e nacional da problemática em apreço e interpretando a expressão da inequívoca vontade dos cidadãos em impedir que os propósitos anunciados pelo Governo para a Trafaria/Concelho de Almada possam concretizar-se, entendem os signatários que se encontram reunidas as necessárias condições para que o conjunto dos Deputados da Nação eleitos na Assembleia da República se pronuncie sobre esta questão da máxima importância para o Desenvolvimento que se pretende equilibrado e sustentável do futuro da Trafaria, do Concelho de Almada e da Área Metropolitana de Lisboa no seu conjunto.

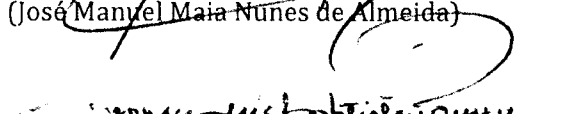
Na profunda convicção de que a iniciativa que tomamos corresponde aos superiores interesses das populações, aceite Vossa Excelência os nossos melhores cumprimentos,

Almada, 9 de abril de 2013

Os Signatários,

  
\_\_\_\_\_  
(Maria Emília Guerreiro Neto de Sousa)

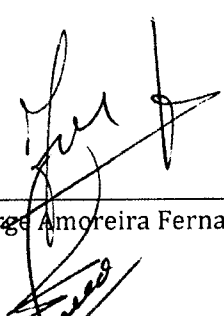
  
\_\_\_\_\_  
(José Manuel Maia Nunes de Almeida)


  
\_\_\_\_\_  
(Francisca Luís Baptista Parreira)

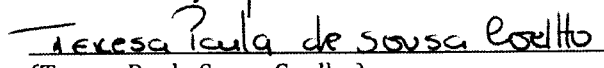


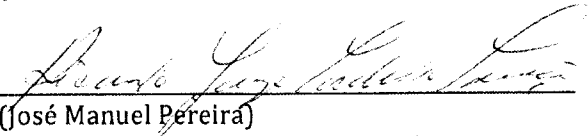


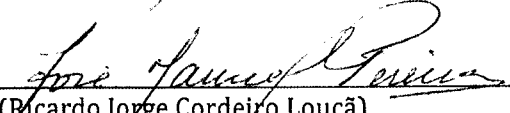
MUNICÍPIO DE ALMADA

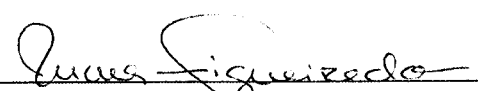
  
\_\_\_\_\_  
(Fernando Jorge Amoreira Fernandes)

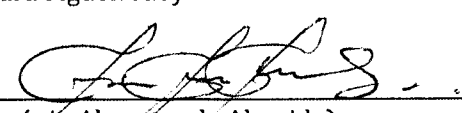
  
\_\_\_\_\_  
(Fernando Albino d'Andrade Mendes)

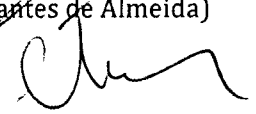
  
\_\_\_\_\_  
(Teresa Paula Sousa Coelho)

  
\_\_\_\_\_  
(José Manuel Pereira)

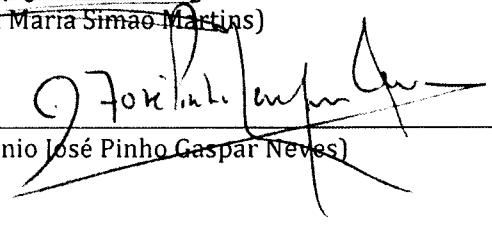
  
\_\_\_\_\_  
(Ricardo Jorge Cordeiro Louçã)

  
\_\_\_\_\_  
(Mara Figueiredo)

  
\_\_\_\_\_  
(António Abrantes de Almeida)

  
\_\_\_\_\_  
(Carlos Augusto Aurélio Alves Leal)

  
\_\_\_\_\_  
(Rosa Maria Simão Martins)

  
\_\_\_\_\_  
(António José Pinho Gaspar Neves)









MUNICIPIO DE ALMADA  
Assembleia Municipal

# EDITAL

Nº 43/X-4º/2012-13

(Terminal de Contentores na Trafaria)

EU, JOSÉ MANUEL MAIA NUNES DE ALMEIDA, PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DO CONCELHO DE ALMADA

Torno público que na Primeira Reunião da Sessão Ordinária referente ao mês de fevereiro de 2013 da Assembleia Municipal de Almada, realizada no dia 27 de fevereiro de 2013, a Assembleia Municipal aprovou a seguinte Moção/Deliberação:

## MOÇÃO/DELIBERAÇÃO

O Governo anunciou na comunicação social a intenção de criar na Trafaria um mega terminal de contentores, que ocupará entre 200 a 300 hectares de plano de água e de terra.

Esta intenção mereceu de imediato o repúdio de todos os autarcas e da população da Trafaria. Aliás, o Governo deveria conhecer a rejeição unânime dos eleitos das Freguesias, Câmara e Assembleia Municipal, aquando da discussão pública da alteração ao PROT-AML, por conter opções semelhantes (Deliberação da Assembleia Municipal de Almada, aprovada por unanimidade em 16 de dezembro de 2010; moção aprovada por unanimidade pelos habitantes da Trafaria no dia 18 de fevereiro de 2011.

Querer construir um terminal de contentores na Trafaria com esta dimensão é um grave atentado a Almada e, particularmente à vila da Trafaria. É pôr em causa o desenvolvimento de um território, é um crime ambiental, é o desrespeito pelo Plano Diretor Municipal e Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa em vigor. É mais uma afronta às populações e ao Poder Local Democrático.

A aposta para o desenvolvimento da Trafaria passa por incentivar as atividades económicas que gerem postos de trabalho, designadamente a pesca, as micro e pequenas empresas, a valorização e defesa do seu património, do ambiente e promoção do turismo, conforme previsto no Estudo de Enquadramento Estratégico para o eixo Trafaria/Costa, consensualizado com os habitantes, agentes económicos e culturais.

A Assembleia Municipal de Almada solidariza-se com a luta das populações e apoia a Resolução aprovada, por unanimidade, no plenário realizado na Trafaria no passado dia 23 de fevereiro de 2013.



**MUNICIPIO DE ALMADA**  
**Assembleia Municipal**

# **EDITAL**

## **Nº 43**

A Assembleia Municipal de Almada, reunida na sessão ordinária no dia 27 de fevereiro de 2013, delibera:

- a) Repudiar veementemente qualquer intenção de construção de um terminal de contentores na Trafaria;
- b) Apoiar o Município de Almada no recurso a todas as instâncias judiciais com o objectivo de impedir a concretização deste gravíssimo atentado contra o concelho de Almada e, em particular, contra a freguesia da Trafaria.
- c) Exigir ao Governo que avance com os dois projetos estratégicos para o concelho de Almada – um na Costa da Caparica e o outro no Arco Ribeirinho Sul, geradores de milhares de postos de trabalho e que devolva à Marinha Portuguesa o Arsenal do Alfeite.

**POR SER VERDADE SE PUBLICA O PRESENTE «EDITAL» QUE VAI POR MIM ASSINADO E IRÁ SER AFIXADO NOS LUGARES DO ESTILO DESTE CONCELHO.**

Almada, em 28 de fevereiro de 2013

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL

  
(JOSÉ MANUEL MAIA NUNES DE ALMEIDA)

ÁREA METROPOLITANA  
DE LISBOA



0338 6P/13  
8 5 2013

CÂMARA MUNICIPAL DE ALMADA  
Presid.  
10200/13  
48037/13 07.05.2013  
1 02 002

Exmo.(a) Sr.(a)  
Presidente da  
Câmara Municipal de Almada

S/ Ref.ª	S/ Comun.	Data	N/ Ref.ª	N/ Comun.	Data
			/ ASSMET /2013	044/ 2013	30-04-2013

**ASSUNTO:** Deliberações da Assembleia Metropolitana

Excelentíssimo/a Senhor/a

Junto envio, para conhecimento, a seguinte deliberação da Assembleia Metropolitana de Lisboa, aprovada na Sessão Ordinária do dia 29 de abril de 2013:

- Parecer da Assembleia Metropolitana de Lisboa relativamente à proposta de reestruturação do Porto de Lisboa.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Assembleia Metropolitana

  
João Serrano

MC/JS



A Assembleia Metropolitana de Lisboa, na sua Sessão Ordinária de 29 de abril de 2013, aprovou por maioria, com 25 votos favoráveis (dos grupos metropolitanos do PS, da CDU, do BE e um do CDS-PP) e nove votos contra (sete do grupo metropolitano do PSD e dois do CDS-PP), o seguinte documento, apresentado pela Comissão Permanente de Planeamento, Ordenamento do Território e Ambiente, com as alterações propostas pelos grupos metropolitanos do PS, CDU, BE e IOMAF.

## Deliberação

### **Parecer da Assembleia Metropolitana de Lisboa relativamente à proposta de reestruturação do Porto de Lisboa**

1. O Governo anunciou a intenção de promover, na área do porto de Lisboa, a construção de um terminal de contentores na Trafaria, um terminal de cruzeiros em Santa Apolónia e uma marina para grandes iates em Alcântara.
  2. Todos estes equipamentos serão construídos através de Parcerias Público Privadas, de modelo negocial, tanto quanto sabemos, ainda não deliberado, logo desconhecido.
  3. **Quanto ao terminal de contentores e de acordo com o anunciado:**
    - 3.1. Este obrigará à ocupação, estimada, de 300 hectares na sua maior parte no plano da água, forçando a uma enorme massa de aterro. Esta área não permite a implantação das áreas logísticas e plataformas de atividades do secundário e do terciário necessariamente complementares a um grande terminal de carga.
    - 3.2. A sua construção obrigará à implantação de infraestruturas rodo e ferroviárias pesadas, sendo que a ligação ferroviária ao terminal logístico de contentores de Lisboa, para além de implicar a construção de 50 Km de nova via (Trafaria- Poceirão), na falta da terceira travessia do Tejo, exigirá uma deslocação de mais de 200 Km.
    - 3.3. Tratando-se de um porto destinado aos "superpanamax", grandes porta contentores para as ligações transoceânicas permitidas pelo alargamento do Canal do Panamá, não se percebe a necessidade de duplicar, a cinquenta milhas náuticas, a excelente "porta oceânica" que já existe em Sines e está subaproveitada. Acresce que não existem estudos económicos comparativos que justifiquem o investimento que se pretende fazer no Porto de Lisboa  
O porto de Sines tem condições ideais para alargamento das áreas logísticas e empresariais. Tem ainda a possibilidade de criação de áreas para o transbordo de
-

cargas entre os "superpanamax" e navios de menor dimensão, fomentando as ligações marítimas à Europa (*short sea trade*), bem como os "superpanamax" e as vias rodo e ferroviárias, sendo aliás o único porto português para onde está previsto avançar ligação ferroviária de velocidade elevada e em bitola europeia.

3.4. Acresce que não existem estudos ambientais para as consequências que possam vir a decorrer, em toda a área estuarina e à frente de praias atlânticas, devido à enorme massa de aterro junto à saída do estuário do Tejo.

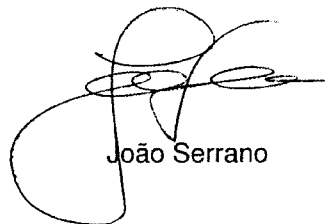
4. Quanto ao terminal de carga na margem norte do Tejo, em Alcântara, parece que tudo aconselha a sua manutenção como importante porto, considerando a importância da área metropolitana e das áreas que tradicionalmente serve, assim como é positiva a desativação da área de mercadorias, a montante.
5. Há que garantir os postos de trabalho e as atividades empresariais ligadas à atividade portuária no Porto de Lisboa, de modo sustentável.
6. Quanto ao porto de cruzeiros e à marina para grandes iates considera-se muito positiva, reforçando o destino Lisboa que já é um dos maiores portos europeus de navios de turismo e de recreio, e tem elevada possibilidade de crescimento.

Em toda a intenção agora divulgada continua a verificar-se uma enorme falha: o porto de Lisboa continua a não dispor de condições infraestruturais adequadas às necessidades dos vários núcleos piscatórios nele instalados. Urge dar resposta prioritária a esta carência.

Este documento deverá ser enviado ao Governo, aos grupos parlamentares, à Junta Metropolitana de Lisboa, aos municípios da AML, à APL e aos sindicatos que intervêm na área do Porto de Lisboa.

Lisboa, 29 de abril de 2013

O Presidente da Assembleia Metropolitana de Lisboa,



João Serrano



### Proposta nº 29/JML/2013

Na sequência da apresentação pelo Governo do designado Plano de Reestruturação do Porto de Lisboa, realizado a 22 de Fevereiro de 2013, a Junta Metropolitana de Lisboa solicitou ao seu Grupo de Vereadores da Mobilidade e Transportes que analisasse a proposta e avaliasse os seus impactos. Assim, o Grupo de Vereadores da Mobilidade e Transportes da AML emitiu o seguinte parecer:

O Governo apresentou um plano de reestruturação do Porto de Lisboa, com um investimento global de cerca de 1.000 milhões de euros, dos quais 80% serão privados, que prevê um novo terminal internacional de contentores na Trafaria, a construção e concessão de um terminal de cruzeiros, e a criação de uma nova marina, num investimento privado de 584 milhões de euros, entre obra e equipamento. O lançamento do concurso público para a construção e concessão do terminal de cruzeiros foi anunciado para abril de 2013, incluindo a construção de uma nova gare de passageiros em Santa Apolónia, numa obra que implica um investimento privado de 20 milhões de euros. Já relativamente ao terminal de contentores da Trafaria, o respectivo concurso de concessão e construção será lançado durante 2013. E a criação de uma nova marina, que compreende a requalificação das docas de Pedrouços e do Bom Sucesso, terá um investimento que ascende aos 167 milhões de euros por parte de uma entidade concessionária.

Uma primeira consideração negativa prende-se com a escassez de elementos de análise disponibilizados, a ausência de estudos actualizados sobre a evolução do transporte marítimo no país e na Área Metropolitana de Lisboa, que justifiquem esta opção, bem como de envolvimento e participação dos vários agentes na concepção deste "Plano", com as Autarquias à cabeça. Efetivamente, dado que o mesmo envolve intervenções em grande escala em toda a zona ribeirinha do Tejo, com fortíssimos impactos sobre o território, somos de parecer que estas propostas deveriam ter sido apresentadas e discutidas previamente com as Autarquias envolvidas, bem como com a própria Junta Metropolitana de Lisboa, dado os impactos significativos em termos ambientais, de desenvolvimento económico e social que podem significar para a AML e para o País.

Se relativamente à perspetiva macro de aproveitamento do Tejo como recurso económico no quadro da Área Metropolitana de Lisboa, reforçando as valências recreativas, desportivas e portuárias, assim como as infraestruturas da pesca tradicional e perspetivando a capilaridade das valências associadas à logística, a proposta enquadra-se nas ações consagradas no Plano

Estratégico do Porto de Lisboa e merece o nosso acolhimento. Já relativamente à proposta de criação de um novo terminal de contentores na Trafaria, a proposta carece não só de fundamentação técnica, como surge ao arpejo dos instrumentos de gestão do território elaborados para a Área Metropolitana de Lisboa e pelo Município de Almada.

Recordamos o Parecer elaborado sobre os impactos das medidas preconizadas no Plano Estratégico dos Transportes sobre o sistema de transportes metropolitano, realizado há cerca de 1 ano, onde se afirmava:

“O PET refere-se ainda ao sector marítimo-portuário, sendo proposta a realização de um significativo esforço de investimento nos portos nacionais, que inclui o porto de Lisboa, com o “Estudo da concessão e construção do Novo Terminal de Contentores da Trafaria”, a requalificação do “Terminal de Passageiros (Cruzeiros) de Lisboa” e a “Conclusão da construção do Novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia”, e também o porto de Setúbal, com a “Expansão do Terminal de Granéis Sólidos” e a “Expansão do Terminal Ro-Ro para jusante”. Os investimentos apontados constituem-se como medidas positivas para o aumento da rentabilidade destas infra-estruturas, contribuindo significativamente para o desenvolvimento económico. O único senão prende-se efetivamente com a nova localização para o terminal de contentores de Lisboa (para a Trafaria), cujo dimensionamento, localização e inserção no território deverá ser objeto de criteriosa avaliação e ponderação, face aos previsíveis impactes ambientais a ter em consideração, além do respeito que devem merecer as tomadas de posição políticas que as autarquias locais envolvidas já expressaram.

Na componente da logística, preconiza-se a realização de diversas acções de reforço do transporte ferroviário de mercadorias, nomeadamente (...) a “Avaliação Técnica e Económica da ligação ferroviária ao Novo Terminal de Contentores da Trafaria, de suporte à decisão de investimento” (...). Entendemos os estudos propostos como positivos, e que originem os necessários investimentos, de forma a reforçar o sistema ferroviário de mercadorias. Naturalmente que relativamente à ligação ferroviária ao Novo Terminal de Contentores, esta deve ser avaliada, tendo em vista uma nova localização.”

Efetivamente, o Governo avança com a apresentação pública deste designado “Plano”, sem auscultar e envolver os diversos parceiros e interessados, nomeadamente as Autarquias, revelando um profundo desrespeito institucional ao não consultar os representantes democraticamente eleitos pelas populações em cada Concelho, e introduz mecanismos de violação dos principais instrumentos legais de ordenamento do território, a que todos sem excepção devem estar subordinados.



A criação de um novo terminal de contentores na Trafaria e a correspondente ligação ferroviária, tal como apresentada no modelo, violam de forma clara os diferentes instrumentos de gestão do território em vigor – Plano Director Municipal de Almada e Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa – que não contemplam este projecto que, a ser concretizado, incidirá numa zona de grande riqueza ambiental e paisagística e propõe a instalação da ferrovia em áreas inseridas em Reserva Ecológica Nacional.

Este "Plano", para além de colidir com o Plano Director Municipal de Almada e com o PROT-AML, introduz significativas restrições à estratégia de desenvolvimento turístico definida pela Câmara Municipal de Almada, em especial no eixo Trafaria – Costa da Caparica, e para a implantação de indústrias de base tecnológica no eixo Trafaria – Almada Nascente, tal como no desenvolvimento do sector das pescas, das indústrias criativas, das micro e pequenas empresas, entre outros sectores de atividades não poluentes e com baixo impacto ambiental, mas com elevadíssimo potencial de criação de emprego, tendo em vista a melhoria da economia local e a qualidade de vida dos cidadãos.

### Conclusões

Manifestamos o nosso veemente desagrado pela falta de respeito institucional demonstrado pelo Governo da República, ao apresentar o designado Plano de Reestruturação do Porto de Lisboa sem envolver todas as Autarquias, exigindo que todas as Autarquias da AML sejam auscultadas sobre o mesmo, e que sejam informadas cabalmente sobre todos os aspectos da proposta anunciada.

De igual modo, estranhámos e discordamos que o mesmo não respeite os principais instrumentos de ordenamento do território, a que todos devem estar sujeitos, nomeadamente Planos Directores Municipais e Plano Regional de Ordenamento do Território da AML.

Para além de todas as implicações no plano local, entendemos que esta intenção do Governo coloca problemas graves ao sector portuário regional pois, a ser efetivado, o novo terminal de contentores da Trafaria representaria uma incompreensível duplicação e centralização de meios (tudo aponta para que o novo terminal teria condições idênticas ao Terminal de Contentores de Sines que fica a pouco mais de 50 milhas náuticas), optando-se por uma lógica de competição de interesses privados e não por uma desejável complementaridade entre os portos nacionais.





Esta obra significaria a ocupação de uma área de 200 a 300 hectares de plano de água e de terra, com evidentes consequências no estuário do Tejo, bem como sobre uma zona condicionada do ponto de vista do território construído (Vila da Trafaria) e de valores naturais protegidos.

**Neste sentido, tenho a honra de propor que a Junta Metropolitana de Lisboa delibere:**

- 1. A aprovação do presente Parecer, de desaprovação do designado Terminal de Contentores na Trafaria.**
- 2. O envio do mesmo ao Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.**

Lisboa, 16 de maio de 2013

O Presidente da Junta Metropolitana de Lisboa

Carlos Humberto de Carvalho



**MUNICIPIO DE ALMADA**  
**Assembleia Municipal**

**CERTIDÃO**

EU, JOSÉ MANUEL MAIA NUNES DE ALMEIDA, PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE ALMADA, certifico, para os devidos efeitos, que na Terceira Reunião da Sessão Ordinária de junho de 1993, realizada no dia 18 de junho de 1993, a Assembleia Municipal de Almada aprovou as Propostas N<sup>os</sup> 132/V e 133/V de iniciativa da Câmara Municipal, sobre o «Plano Diretor Municipal» e «Pedidos de revogação ou anulação de preceitos legais ou disposições tutelares com reflexos no P.D.M.», sendo o seguinte o texto das deliberações aprovadas:

Deliberação

A Assembleia Municipal de Almada nos termos e para os efeitos do Decreto-Lei n<sup>o</sup> 69/90, de 2 de março, nomeadamente dos seus artigos 3<sup>o</sup>, 10<sup>o</sup>, 14<sup>o</sup>, 15<sup>o</sup> e 16<sup>o</sup>, aprova o Plano Diretor Municipal elaborado pela Câmara Municipal de Almada do qual consta de entre outros os seguintes elementos:

- Regulamento
- Planta de Ordenamento
- Planta Atualizada de condicionantes.

Deliberação

1 – A Assembleia Municipal de Almada para os efeitos do artigo 16<sup>o</sup>, do Decreto-Lei n<sup>o</sup> 69/90, de 2 de março considerando as questões colocadas pela Comissão Técnica, os resultados do inquérito Público realizado e a decisão da Câmara Municipal de 7 de maio de 1993, sobre o Plano Diretor Municipal, delibera aprovar os pedidos de revogação ou anulação de preceitos legais ou disposições tutelares:

- a) Pedido de revogação parcial do Decreto-Lei n<sup>o</sup> 46788, de 23 de Dezembro de 1963, respeitante ao “Ramal da Costa da Caparica”.
- b) Pedido de anulação do traçado do “Ramal da Trafaria” proposto pelo Gabinete do Nó Ferroviário.
- c) Pedido de revogação da Resolução do Conselho de Ministros de 10/08/89 (Diário da República n<sup>o</sup> 213, de 15/09/89, II Série) relativa à concessão à empresa Copróleo de parcela de terreno na Trafaria para a instalação de uma fábrica de óleos alimentares.



**MUNICIPIO DE ALMADA**  
**Assembleia Municipal**

d) Pedido de revogação do Decreto-Lei nº 388/76, de 24 de maio, que cria a Reserva Paisagística de Almada.

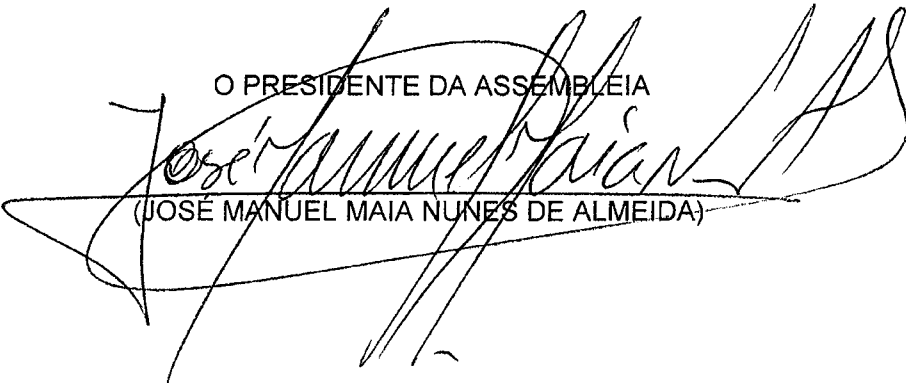
2 – A Assembleia Municipal de Almada decide ainda que os pedidos referidos em 1 devem acompanhar o pedido de Ratificação do P.D.M.

As presentes deliberações contam da Ata nº 9/V/93 a páginas 33 e 34 e foram publicitadas através dos Editais N.ºs 66/V/93 e 67/V/93 com data de 21 de junho de 1993.

POR SER VERDADE PASSEI A PRESENTE CERTIDÃO, COMPOSTA POR DUAS FOLHAS, QUE ASSINO E VAI AUTENTICADA COM O SELO BRANCO.

Almada, 06 de junho de 2013

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA

  
(JOSÉ MANUEL MAIA NUNES DE ALMEIDA)

---

ANEXO 3:

PEDIDOS DE REVOGAÇÃO



MUNICIPIO DE ALMADA  
CÂMARA MUNICIPAL

1

PEDIDO DE REVOGAÇÃO PARCIAL

RAMAL DA COSTA DE CAPARICA

Decreto-Lei nº 46788 de 23 de Dezembro de 1965

Durante os trabalhos de elaboração do Plano Director Municipal, nomeadamente através da respectiva Comissão Técnica, a CP transmitiu à Câmara de Almada (GPDM) a opinião de que deveriam constar na Carta de Ordenamento do PDM os Espaço-Canal relativos a todas as infraestruturas ferroviárias constantes do Decreto-Lei 46788 de 23 de Dezembro de 65.

Tendo a opinião da CP sido reiterada em sede de Parecer da Comissão Técnica, foi acrescentada à Proposta inicial do Plano o designado "Ramal da Costa de Caparica", sem que porém tal signifique da parte da Câmara Municipal de Almada concordância com tal Proposta.

Bem pelo contrário, considera-se hoje aquela Proposta de Ramal Ferroviário totalmente destituída de oportunidade, quer quanto ao serviço a prestar, quer quanto aos aspectos técnicos do traçado e da sua inserção no território.

Refira-se desde logo, que o próprio Decreto-Lei 46788 não incluía o "Ramal da Caparica" na relação de obras prioritárias e que a parte do texto legal que presumivelmente se lhe refere (artº 1º, alínea b.) aparece truncada, prejudicando o entendimento da dimensão e extensão da faixa de protecção estabelecida.

Refira-se igualmente, não ser do conhecimento desta Câmara Municipal qualquer evolução, em termos de estudo ou projecto, relativamente ao "Ramal da Caparica".



## MUNICIPIO DE ALMADA CÂMARA MUNICIPAL

2

Considera-se não ser necessário, nem oportuno fazer nesta ocasião um historial da evolução da Area Metropolitana de Lisboa, em termos de transportes e de processo de urbanização nos últimos trinta anos para se chegar à conclusão de que, subsistindo embora um problema de acessibilidades à zona das praias Atlânticas do Concelho de Almada e em particular à Costa de Caparica, não faz hoje sentido manter a salvaguarda administrativa da faixa de protecção do "Ramal da Caparica".

Assim, referem-se apenas um conjunto de argumentos significativos e actuais, que justificam em nosso entender a imediata revogação do D.L.46788 de 23.12.65, no que ao "Ramal da Caparica" diz respeito:

1. O PDM de Almada propõe numa abordagem integrada, fundamentada em Estudos de Especialidade, soluções de acessibilidade à zona da Costa de Caparica que ao nível dos transportes públicos passam pela instalação de uma linha de eléctricos modernos, que na Estação Ferroviária do Pragal fará interface com os outros modos de transporte previstos para a ligação a Lisboa e à Península de Setúbal. Defende-se de forma articulada uma optimização do transporte fluvial e do transporte rodoviário, estando em curso relativamente a este último, importantes obras de rede viária que em muito beneficiarão as condições de circulação.
2. A evolução da consciência técnica e cívica, relativamente aos problemas ambientais levou o nosso país a dotar-se de um quadro legal e administrativo que inclui as leis da RAN e da REN, bem como, de forma específica, a Area de Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa de Caparica, perante as quais o "Ramal da Caparica" tem de considerar-se uma aberração, que a concretizar-se, destruiria irremediavelmente a bolsa de terrenos férteis das Terras da Costa (RAN) e poria em sérios riscos a estabilidade e a integridade do monumento geológico que é a Arriba Fóssil.



MUNICIPIO DE ALMADA  
CÂMARA MUNICIPAL

---

3

3. Do ponto de vista funcional e urbanístico, não faz qualquer sentido levar um transporte ferroviário pesado até à zona da Aroeira, área residencial e turística de baixa densidade, cujo potencial de desenvolvimento implica a manutenção de tais características e uma preservação cuidadosa da Mata Nacional dos Medos e da Reserva Botânica, designios incompatíveis com o tipo de acessibilidade proporcionada pelo comboio.



PEDIDO DE ANULAÇÃO DO TRAÇADO DO  
"RAMAL DA TRAFARIA" PROPOSTO PELO  
GABINETE DO NO FERROVIARIO DE  
LISBOA

Durante os trabalhos de elaboração do PDM de Almada, a CP e o GNFL transmitiram à Câmara Municipal de Almada (GPDM) elementos de traçado de um Ramal Ferroviário para serviço de mercadorias à zona da Trafaria que aquelas entidades, como a Administração do Porto de Lisboa, consideraram de potencial expansão portuária.

Tal traçado, mais uma versão das várias ciclicamente anunciadas em conexão com os Projectos de Expansão Portuária em Trafaria-Bugio nunca teve, até à data consagração legal.

Por um conjunto de razões que relevam sobretudo da consideração de factores ambientais e paisagísticos, com a defesa do Estuário do Tejo, da Frente Ribeirinha do Concelho de Almada, com a qualidade paisagística da Barra do Tejo e do seu enquadramento urbano, defendemos também ao nível do Plano Director Municipal a exclusão da hipótese de novas expansões Portuário-Industriais na Frente Ribeirinha de Almada e em particular na zona da Trafaria-Bugio.

A expressão deste designio encontrou consagração na Proposta de Ordenamento do PDM e obteve consenso em sede de Comissão Técnica do Plano.

Consideramos assim, que afastada a hipótese da expansão Portuária em Trafaria-Bugio, deixa de fazer sentido técnico-económico o projecto do Ramal Ferroviário da Trafaria, cuja inserção no território revestiria aliás aspectos delicados em





## MUNICIPIO DE ALMADA CÂMARA MUNICIPAL

5

termos de impactes, tendo de considerar-se extremamente agressiva a solução de atravessamento da Arriba Fóssil em túnel a desembocar em longo viaduto sobre a belíssima zona de S. João de Caparica.

Desta forma parece-nos que, para além de fundamento jurídico, carece igualmente de oportunidade e pertinência a manutenção ao nível de um Projecto de Ordenamento do Território como é o Plano Director Municipal de um Projecto de traçado Ferroviário sem qualquer relação com os Objectivos de Desenvolvimento do Território em causa, no horizonte de planeamento a que o PDM se refere (10 anos), solicitando-se nesta medida as disposições adequadas à correção da situação.



MUNICIPIO DE ALMADA  
CÂMARA MUNICIPAL

6

PEDIDO DE REVOGAÇÃO  
CONCESSÃO A COPROLEO  
RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS DE 10.8.89  
D.R. Nº 213 DE 15.9.89 II Série

São hoje sobejamente conhecidos da opinião pública e em particular dos habitantes da Trafaria os graves inconvenientes que para estes resulta do funcionamento dos Silos de cereais explorados pela Silopor e instalados em plataforma conquistada ao Tejo defronte da povoação.

É igualmente inquestionável o impacto fortemente negativo daquela instalação Industrial-Portuária na paisagem da Barra do Estuário do Tejo e na faixa ribeirinha de Almada.

Parece também relativamente evidente que, se á data da tomada de decisão que levou à construção dos Silos naquele local existisse o grau de consciência técnica e cívica que hoje se verifica em relação às questões do ambiente, bem como a legislação nacional e comunitária que hoje constitui quadro de referência nesta matéria, não teria sido possível instalar a Silopor na Trafaria.

A análise desta situação, bem como da verificada ao longo da restante faixa ribeirinha do Concelho de Almada, já muito ocupada por instalações Portuário-Industriais, relacionadas com a tançagem de combustíveis mas também de armazenagem e transformação de oleaginosas (Tagol), levou a Câmara Municipal de Almada ao nível dos trabalhos do Plano Director Municipal a fixar como Objectivo de Ordenamento a contenção da expansão Portuário-Industrial na referida faixa ribeirinha, com evidentes objectivos de defesa da paisagem, de protecção do Estuário e da qualidade de vida das populações, preservando-os de níveis de poluição elevados e garantindo-lhes a possibilidade de contacto com o rio para actividades de lazer e recreio.



## MUNICÍPIO DE ALMADA CÂMARA MUNICIPAL

7

Estes objectivos, consensuais ao nível do Município, encontram igualmente concordância genérica na Comissão Técnica do Plano, estando expressos na Cartografia e no Regulamento do PDM.

Entendeu porém a Comissão Técnica veicular, através do seu Parecer, a opinião da APL relativamente à concessão à empresa Copróleo (Companhia Portuguesa de Oleos, Ltda) da declaração de utilidade pública do uso privativo de uma parcela dominial afecta à jurisdição da APL para instalação de uma fábrica de óleos alimentares.

Correspondendo a esta posição foi a Proposta de Ordenamento do PDM alterada de forma a incluir o desenho de nova plataforma a conquistar ao rio Tejo, adjacente à área já ocupada pela Silopor e a poente desta, sem que tal represente porém concordância da Câmara Municipal com tal proposta.

Pelo contrário, pelos considerandos que atrás ficaram expressos e que se apoiam nos Estudos do Plano Director Municipal e nos Objectivos de Desenvolvimento definidos para o Concelho e não tendo tido conhecimento nos quatro anos decorridos de quaisquer Estudos ou Projectos relativos à implementação do Empreendimento, solicita-se a imediata revogação da Resolução do Conselho de Ministros de 10.8.89 (D.R. nº 213 de 15.9.89, II Série) e de quaisquer outros actos jurídicos ou administrativos deste decorrentes.



PEDIDO DE REVOGAÇÃO  
RESERVA PAISAGISTICA DE ALMADA  
Decreto-Lei nº 388/76 de 24 de Maio

A Reserva Paisagistica de Almada criada pelo D.L. 388/76, aparece na sequência dos Estudos Paisagísticos levados a cabo no âmbito da elaboração do Plano Integrado de Almada (ex-FFH).

A criação desta zona de Paisagem Protegida antecede a publicação de toda a legislação actualmente em vigor sobre a matéria de protecção do ambiente e, se por um lado é de enaltecer o seu mérito percusor, forçoso se torna reconhecer a sua desactualização quer quanto ao seu suporte jurídico, quer quanto à sua aplicabilidade à realidade a que diz respeito.

Ultrapassada tanto pela dinâmica do processo urbanístico nesta primeira coroa de expansão da Area Metropolitana de Lisboa, quer pelos conceitos que hoje informam tanto a legislação especificamente urbanística como a relativa à Protecção Ambiental, a Reserva Paisagistica de Almada, é hoje um limite administrativo sem conteúdo correspondente aos seus propósitos iniciais.

O Plano Director Municipal aplicou à zona correspondente à área da Reserva, vertente voltada a Norte do vale onde se encaixa a Via Rápida da Costa, os regimes da RAN e da REN, com especial cuidado no que diz respeito à protecção de linhas de água e respectivas cabeceiras, procurando garantir o funcionamento desta importante bacia de drenagem, estando previstas e projectadas as indispensáveis obras complementares do sistema como sejam várias bacias de retenção.



MUNICÍPIO DE ALMADA  
CÂMARA MUNICIPAL

---

9

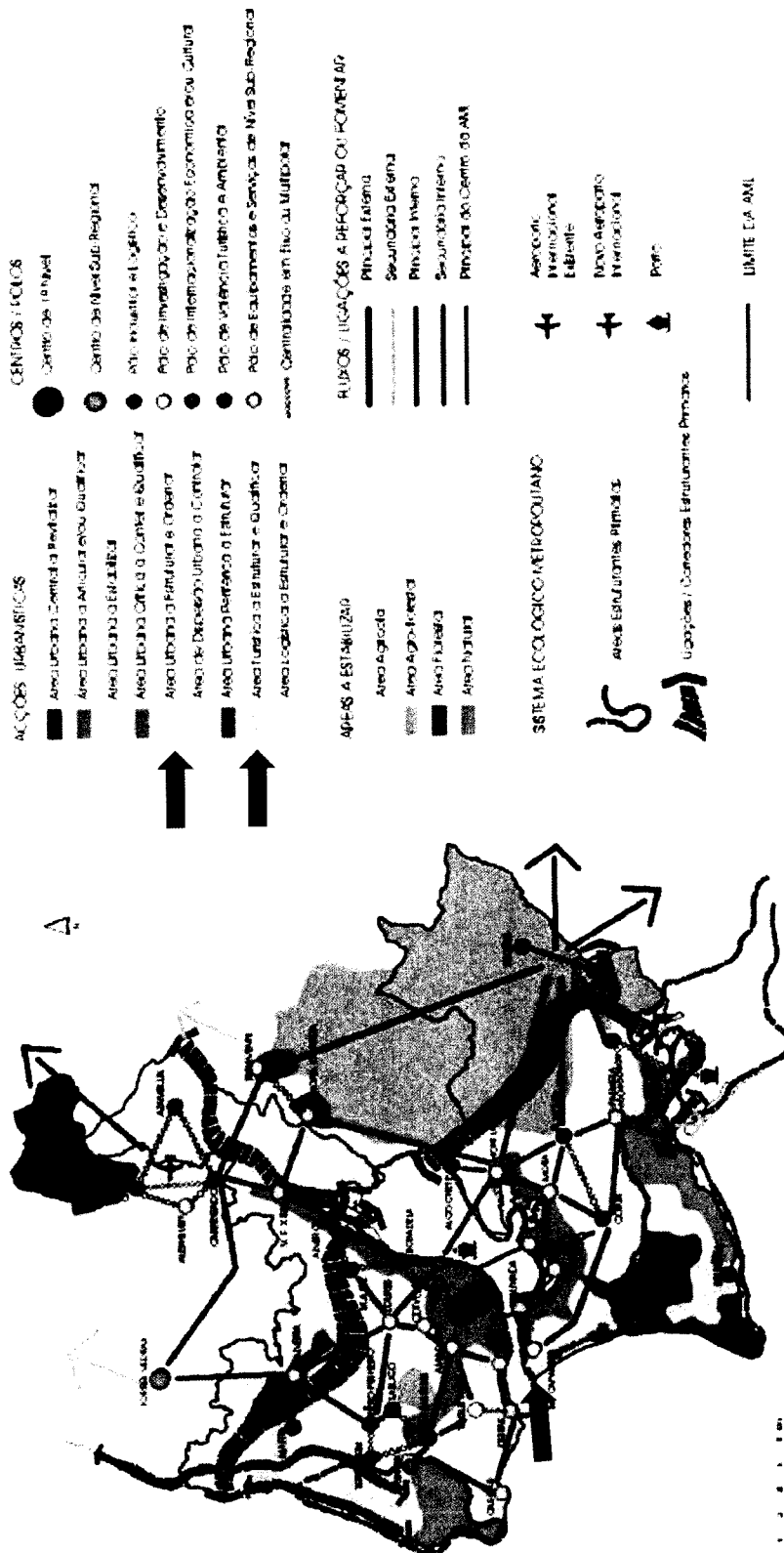
Considera-se assim pelo que atrás ficou exposto, não fazer hoje qualquer sentido manter para aquela área do território do Município de Almada um estatuto especial de protecção da paisagem, desajustado do quadro legal em vigor e redundante relativamente à realidade a que diz respeito, pelo que se solicita a imediata revogação do D.L. 388/76 de 24 de Maio.

# MODELO TERRITORIAL PROTAML 2002

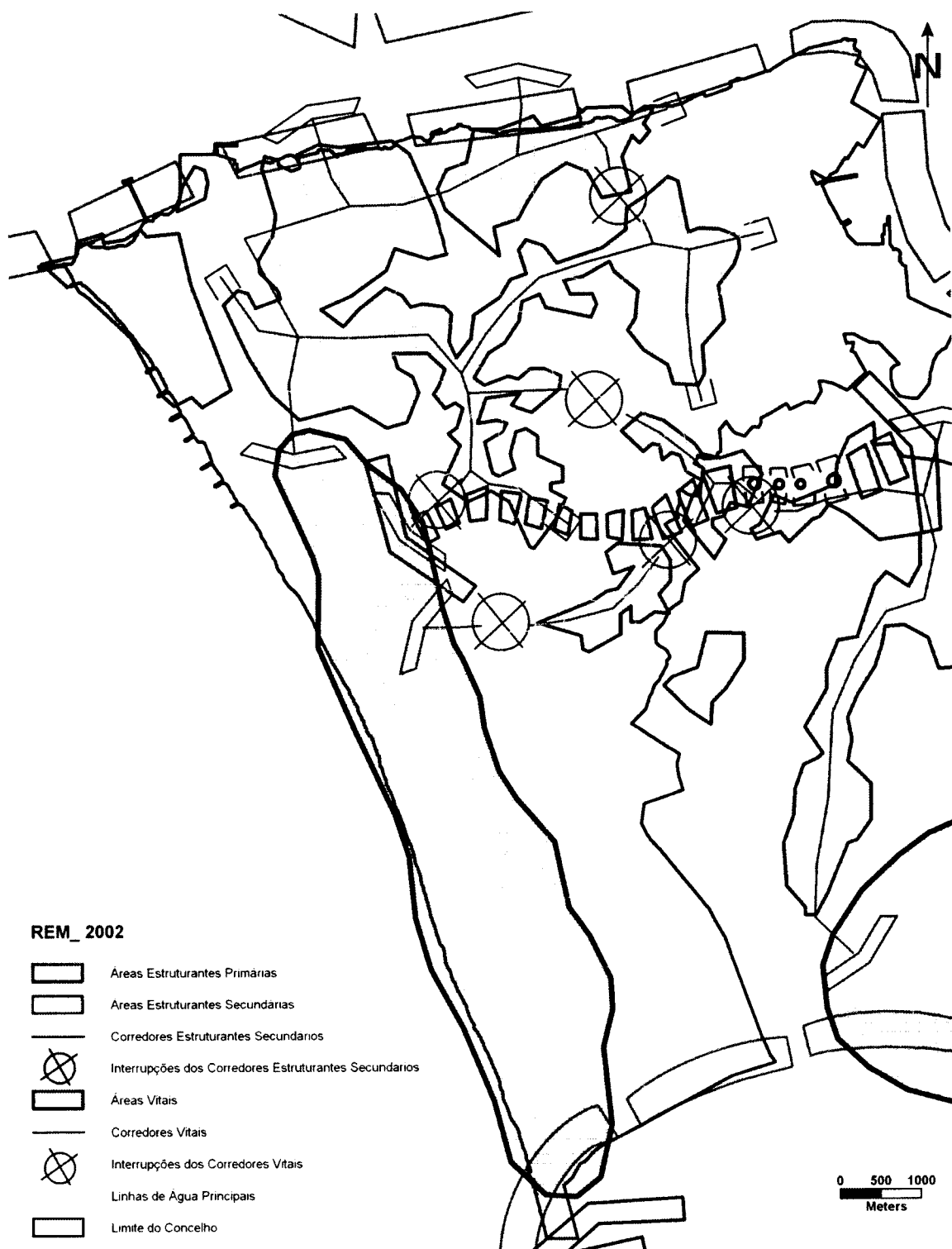
PROT-AML

39

Figura 7 – Esquema do Modelo Territorial



# REDE ECOLÓGICA METROPOLITANA PROTAML 2002





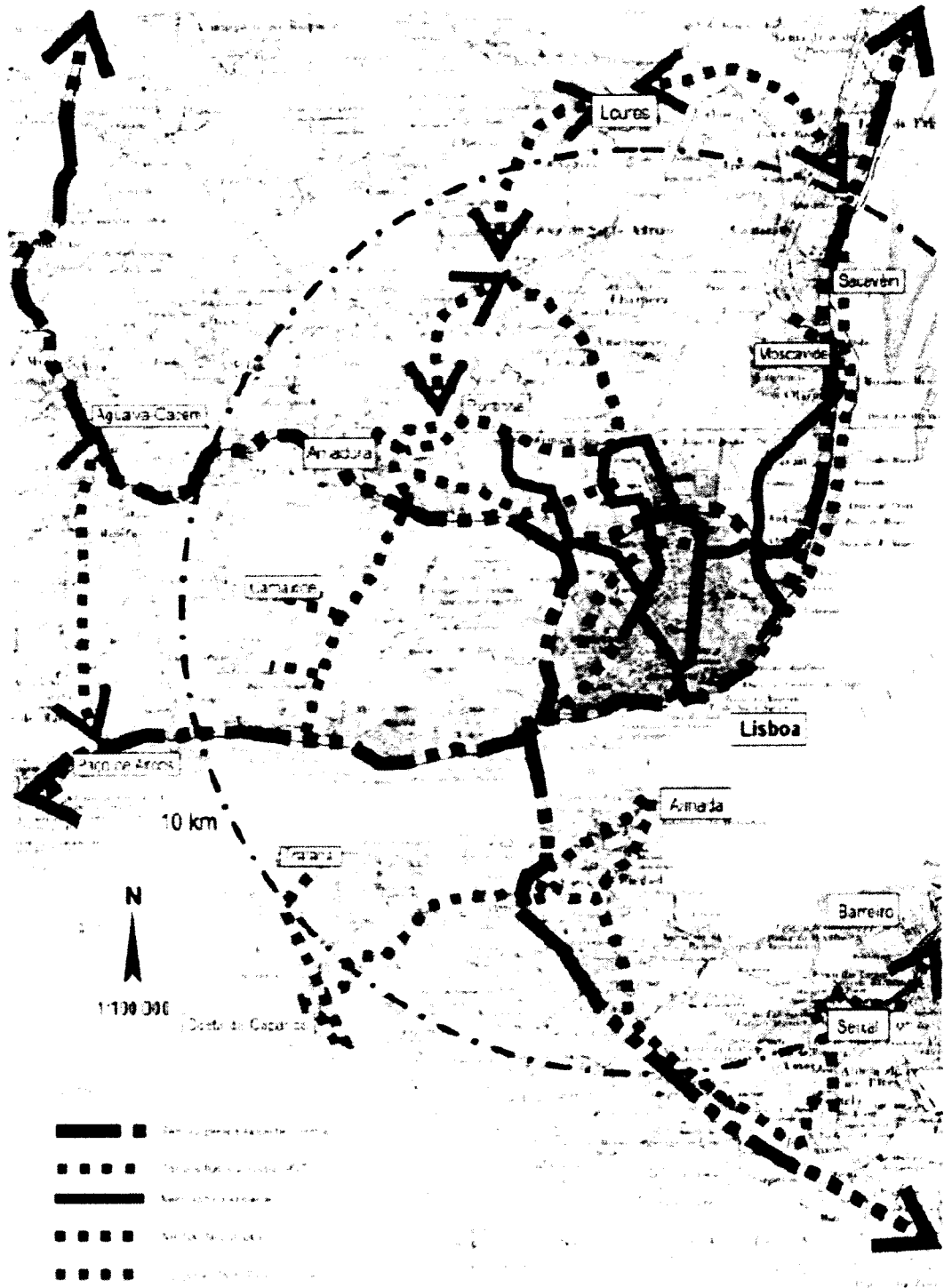


# Ferrovias Pesada e Ligeira PROTAML 2002

PROT-AML

76

Fig 11 - Ferrovia Pesada e Ligeira (Existente e Proposta)



# Apresentação REFER, 28 Maio 2013

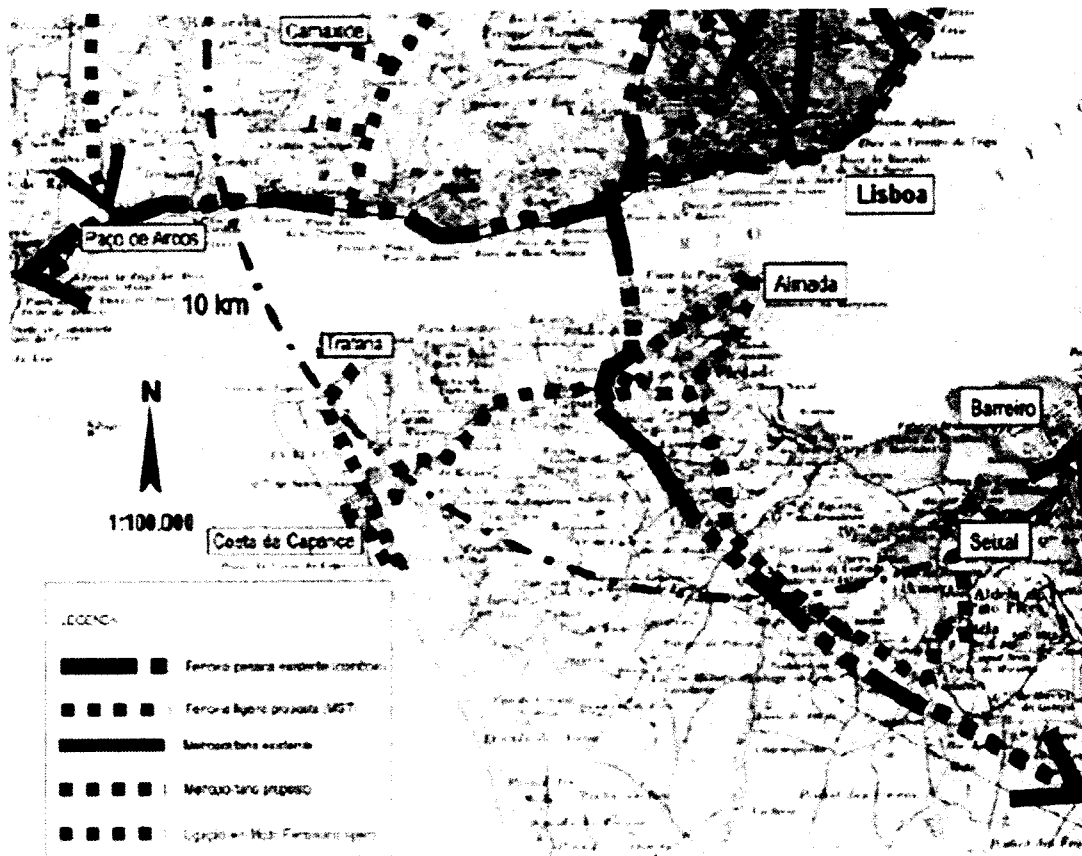
Unidade de Serviço  
Linha de Ferro do Metro de Lisboa - Terminais Barroso e da Trindade

## Principais características e Investimento



- A ligação ferroviária está prevista no PROT-LVT;

## Ferrovias Pesada e Ligeira PROTAML em vigor



# Estudos de Caracterização PROTAML 2002

Estas zonas húmidas podem ainda funcionar como locais intermédios de refúgio, no Inverno para algumas espécies de aves, tendo sido consideradas importantes para o funcionamento de um corredor ecológico para aves que liga o Sado ao Tejo.

## Conflitos e Ameaças

- Agricultura de sequeiro e pastagens
- Hortifruticultura.
- Tipologias agrícolas indiferenciadas praticadas em grandes extensões contínuas
- Desmatção frequente

## N10) PORTO BRANDÃO

Esta área nuclear representa essencialmente terrenos muito declivosos de natureza calcária margosa expostos a Norte e situados na margem esquerda do Rio Tejo. Tem por limite Sul o rebordo da costeira incluindo para Sul e suas imediações e por limites leste e oeste, respectivamente, as zonas urbanas da povoação de Trafaria e o encosto Sul da Ponte 25 de Abril. Esta área nuclear integra diversos biotopos naturais e semi-naturais nos quais se incluem matos de carrasco, matos baixos, sucessionais de distáceas, relvados, afloramentos rochosos, surgências de água etc. No passado recente anterior à expansão urbana de Almada, Charneca da Caparica e Trafaria, esta zona detinha plantas importantes e sensíveis. Para estas plantas esta área representava o limite meridional de distribuição devido ao quimismo específico dos solos.

## Valores Naturais

### Geologia e Geomorfologia

Esta área de litoral rochoso corresponde a um dos melhores cortes geológicos do Miocénico português e muito importante mesmo a nível europeu, tornado clássico pelos trabalhos de Berkley Cotter. Tem também grande interesse paisagístico dado constituir a vista panorâmica de grande parte da cidade de Lisboa.

## Flora e Comunidades Vegetais

Este território distingue-se pelas vertentes inclinadas de calcários margosos e pela presença de um tipo de vegetação adaptada a estas circunstâncias ecológicas. É um sector bastante vulnerável na medida em que a erosão mecânica e o transporte de sedimentos ao longo das vertentes, se ampliado pelas actividades humanas não ordenadas, poderá conduzir à degradação dos valores biológicos em presença.

## Fauna

Esta área propicia locais de nidificação para espécies de cariz rupícola, destacando-se neste caso a nidificação confirmada do falco-peregrino.

## Conflitos e ameaças

- Erosão
- Desmatção e consolidação da falésia, com recurso a betão
- Expansão urbana/industrial, incluindo depósitos de combustíveis e outros equipamentos
- Abertura de novos caminhos (*sensu* consequências negativas da eliminação de *habitats* importantes e ecologicamente particulares)
- Queima frequente de matos em locais sensíveis.
- Descaracterização paisagística (como aconteceu com a desastrosa localização dos silos na Trafaria)

## N11) ESTUÁRIO DO TEJO

Amplio estuário, que constitui a zona húmida mais extensa do território nacional e uma das mais importantes da Europa. Apresenta uma biodiversidade muito elevada e uma notável diversidade paisagística, em boa medida associada a usos agro-silvo-pastoris de baixa densidade. É notável pela grande extensão relativa da faixa entre-limares, que desempenha funções essenciais para a manutenção dos ecossistemas estuarinos e do litoral adjacente. Encerra talvez as maiores



- Na sequência da ratificação do PDM Almada, no final da década de 90 a CMA encetou um processo de Agenda 21 Local, tendo, nesse âmbito, desenvolvido estudos e campanhas de amostragem de grande abrangência e diversidade territorial, com metodologias validadas cientificamente, que permitiram um conhecimento profundo e aturado dos valores biológicos e geológicos existentes no concelho de Almada.
- Para o efeito, foram estabelecidas parcerias com diversas instituições de investigação, com reconhecido mérito científico em diferentes áreas do conhecimento biofísico e ambiental, destacando-se o Centro de Biologia Ambiental da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, o Centro de Oceanografia da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, o Centro de Geologia da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, o Centro de Estudos Geológicos da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa e o CENSE (*Center for Environmental and Sustainability Research*) da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.
- Esta dimensão da intervenção da CMA resultou, entre outros, em:
  - desenvolvimento de estudos de inventariação da flora e fauna do concelho,
  - delimitação de habitats da Directiva,
  - estudos de fragmentação e cálculo do índice integrado de biodiversidade, que contempla diferentes grupos taxonómicos (mamofauna, avifauna, entomofauna e briófitos),
  - monitorização da qualidade ambiental da frente ribeirinha e atlântica de Almada, através do Índice Biótico Marinho,
  - realização de campanhas para acompanhar as alterações das comunidades ícticas da costa atlântica decorrentes do eventual aumento da temperatura média do mar,
  - análise da acumulação e amplificação de metais pesados nas cadeias alimentares estuarinas,
  - avaliação dos efeitos das alterações climáticas nas zonas costeiras do concelho de Almada, através da modelação dos principais factores forçadores da dinâmica costeira (ondas, marés, sobreelevação meteorológica, vento, nível médio do mar).

### **Massa de Água e Hidrodinâmica Estuarina**

- Os estuários, entendidos na sua generalidade como um dos ecossistemas de maior produtividade biológica do planeta, contribuem decisivamente para o enriquecimento das zonas marinhas adjacentes, permitindo aí o recrutamento de **diferentes espécies de moluscos, crustáceos e peixes**, muitos deles de grande valor comercial, **sendo muito relevantes a uma escala regional**.



- O estuário do Tejo, em particular, pela sua dimensão e situação de transição biogeográfica, **comporta um valor ambiental importantíssimo**, estando por essa razão consagrado no PROT-AML como “Área estruturante Primária” da REM (Rede Ecológica Metropolitana).
- A alteração dos regimes hidrodinâmicos e do transporte sedimentar, que decorrem da utilização portuária da foz do estuário do Tejo, terá consequências de muito difícil predição, sendo certo que na sua globalidade, **produzirão alterações muito significativas das condições ecológicas actuais, muito provavelmente de grande magnitude, sendo irreversíveis e permanentes**.
- Se a este projeto estiver associado o fecho da Golada, **a magnitude dos impactes pode crescer exponencialmente, estendendo o seu alcance para montante até Vila Franca de Xira**, área até onde atualmente se encontra a influência marinha (prisma de maré).
- Segundo o Centro de Geologia da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa,
  - O estuário do Tejo apresenta **grande atividade sedimentar**, que envolve volumes muito consideráveis de sedimentos, e assume intensidade muito elevada devido à grande dimensão do estuário, ao elevado prisma de maré e à intensidade da agitação marítima.
  - Sendo o **estuário do Tejo um sistema em equilíbrio dinâmico**, a perturbação das suas dimensões, da sua forma, bem como do abastecimento e do transporte sedimentar refletir-se-á com forte probabilidade em todo o sistema estuarino, quer estas alterações sejam induzidas por causas naturais ou antropogénicas.
  - Independentemente da localização do novo terminal de contentores em sítios diferentes da região da Trafaria, as informações divulgadas até à data sobre o projecto, partilham uma característica comum: a da criação do espaço físico necessário através de construção em aterro, forçosamente de grandes dimensões e invadindo parte substancial dos fundos adjacentes pelo sul ao canal do Tejo.
  - A concretização do projecto implicará necessariamente uma **modificação da forma e secção do canal do Tejo**, que se traduzirá numa alteração do padrão das correntes de maré, da propagação das ondas oceânicas e da propagação da maré estuarina, afetando a dinâmica estuarina numa zona que excederá claramente a área de implantação do terminal.
  - A concretizar-se o fecho da Golada, para além de uma obra de dimensão colossal, terá certamente impactos também dramáticos na hidrodinâmica do estuário tal como o conhecemos nos últimos 50-75 anos, na dinâmica sedimentar e morfológica dos canais, fundos e margens, impactos que muito provavelmente se prolongarão no tempo por muitas décadas.
- A **construção do terminal de contentores na Trafaria**, independentemente das incertezas existentes quando à geometria e efetiva localização do projecto, **terá seguramente, atendendo à sua localização na secção terminal do estuário, zona**



**com intensa dinâmica sedimentar, impactos significativos no sistema estuarino e no sistema costeiro.** Estes impactos no meio ambiente não foram devidamente avaliados e poderão, à semelhança de outros erros passados, terem elevados custos ambientais, bem como uma pesada fatura económica, que deverá neste caso, ser evitada.

- Por outro lado, o acréscimo do tráfego portuário comporta um risco muito acrescido de **introdução de espécies exóticas, algumas delas com potencial para se tornar infestantes**, normalmente com um grande impacto nas comunidades autóctones, sendo que o estuário do Tejo é já actualmente identificado como **o estuário português com maior número de colonizações por espécies exóticas.**
- Acresce ainda que, uma infraestrutura portuária com estas características, impõe um conjunto de operações de manutenção dos canais de navegação da embocadura do Tejo, que para além de **poderem ressuspender e tornar biodisponíveis poluentes depositados em camadas sedimentares inferiores, como é o caso dos metais pesados**, pressupõe uma frequência e magnitude destas intervenções muitas vezes incompatível com a recuperação das comunidades bentónicas existentes, que suportam cadeias alimentares de grande complexidade.
- Estas comunidades, que têm vindo a ser estudadas na última década, registam um grande número de espécies tendo até ao momento sido inventariados no Portinho da Costa 717 espécies de macroinvertebrados bentónicos. O respectivo elenco faunístico tem variado de forma notória ao longo do estudo de monitorização, com tendência para o **aumento da riqueza biológica, densidade e biomassa** ao longo dos anos, fruto da estratégia de drenagem e tratamento de águas residuais de Almada.
- Quanto à **acumulação de metais pesados nas cadeias alimentares**, os trabalhos desenvolvidos nos últimos anos pela parceria celebrada entre a CMA e o Centro de Oceanografia, tem diagnosticado um **acréscimo de acumulação de metais pesados na biomassa de organismos estuarinos, em áreas de reconhecida actividade portuária**, com destaque para os filtradores e predadores do topo da cadeia alimentar.

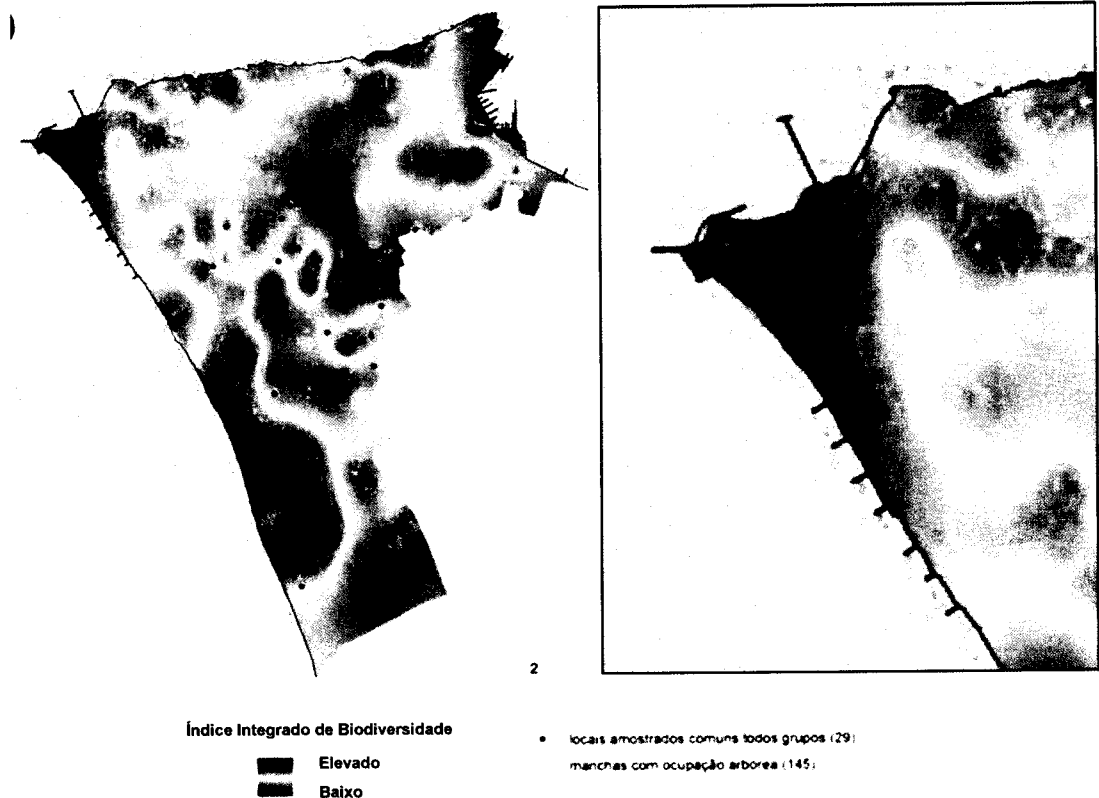
### Área Terrestre

- As áreas terrestres limítrofes à pretensa localização do terminal de contentores, integram **um conjunto de habitats da Directiva 92/43/CE, de elevado valor conservativo, valores de flora e fauna e áreas de protecção à erosão marinha**, não sendo compatíveis com a materialização de uma ferrovia que compromete a integridade da Arriba Fóssil, que **constitui um património geológico de valor inestimável.**
- Destacam-se, neste território, vários **habitats naturais e semi-naturais**, consagrados na Directiva Habitats, que são muito relevantes em termos de conservação das espécies da flora e fauna autóctones nesta região:

- habitat 1210 - Areias de praia com comunidades pontuais e esparsas de eruca-marítima
  - habitat 2110 - Dunas moveis embrionarias
  - habitat 2120 - Dunas moveis do cordão dunar com *Ammophila arenaria* (dunas brancas)
  - habitat 2130pt1\* - Dunas fixas com vegetação herbácea (Dunas cinzentas)
  - habitat 2230 - Dunas com prados de *Malcolmietalia*
  - habitat 2250pt1\* - Dunas litorais com *Juniperus* spp.
- São encontradas nestes habitats **espécies de importante interesse comunitário** como o tomilho-carnudo (*Thymus carnosus*) e a herniaria (*Herniaria marítima*), sendo por isso **classificadas no anexo B-II da directiva habitats**. Acrescem alguns **endemismos** como a perpétua-das-areias (*Helichrysum picardii*) ou o Rosmaninho (*Lavandula luisieri*).
  - Na **avifauna** destacam-se o ostraceiro (*Haematopus ostralegus*), espécie invernante classificada na categoria de Quase Ameaçada, o Maçarico-galego (*Numenius phaeopus*), espécie invernante Vulnerável, o borrelho-de-coleira-interrompida (*Charadrius alexandrinus*), migrador estival e reprodutor nas nossas costas, e o falcão-peregrino (*Falco peregrinus*), espécie com estatuto de conservação de Vulnerável que nidifica nas arribas.
  - Na Mata de S. João são frequentes rapinas como as águias-de-asa-redonda (*Buteo buteo*), as Corujas-do-Mato (*Strix aluco*) e Corujas-das-torres (*Tyto alba*). No caso dos mamíferos, são frequentes os coelhos-bravos (*Oryctolagus cuniculus*) e existem registos de Saca-rabos (*Herpestes ichneumon*), o que indica que a dimensão e recursos existentes é suficiente para albergar espécies mais exigentes em termos ecológicos.



- Por essa razão o território em questão, que integra a Mata de S.João/Mata das Abas da Raposeira, constitui uma área florestal que apresenta um **índice de biodiversidade elevado** (indicador agregado de biodiversidade para os grupos faunísticos de aves, líquenes, borboletas e mamíferos amostrados), comprovado por estudos científicos de identificação das áreas do concelho de Almada com maior valor para a conservação da biodiversidade, realizados pelo Centro de Biologia Ambiental da FCUL, que a classificam como a “área mais importante do concelho”, imediatamente a seguir à mancha da Reserva botânica da Mata dos Medos/Capuchos.



- A modelação geográfica dos indicadores de biodiversidade atribui também a esta **área de transição entre o meio estuarino e costeiro** uma importante função de corredor ecológico.
- Assim, para além do seu valor intrínseco, este território cumpre um importante papel no estabelecimento de continuidades ecológicas entre o estuário do Tejo, a frente ribeirinha e os territórios litorais atlânticos, sendo considerado um **ponto estratégico para a integridade e funcionalidade das áreas e corredores ecológicos metropolitanos**.
- Por essa razão, o PROT-AML em vigor classifica este território como “**Área Vital**” da Rede Ecológica Metropolitana (REM), dando continuidade à “Área Estruturante Primária”, que constitui a massa de água estuarina.





- Também do ponto de **vista geológico**, importa salientar que a arriba fóssil que se localiza a norte do IC20 constitui uma continuidade dos valores geológicos existentes no troço sul, que mereceram a classificação de Paisagem Protegida.
- De facto, a **estrutura geomorfológica única e singular desta arriba**, que fossilizou como consequência do fenómeno sísmico de 1755, tem uma importância à escala europeia, que não é compaginável com acções intrusivas, como a perfuração para instalação de um túnel ferroviário.
- Em conclusão, a **implantação de infraestruturas desta dimensão e natureza**, incluindo a **construção e exploração de uma linha ferroviária**, que atravessa a arriba fóssil e uma área de REN e área vital da REM para aceder à instalação logístico/portuária, não salvaguarda os importantes serviços ambientais prestados pelo estuário do Tejo e áreas marinha e terrestre adjacentes, dando-se um protagonismo desequilibrado às questões económicas, algumas delas discutíveis e envoltas em enorme incerteza, e descurando-se por completo a **magnitude e irreversibilidade dos impactes ambientais associados**.



MUNICÍPIO DE ALMADA  
CÂMARA MUNICIPAL

## CERTIDÃO

Certifico que a Câmara Municipal de Almada na sua reunião do dia vinte e dois de Maio do ano de dois mil e treze decidiu o seguinte: "Aprovar o parecer técnico sobre a Proposta de 'Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020', emitindo parecer negativo relativamente à versão em discussão pública e reiterando as posições municipais anteriormente assumidas de **total rejeição da instalação de um terminal de contentores na Trafaria**, de exigência em se considerar a criação de infra-estruturas de apoio à Pesca (Fonte da Telha, Trafaria, Cacilhas, ...) e ao Turismo, e de valorização do potencial do Arsenal do Alfeite na concepção, desenvolvimento e construção de embarcações militares, embarcações civis complexas, e de plataformas flutuantes" e "Remeter à Direcção-Geral da Política do Mar ([enm@dgpm.gov.pt](mailto:enm@dgpm.gov.pt)) esta deliberação, como contributo do Município de Almada para o respectivo processo de consulta pública".-----

O Gabinete da Presidência, aos sete dias do mês de Junho do ano dois mil e treze.-----

O Chefe de Gabinete

João Eduardo Geraledes



**Parecer Técnico à “Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020” (ENM2012-2020)  
em fase de discussão pública**

**Ministério da Agricultura e do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território  
Direcção-Geral de Política do Mar**

**Enquadramento**

A “Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020”, adiante designada por ENM2013-2020, foi aprovada em Fevereiro de 2013 pela Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), sob tutela do Ministério da Agricultura e do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.

O documento, que se encontra em fase de discussão pública até 31 de Maio de 2013, é composto pelos seguintes tomos:

<b>Documentos que constituem a ENM2013-2020</b>	<b>Nº Pág.</b>
Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020 (documento principal)	72
Anexo A: A Economia do Mar em Portugal	8
Anexo B: O Plano Mar-Portugal	43
Apêndice ao Anexo B: Os Programas de Ação	434
	<b>557</b>

Conforme referido no seu Sumário executivo, a ENM2013-2020 propõe um “*modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras que visa responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar*”.

A ENM2013-2020 identifica domínios de intervenção e apresenta um plano de ação, o Plano Mar-Portugal (PMP), que tem como objectivo a valorização económica, social e ambiental do espaço marítimo nacional, através da execução de projetos sectoriais e intersectoriais, assim como de planos estratégicos de âmbito nacional já existentes ou em fase de preparação.

Este plano de ação Mar-Portugal, consubstancia a Visão da ENM2013-2020 “*O Mar-Portugal é um desígnio nacional cujo potencial será concretizado pela valorização económica, social e ambiental do oceano e das zonas costeiras, para benefício de todos os portugueses*”.



O plano de ação Mar-Portugal consta de uma Matriz de Acção, com 3 Eixos de Ação EA (Pesquisa EA1, Exploração EA2 e Preservação EA3) e 2 Domínios Estratégicos de Desenvolvimento DED (Recursos Naturais DED1 e Outros Usos e Atividades DED2). Do cruzamento dos 3 Eixos de Ação EA com os 2 Domínios Estratégicos de Desenvolvimento, resultam Áreas Programáticas (AP) que agrupam Programas de Ação (PA), desenvolvidos através de Projetos (p).

### Análise e conclusões

O documento apresenta uma natureza muito estratégica, optando por nunca designar as infra-estruturas e obras marítimas a realizar, por exemplo portos de pesca, varadouros, terminais de cruzeiros ou portos comerciais, incluindo terminais de contentores.

É pois de estranhar a referência ao terminal de contentores na Trafaria, no capítulo III “O modelo de Desenvolvimento” (subcapítulo 3. Domínios de intervenção, 3.3. Outros usos e actividades, 3.3.1 Portos, Transportes e logística), já que isso não acontece com nenhuma outra infra-estrutura em concreto.

Esta menção é unicamente sustentada pelo Plano Estratégico dos Transportes, publicado em Novembro de 2011, que “... prevê o estudo de viabilidade de um novo terminal de contentores na Trafaria, também com capacidade para recepção de navios do tráfego intercontinental...”.

É pois lícito questionar por que razão a ENM2013-2020 ignora a ampliação do cais acostável para grandes navios porta-contentores (postpanamax e super postpanamax) do Porto de Sines, que ficará com uma extensão de 940m e uma capacidade total de 1 milhão de TEU/ano. O Porto de Sines deveria operar em complementaridade com o Porto de Lisboa e não numa lógica de competição. É bem sabido o enorme logro financeiro que constituiu a construção de um Porto de Águas Profundas em Amesterdão, com uma capacidade para 1,2 milhões de TEU, que deveria operar em concorrência com o Porto de Roterdão. O Porto de Amesterdão, que entrou em funcionamento em 2001, acabou por encerrar em 2012, depois de 11 anos em que nunca se alcançaram as expectativas de mercado previstas.

Aliás, são citados como documentos de base e contributos válidos e atuais para a elaboração da ENM2013-2020, várias políticas e estratégias de âmbito europeu e nacional, que nada referem a esse propósito:

- Estratégia Europeia 2020 (2010);
- Política Marítima Integrada (2007 e 2011);
- Estratégia Marítima da EU para a área do Atlântico (2011);
- Directiva Quadro da Estratégia Marinha (2008);
- Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016 (Dezembro 2006)



- Estudo “Hypercluster da Economia do Mar – Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa” (2009);
- Estudo “Blue Growth” (Crescimento Azul), da DG Mare da Comissão Europeia (Agosto 2012);
- Comunicação da CE “Blue Growth” (Crescimento Azul), Comissão Europeia (Setembro 2012);
- Estudo “Blue Growth for Portugal: uma visão empresarial da economia do Mar” (Novembro de 2012);
- Relatório Técnico “Economia do mar em Portugal” (Direção-Geral de Política do Mar, 2012).

A ENM2013-2020 é pois enquadrada por este conjunto de documentos, merecendo referência particular o documento da Comissão Europeia para o sector marítimo “Crescimento Azul”,

*“ A ENM2013-2020 assenta num novo paradigma para o desenvolvimento sustentado, orientado pela visão da Comissão Europeia para o sector marítimo: o “Crescimento Azul”.”*

De facto, o modelo de desenvolvimento preconizado pela ENM2013-2020 é orientado pela Comunicação da CE “Crescimento Azul”, o qual identifica cinco domínios estratégicos de intervenção preferencial, a **energia azul**, a **aquicultura**, o **turismo marítimo**, **costeiro e de cruzeiros**, os **recursos minerais marinhos** e a **biotecnologia azul**.

Conclui-se portanto que esta estratégia europeia para a economia do mar não dá relevância, em geral, ao desenvolvimento das actividades portuárias, por ventura devido à oferta de infra-estruturas portuárias para o transporte marítimo actualmente existente na Europa, que excede a procura médio e a longo prazo.

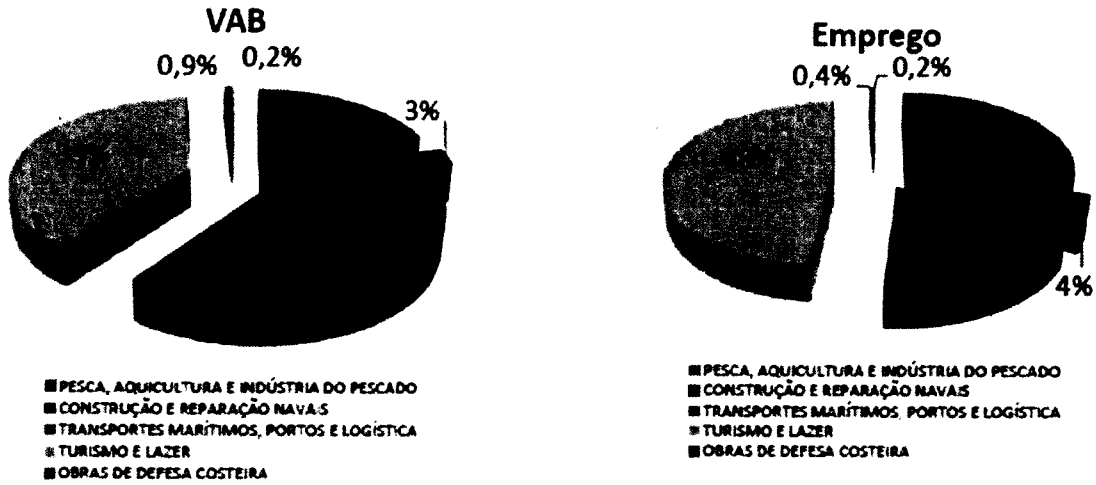
Pelo contrário, o “Crescimento Azul”, privilegia o turismo marítimo, sublinhando, por exemplo, que a procura mundial turística de destinos para a prática de surf e windsurf é actualmente de 10 milhões/ano e que se verifica um aumento anual de 500.000 praticantes/ano, particularmente relevante em Portugal. Também se verifica um crescimento muito substantivo do turismo de cruzeiros no Atlântico norte, constituindo Lisboa e Southampton 2 dos 10 maiores portos mundiais de cruzeiros.

Neste documento é igualmente salientado que no Atlântico norte, são as **indústrias do turismo e da pesca as maiores empregadoras do sector marítimo**, e não as indústrias portuárias.

Esta é também a realidade em Portugal, como se pode observar na análise de alguns indicadores socioeconómicos relevantes, designadamente o Valor Acrescentado Bruto (VAB) e o Emprego. Em 2010 o VAB gerado pelo sector do “Transportes Marítimos,



Portos e Logística” teve um peso de 36% para o VAB da economia do mar, embora tenha contribuído apenas em 19% na criação de emprego.



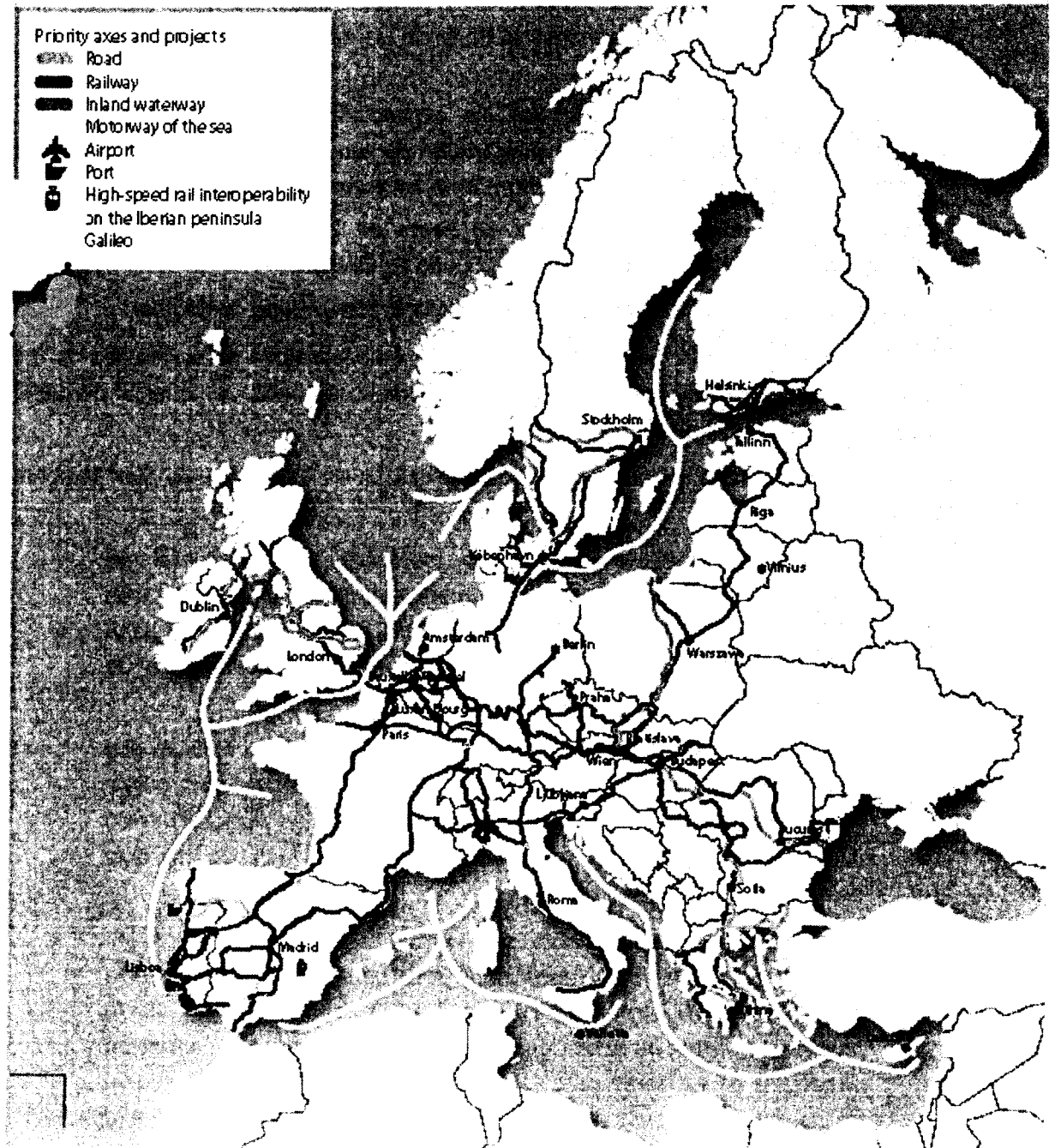
Fonte: Anexo A “A Economia do Mar em Portugal”, da ENM2013-2020.

Ainda sobre as infraestruturas portuárias, a CMA considera relevante a Comunicação “A sustainable future for transport” (DG TREN da Comissão Europeia, 2009), que define os principais corredores e autoestradas marítimos para o transporte de carga e passageiros (TEN-T, *Trans-European Transport Networks*).

Em Portugal são assinalados os portos de Sines e Leixões, mas não o de Lisboa, nem um possível terminal de contentores na Trafaria.



Figura 24 – Infraestruturas prioritárias para o transporte marítimo





No contexto da análise da ENM2013-2020 é também importante ponderar o documento “**Blue Growth for Portugal: uma visão empresarial da economia do Mar**”, lançado em Novembro de 2012, amplamente citado nesta estratégia. Aqui é apresentada uma visão da APL (2012) para o desenvolvimento do Porto de Lisboa, que entre outros objectivos, preconiza:

- **desenvolver o transporte fluvial do Tejo**, expandindo o raio de acção deste porto para a região norte, sendo ideal a **construção de um terminal portuário capaz de servir a plataforma logística de Lisboa norte na zona de Castanheira do Ribatejo**;
- **expandir e aumentar a capacidade do Porto de Lisboa**, alinhando a doca de Alcântara com a doca contígua da Rocha Conde de Óbidos,
- desenvolver um trabalho conjunto e mais articulado com o Porto de Setúbal.

Em 2012, portanto, a APL nada refere em relação à necessidade de construção de um mega terminal de contentores na Trafaria, ambicionando ao invés um terminal portuário na zona de Castanheira do Ribatejo.

O “**Blue Growth for Portugal: uma visão empresarial da economia do Mar**” também sublinha:

*“ ... a aposta de Sines como hub portuário e plataforma de transshipment, bem como em certa medida com a internacionalização crescente do Porto de Leixões, por onde se processa uma parte relevante das exportações da região Norte e crescentemente de algumas regiões espanholas limítrofes. (...)”*

*Através principalmente do Porto de Sines, no futuro ainda mais do que hoje, espera-se, Portugal será a origem de navios feeder para outros portos europeus de dimensão regional, ganhando um posicionamento estratégico no sistema portuário europeu mais relevante do que hoje detém.*

*Refira-se ainda, relativamente aos portos nacionais e a Sines em especial, pelas suas características de porto de águas profundas e pela possibilidade de expansão da sua área de operação, que com a previsível abertura do novo Canal do Panamá em 2014, que permitirá a passagem de Ocidente para Oriente de porta-contentores até 12.000 TEU's, se abrem novas oportunidades a Portugal poder desempenhar e consolidar um papel de plataforma giratória portuária na Europa.”*

*“ ... a plataforma de Lisboa Norte, que se ficar adjacente a um novo cais portuário em Castanheira do Ribatejo, se poderá vir a tornar num novo terminal do Porto de Lisboa, bem como as novas plataformas de Leixões e de Aveiro.”*





Face ao exposto, a CMA entende que **deve ser retirada esta menção ao Terminal de Contentores da Trafaria da ENM2013-2020** (pág. 49), em coerência com a abordagem às outras infra-estruturas marítimas previstas, em planeamento ou em execução.

Da mesma forma, no Anexo B “Plano Mar-Portugal: os Programas de Acção”, no Domínio Estratégico de Desenvolvimento DED 2 “Outros Usos e Actividades” e eixo de Acção EA2 Exploração (pág. 26), deve ser ponderada a referência,

*“ Publicação e implementação do Plano Nacional Marítimo Portuário (PNMP) e a integração do planeamento portuário no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) ...”.*

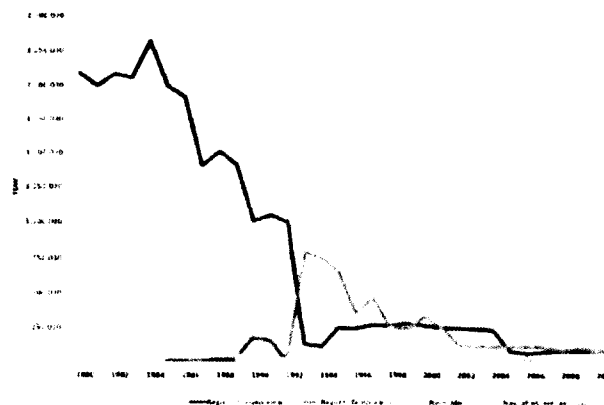
De facto, a ENM2013-2020 não pode incitar ao incumprimento das disposições nos diplomas legais que enquadram o ordenamento do território, nem conflitar com a jurisdição territorial da competência dos Municípios, consagrada no RJIGT.

Por outro lado, a CMA considera que a ENM2013-2020 é muito generalista e pouco ambiciosa em relação ao desenvolvimento do **sector das pescas**.

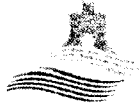
A ENM2013-2020 embora reconheça o *“decréscimo do número de pescadores e de embarcações registadas”* e *“um consistente registo negativo na balança comercial portuguesa neste setor”*, ao nível do seu plano acção constante do Anexo B (Anexo B – Apêndice 1 – Adenda J Recursos Naturais, Pesca e Indústria do Pescado), não prevê a implantação de quaisquer infra-estruturas de apoio à pesca, ainda deficitárias em alguns locais do País, designadamente no concelho de Almada (Fonte da Telha, Trafaria, Cacilhas, ...). O plano para este sector integra 6 projectos e 1 programa de acção que são omissos relativamente a infra-estruturas de apoio à pesca (portos e varadouros). Também o Anexo B “Apêndice 1 – Adenda R: Obras Marítimas”, nada contempla a este respeito.

Desta forma será difícil inverter o declínio da frota nacional, que deve suportar um sector pesqueiro robusto e viável.

Figura: Evolução da frota Nacional por tipo de Navio e Registo



Fonte: Relatório de Atividades do IPTM (IP, 2010)



Quanto à dinamização do “Recreio, Desporto e Turismo” (Anexo B “Apêndice 1 – Adenda P”), considera a CMA que os projectos previstos na ENM2013-2020 são manifestamente pobres e de pouco alcance (Clubes do Mar, Polos do Mar, Eventos Desportivos e Pesca Lúdica).

Merece ainda nota a abordagem incompleta da ENM2013-2020 à actividade de **construção e reparação naval**, que deveria ter merecido especial atenção e relevância nesta estratégia, se o objectivo fosse efectivamente inverter o seu declínio, reconhecido no documento principal e no Anexo A:

*“ Este decréscimo foi acompanhado por um declínio do setor da construção naval, materializado no encerramento de vários estaleiros e na redução da capacidade de muitos outros.”*

*“ Relativamente à sua evolução recente, nos usos e atividades já estabelecidos destacam-se as seguintes situações:*

*(...)*

- Atividades que estiveram em declínio, como o sector da construção e reparação navais e que apresentaram uma tendência de recuperação, ao nível do VAB e da produção, até 2008, e do emprego, até 2009, devido às componentes de reparação, manutenção e desmantelamento de embarcações, mas que voltaram a apresentar sinais de declínio em 2010.”*

Para tal, teria sido fundamental mapear os activos existentes e potenciais do País nesta actividade, designadamente o Arsenal do Alfeite. Estes estaleiros apresentam actualmente um *know-how* e experiência na concepção, desenvolvimento e construção de embarcações militares mas também de embarcações civis complexas, de pequeno e médio porte (50 a 70m), de reconhecida qualidade a nível internacional. Têm também um trabalho inovador no domínio do desenvolvimento de plataformas flutuantes, para a instalação de turbinas eólicas e parques de aquacultura. A dinamização destes estaleiros constituiria pois uma oportunidade para angariar divisas no mercado internacional, com produtos de qualidade e competitivos.

Neste âmbito, a proposta de ENM2013-2020 também nada refere em relação à necessidade de construção e reparação de embarcações de fiscalização e patrulha da zona económica exclusiva de Portugal, cuja frota se encontra actualmente num estado obsoleto e com falta de manutenção, frota essa cuja operacionalidade é fundamental para o País exercer as suas funções de soberania.

Assim, na Matriz de Acções do Anexo B, concretamente nos Eixos de Acção EA1-Pesquisa e EA2-Exploração, da Área Programática AP3-Construção e Reparação Naval) é necessário alavancar estas actividades e valorizar o potencial do sector da construção e reparação naval em Portugal.



Finalmente entende a CMA que tendo em atenção o propósito da ENM2013-2020 “*Nas últimas décadas tem emergido, em todo o mundo, a consciência de que a gestão e a governação do Oceano e das zonas costeiras, incluindo as atividades humanas aí realizadas, devem ser abordadas de forma abrangente e integradora, procurando o desenvolvimento sustentável e adotando uma ação precaucionaria na gestão de riscos, de acordo com uma perspetiva ecossistémica.*”, se impunha submeter este documento a um processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), dando assim cumprimento ao disposto no Decreto-Lei nº232/2007, de 15 de Junho.

O artigo 3º deste diploma estabelece as tipologias de planos e programas a sujeitar a AAE, donde se conclui que a ENM2013-2020, pelo âmbito alargado de aplicações que enquadra, se qualifica claramente a um processo desta natureza. Por outro lado, a AAE, enquanto ferramenta de avaliação de impactes a nível estratégico, deve neste caso particular permitir analisar prospectivamente o efeito de impactes cumulativos e incorporar princípios de sustentabilidade ambiental nos respectivos planos de acção ou projectos que podem decorrer da materialização desta estratégia.

Em conclusão, a CMA considera que a ENM2013-2020 em discussão pública apresenta debilidades técnicas e processuais, que resultam em incongruências e desajustamentos face aos objetivos da estratégia europeia “Crescimento Azul”, na qual deveria assentar o documento em análise:

- não responde aos cinco domínios estratégicos “Crescimento Azul”,  
**a energia azul,**  
**a aquicultura,**  
**o turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros,**  
**os recursos minerais marinhos,**  
**a biotecnologia azul;**
- é manifestamente incipiente e insuficiente em relação aos sectores das pescas e turismo;
- incorpora de forma não fundamentada e descabida a instalação de um terminal de contentores na Trafaria.

Entende assim a CMA que a aprovação do documento, tal como enviado para discussão pública, com as debilidades técnicas e processuais apontadas, constituirá a perda de oportunidade para construir uma futura economia do mar consistente e inovadora, alicerçada em políticas e estratégias europeias, nacionais e locais, numa abordagem verdadeiramente integrada e transversal.

Almada, 2 de Maio de 2013