



**AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE**

Título: Relatório de Consulta Pública

Terminal do Barreiro

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Rita Cardoso

Data: dezembro de 2018



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA	3
3. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO	3
4. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	3
5. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	4

ANEXO

- Pareceres recebidos no período da Consulta Pública

1. INTRODUÇÃO

Na sequência do procedimento de avaliação de impacto ambiental do projeto "Terminal do Barreiro" procedeu-se à abertura da Consulta Pública, no período de 26 de outubro a 7 de dezembro de 2018.

2. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

A documentação foi disponibilizada para consulta no portal participa.pt.

3. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação dos documentos foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios na CCDR de LVT, Câmara Municipal do Barreiro
- Envio de nota de imprensa para órgãos de comunicação social;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de ofício circular às ONGA constantes no RNOE.

4. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas **39 exposições** provenientes das seguintes entidades:

- Estado-Maior da Força Aérea
- Direção Geral do Território
- Turismo de Portugal, I.P.
- Juventude Popular do Barreiro
- Partido Ecologista Os Verdes
- EDP Distribuição
- Associação Barreiro – Património Memória e Futuro
- Baía do Tejo
- SAPEC Parques Industriais, S.A.
- Ecodeal
- CITRI, S.A.
- LPN – Liga para a Proteção da Natureza



- Zero – Associação Sistema Terrestre Sustentável
- 26 cidadãos

5. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

O **Estado Maior da Força Aérea** informa que, nos termos da servidão do oleoduto POL NATO de Lisboa-Montijo, estabelecida pelo Despacho do Ministro da Defesa Nacional, nº 23/MDN/83, publicado no D.R. Nº 276 de 30NOV83, o parecer é autorizado condicionado.

Refere o seguinte:

- O oleoduto POL NATO de Lisboa-Montijo (traçado Quimigal), com ligação à Base Aérea nº 6, (Montijo), de acordo com o despacho de servidão antes referido tem uma zona de proteção definida por uma largura de 6 m (centrada ao eixo do oleoduto);
- Os projetos de execução de infraestruturas de arruamentos e sinalização viária, associados à remodelação dos espaços públicos (arruamentos, circuitos pedonais e cicláveis, estacionamento, espaços verdes, entre outros), infraestruturas de distribuição de água e combate a incêndio, infraestruturas de drenagem de esgotos pluviais e residuais, infraestruturas de telecomunicações e infraestruturas de distribuição de energia em baixa tensão e iluminação exterior, devem salvaguardar a integridade estrutural e funcional do oleoduto, cabendo ao Dono de obra a assunção de responsabilidade sobre quaisquer danos que decorram dos trabalhos por ele promovidos;
- As eventuais zonas de sobreposição/intersecção do projeto com o oleoduto deve ser merecedora de estudo rigoroso, devendo ser sujeito à consideração da autoridade militar (Comando da BA6) a solução técnica que venha a ser desenvolvida pelo Dono de Obra;
- Imprecisões quanto ao traçado do oleoduto devem ser esclarecidas in loco, se necessário, solicitando apoio ao Comando da BA6.

Informa, ainda, o seguinte:

- A área de implantação prevista para o cais de contentores corresponde, em termos de área de desobstrução aeronáutica, à Zona F "Cónica", com restrições altimétricas acima da altitude 120,00m;
- Os obstáculos críticos do projeto em estudo serão os pórticos *Post-Panamax*, com altitude máxima de 91,50m. Apesar de não ultrapassarem os limites atualmente em vigor, nos termos da Circular de Informação Aeronáutica do INAC (CIA 10/2003 de 6 de maio), constituem obstáculos aeronáuticos, pelo que deve ser acautelada a implementação de balizagem diurna e noturna.

No que concerne com os acessos marítimo-fluviais, constata que a solução 2 intersesta o corredor de aproximação/descolagem da pista 08-26 do aeródromo militar a uma distância superior, resultando, face à solução 3, em melhor harmonia com a operação aérea.

Destaca, ainda, que no âmbito do projeto do aeroporto complementar de Lisboa, a solução Montijo, conforme já havia sido exposto pela ANA – Aeroportos de Portugal, contempla alterações face à servidão aeronáutica em vigor. Assim, face às alterações, a implantação do cais e zona de



manobra passará a corresponder à zona "Horizontal interior", que define limitações à constituição de obstáculos acima de 50,00m. Como tal, refere que tantos os pórticos de cais (91,50m), como o navio de projeto (50,50 m) violam os limites previstos.

Por último, nos termos do Decreto nº 42090/59 de 7 de janeiro, ressalva que o projeto final carece de autorização da FA, o qual deve apresentar informação detalhada de todos os obstáculos, nomeadamente em termos de implantação, alturas/altitudes máximas e tipo de balizagem diurna/luminosa.

A **Direção-Geral do Território** refere que dentro do limite da área de intervenção do projeto do Terminal do Barreiro não existem vértices geodésicos da Rede Geodésica Nacional (RGN), nem marcas de nivelamento da Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP).

No entanto, considera que, como o projeto prevê também a constituição de áreas exteriores ao terminal, poderão haver algumas marcas de nivelamento nas proximidades do projeto que sejam afetadas. Como tal, envia uma lista das marcas que poderão ser afetadas e cuja integridade deverá ser preservada.

Informa, ainda, que a destruição, no todo ou em parte, ou a inutilização de um vértice geodésico ou de uma marca de nivelamento pode ser configurado crime enquadrável no artigo 213º do Código Penal.

Relativamente à cartografia, verifica que nem todas as peças desenhadas apresentadas têm as coordenadas associadas à quadrícula cartográfica com visibilidade adequada.

No âmbito da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP), informa que o "Terminal do Barreiro" se localiza na margem esquerda do estuário do rio Tejo e abrange a "União das freguesias do Barreiro e Lavradio, no concelho do Barreiro.

Refere que as peças desenhadas apresentam a CAOP2015, que se encontra atualizada.

Emite parecer favorável, solicitando contudo, que seja considerado o referido no que diz respeito à Rede Geodésica.

O **Turismo de Portugal** considera que o EIA não avalia os eventuais impactes na prática de surf no estuário do Tejo na chamada "onda do catamarã".

Alerta, ainda, para a efetiva implementação das medidas de minimização previstas, em especial ao nível do descritor paisagem, quer através de soluções de materiais e cores menos impactantes em termos visuais para as estruturas permanentes a implementar, quer através do desenvolvimento e implementação de projeto de integração paisagística.

O **Partido Ecologista Os Verdes** considera que o projeto em análise constitui uma agressão paisagística da frente ribeirinha do Ribeiro, recentemente requalificada pela autarquia, uma vez que incide sobre a Av. da Praia, a marginal no centro da cidade, afetando a sua vista sobre o rio e sobre Lisboa.

Por outro lado, considera que o EIA continua a não avaliar o ecossistema em causa nem o impacto da implantação do terminal, da sua laboração e previsível aumento do tráfego de navios sobre as populações de vertebrados, peixes e mamíferos.

Refere, ainda, que não pode nem deve ser descurado dado o caráter bioacumulativo dos metais pesados na cadeia alimentar.

Considera que deveria haver uma maior incidência de amostragens, uma vez que a dragagem dos sedimentos pode representar um impacto na qualidade das águas do estuário e dos ecossistemas.

O Partido Ecologista Os Verdes considera que todo o projeto nas suas diversas vertentes tem uma avaliação global de impactos ambientais e não compartimentada.

Refere que o projeto em análise continua a não efetivar uma verdadeira estratégia de planeamento e organização funcional do sistema de mobilidade e transportes, a qual se deve exercer em estreita articulação com o modelo de ordenamento territorial preconizado nos Instrumentos de Gestão Territorial.

Relativamente ao Ruído, considera que deveriam ser apresentados os dados consolidados e um extrato do mapa do Ruído para as diferentes fases e soluções, de forma a possibilitar a avaliação do contributo do TCB e os seus impactos no território.

Por último, considera que pressupostos ou considerações como a competitividade do custo da mão-de-obra são uma mais-valia para justificar uma obra daquela natureza.

A **Juventude Popular do Barreiro** manifesta-se a favor da construção do Terminal de Contentores no Barreiro considerando um projeto de enorme relevância para o desenvolvimento económico e social da cidade.

No entanto, apresenta algumas dúvidas, tais como:

- O projeto prevê uma possível expansão?
- De que forma o projeto evitará um possível isolamento do Lavradio da restante cidade?
- A sede da empresa que vencer o concurso será estabelecida no Barreiro?
- As acessibilidades a construir incluirão travessias para o Seixal e Montijo?
- As dragagens a efetuar não afetarão a fauna e flora circundante, nomeadamente o Estuário do Tejo?

A **EDP Distribuição** informa que não existem objeções ao desenvolvimento do projeto, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

- As condições de ligação ao Terminal do Barreiro à Rede Elétrica do Serviço Público serão avaliadas em processo próprio;
- No local previsto para instalação do Terminal do Barreiro existem redes de Média Tensão de 6 e 15 kV e redes de Baixa Tensão, que poderão constituir um conflito ao desenvolvimento do projeto;
- Relativamente à infraestrutura da Rede Elétrica do Serviço Público referida no ponto anterior, devem ser garantidas as respetivas servidões e respeitadas as distâncias de segurança regulamentares;
- Eventuais alterações às redes RESP referidas que possam colidir com o desenvolvimento do projeto, terão que ser solicitadas à EDP Distribuição, com a devida antecedência.

A **Liga para a Proteção da Natureza** considera que a análise deste projeto é feita, no atual contexto de um desenvolvimento sustentável, num total desrespeito dos compromissos assumidos por Portugal em fóruns internacionais de conservação da natureza e da biodiversidade e de desenvolvimento sustentável.

Refere que este projeto, como foi apresentado e no contexto em que se insere, encontra-se também num total desrespeito pela Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade.

A LPN apresenta o seu parecer desfavorável ao EIA por considerar que este não se adequa ao projeto proposto de um novo terminal do Barreiro.

As razões apontadas são as seguintes:

- A ausência de uma análise de impactes cumulativos;
- A inadequabilidade do estudo apresentado que justifica a localização de imersão de dragados;
- A descrição metodológica para a amostragem, análise e classificação dos sedimentos a dragar não é conclusiva quanto à conformidade.

A **Zero** refere que a Política Europeia para os Portos preconiza que se deverá melhorar o perfil ambiental dos portos, dado que as atividades portuárias têm um impacto significativo em termos de emissões, ruído, poluição das águas e dos solos e fragmentação dos habitats.

No entanto, refere que nada daquelas recomendações são visíveis no projeto em análise. Refere que os impactes sobre as populações, como a qualidade do ar e o ruído, são inexplicavelmente minimizados. E mesmo os impactes sobre património são também minimizados ou nem sequer considerados.

Refere, ainda, que todos os projetos conexos, imprescindíveis são projetados para uma avaliação futura, evitando assim uma avaliação mais realista dos verdadeiros impactes ambientais do projeto.

Refere que outros projetos previstos, como o Terminal de Sucata da Siderurgia, no rio Coia, não são sequer mencionados.

Como tal, considera que o projeto deverá ser reavaliado, tendo em consideração todos os projetos essenciais ao funcionamento da infraestrutura.

Para além disso, e tendo em conta os vários projetos que a Administração do Porto de Lisboa tem previstos para a zona do Estuário do Tejo, deverá ser feita uma avaliação conjunta dos impactes cumulativos de todos eles.

Face ao exposto, a Zero emite parecer desfavorável, exigindo que sejam cumpridos os requisitos da legislação de AIA, no que se refere à avaliação dos impactes cumulativos de todos os projetos associados e conexos ao projeto em análise.

A **Associação Barreiro – Património Memória e Futuro** considera que o projeto em análise, mantém uma configuração essencialmente idêntica à que já foi reprovada e põe diretamente em causa o essencial do rico património industrial, que nele existe, devido à extensão da área que é afetada.

Manifesta preocupação quanto à dimensão do projeto em análise, cujas consequências colocam em causa o desenvolvimento de projetos sustentados nos domínios culturais, ambientais,

paisagísticos e turísticos, tendo em conta a inserção em áreas sensíveis e classificadas ao abrigo do Decreto-Lei nº 142/2008, de 24 de julho, integradas na Rede Nacional de Áreas Protegidas (criada pelo Decreto-Lei nº 19/93, de 23 de janeiro) e na Rede Natura 2000 (cujo Plano sectorial foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 115-A/2008, de 21 de julho), tais como:

- Sítio de Importância Comunitária (SIC) "Estuário do Tejo" (PTCON009), a cerca de 2 km a nordeste;
- Zona de Proteção Especial (ZPE) "Estuário do Tejo" (PTZPE0010), a cerca de 2 km a nordeste, com uma pequena "ilha" classificada na zona de Sarilhos Pequenos (cerca de 4,5 km a este);
- Important Bird Area (IBA) "Estuário do Tejo" (IBA PT021), a cerca de 2 km a nordeste;
- Reserva Natural do Estuário do Tejo (decreto-Lei nº 565/76, 19 de julho), a cerca de 12,5 km a nordeste;
- Sítio RAMSAR "Estuário do Tejo", também a cerca de 12,5 km a nordeste;
- Reserva Natural Local do Sapal do Rio Coina e Mata Nacional da Machada, aprovada por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro, a cerca de 4 km a sul;
- Sítio de Alburrica e do Mexilhoeiro e seu Património Moaqueiro, Ambiental e Paisagístico, classificado como Sítio Interesse Municipal (SIM) por deliberação do executivo da Câmara Municipal do Barreiro, a cerca de 2,3 km a sudoeste;
- Igreja da Misericórdia do Barreiro, classificada como Monumento de Interesse Municipal, por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro, a cerca de 1,5 km a sudoeste;
- Portal Manuelino da Ermida de São Sebastião, classificado como Monumento de Interesse Municipal, por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro, a cerca de 1,6 km a sudoeste;
- Edifício dos Paços do Concelho do Barreiro, classificado como Monumento de Interesse Municipal, por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro, a cerca de 1,8 km a sudoeste;
- Conjunto de imóveis ligados à atividade industrial e à obra social da Companhia União Fabril (CUF), que se encontra em vias de classificação, de onde se destacam, pela proximidade à área do projeto, o Silo de enxofre, a cerca de 1,1 km a sul, e o aglomerado que inclui o Bairro Operário de Santa Bárbara, o Mausoléu de Alfredo da Silva, os edifícios da antiga central a vapor e edifícios da primeira geração do Eng. Stinville, a cerca de 1 a 2 km a sul);
- Complexo ferroviário do Barreiro, que se encontra em vias de classificação, a cerca de 2 km a sudoeste.

Verifica, ainda, que se pretende construir dois terminais do Barreiro, sendo um de Contentores e outro de Barcaças. Conclui, também, que o Cais se prolonga pela Frente da Avenida Bento Gonçalves, também conhecida por Av. da Praia, sendo que a Projeção Perpendicular do topo do cais vai bater no Campo Polidesportivo daquela avenida, a Oeste do Clube de Vela, solução que continua a impedir o usufruto da paisagem privilegiada sobre Lisboa.



A **Ecodeal** reforça que todos os sedimentos, independentemente da classe, para serem geridos como resíduos, deve o seu produtor/detentor fazer a classificação dos resíduos nos termos da LER, Lista Europeia de Resíduos.

Refere que a escolha do código LER que melhor classifica um determinado resíduo deverá ser feita com base na descrição do capítulo e subcapítulo e por fim no processo de fabrico que lhe deu origem, tal como se pode ver em detalhe no parecer em anexo ao relatório de consulta pública.

No que diz respeito à determinação das características de perigosidade, a decisão 12014/955/EU, da Comissão, de 18 de dezembro, refere que a mesma deverá ser feita de acordo com o estabelecido no regulamento (CE) nº 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro (CLP).

Refere, ainda, que as características de perigosidade poderão ser aferidas através de determinação analítica usando-se para tal os métodos de ensaio descritos no regulamento (CE) nº 440/2000 da Comissão, de 30 de maio.

Salienta que só poderão utilizar-se métodos que envolvam ensaios em animais, na aceção da diretiva 86/609/CEE, do Conselho, de 24 de novembro, se não forem possíveis outras alternativas que proporcionem uma adequada fiabilidade e qualidade dos dados.

A **Baía do Tejo, SA**, salienta o seguinte:

- A importância do projeto em análise no desenvolvimento dos eixos do Plano Estratégico do Arco Ribeirinho Sul, especificamente no que diz respeito ao reforço da atividade económica e criação de equipamentos âncora que possam tornar-se elementos dinamizadores de uma Área metropolitana mais competitiva;
- O Terminal do Barreiro permitirá reforçar os 5 eixos prioritários de intervenção do Arco Ribeirinho Sul:
 - Atividades económicas – instalação de atividades económicas, relacionadas e interdependentes da atividade portuária qualificada e compatível com as novas vocações dos territórios e geradoras de emprego qualificado;
 - Equipamentos – o reforço da atividade portuária do barreiro com a instalação de um novo equipamento – Terminal – permite induzir novas atividades económicas;
 - Mobilidade e acessibilidades – requalificação de redes de acessibilidade existentes e potenciadas novas ligações à área urbana da cidade;
 - Ambiente e paisagem – a implementação do TB terá impactes na frente ribeirinha e o TB deverá permitir a valorização do estuário para atividades económicas, mas também de recreio e lazer, garantindo igualmente a preservação da paisagem da cidade;
 - Identidade e valores socioculturais – o reforço da atividade portuária no Barreiro, existente há mais de um século, permite o reforço da identidade do território como polo económico diretamente ligado ao Rio Tejo.
- A Baía do Tejo enquanto proprietária do território atualmente ocupado pelo Parque Empresarial e entidade responsável pela promoção do projeto Arco Ribeirinho Sul, constitui-se um importante stakeholder na discussão da revisão do PDM do Barreiro e desenvolvimento do Plano de urbanização para aquela área;
- O Plano de Urbanização do Território da Quimiparque e Área Envolvente (PUTQAE), em desenvolvimento e amplamente discutido com a população da cidade, prevê uma área

destinada a um novo terminal da Administração do Porto de Lisboa, embora não totalmente coincidente com áreas de projeto agora em discussão. No entanto, o TB compatibiliza-se com grande parte dos objetivos do PUTQAE, que deverá ser objeto de uma nova avaliação para poder articular-se com o projeto;

- Existindo um cenário definido para a implantação do Terminal do Barreiro e encontrando-se em estudo pela Infraestruturas de Portugal os acessos rododotroviários, é indispensável elaborar um Estudo Urbanístico de toda a área envolvente para garantir a adequada integração do TCB no tecido urbano-industrial adjacente, potenciando a sua mais-valia social e económica, concretizando a definição em termos de usos, ocupação e eixos estruturantes do território da Baía do Tejo, permitindo fornecer as bases para a revisão do PUTQAE;
- A Baía do Tejo com a CMB, APL e IP encontra-se a desenvolver o Estudo Urbanístico de Reconversão da Área Portuária e Industrial do Barreiro;
- A implantação do TB está alinhado com os objetivos e com a política da empresa, constituindo-se como fator positivo no reforço da competitividade do Parque Empresarial, gerando impactos positivos diretos e indiretos com geração de emprego, capacitação das empresas e desenvolvimento económico para a cidade;
- A perda do potencial da qualidade cénica da atual frente ribeirinha deverá ser minimizado com a adoção de medidas que mitiguem os aspetos menos positivos e que possam potenciar e valorizar as características da zona ribeirinha e a relação da cidade com o rio;
- O TB deverá funcionar em articulação com a utilização do Estuário para atividades de recreio e lazer, considerando igualmente importante o enquadramento paisagístico do espaço-canal TTT, evitando que uma área expectante se torne numa zona desqualificada;
- O tratamento da morfologia do terreno e a inclusão de zonas de acesso público com forte componente natural deverão estar previstas e que contribuirão para uma redução do impacto do terrapleno e da operação do Terminal;
- Os acessos previstos no EIA não devem constituir-se com barreiras à mobilidade da cidade e particularmente do Parque Empresarial, mas sim resolver estrangulamentos existentes e fomentar a criação de um espaço urbano qualificado e uma malha coesa;
- O Estudo Urbanístico de Reconversão da Área Portuária e Industrial do Barreiro deverá prever a consolidação de três áreas do território: Área Logística e Industrial (Zona Norte); Área Empresarial (Zona Central) e Área Urbana (Zona Poente).

A **SAPEC** aponta um conjunto de questões que se encontram por abordar no EIA, tais como:

- Realização da necessária Avaliação Ambiental Estratégica, considerando o enquadramento e a análise das infraestruturas portuárias já existentes no país;
- Levantamento e ponderação das alternativas de localização, conjugadas e complementadas com o conjunto de infraestruturas e o contexto já existentes;
- Realização de análises de compatibilização e integração dos projetos infraestruturantes em estudo no país, nomeadamente do Aeroporto do Montijo, Terceira Travessia do Tejo e Terminal do Barreiro;
- Análise e ponderação de consequências da alternativa de realocação do Terminal de Líquidos da Tanquiopor;
- Avaliação de custos de indemnização e/ou realocação do Terminal de Líquidos da Tanquiopor, bem como identificação da entidade responsável pelos mesmos;
- Análise e contabilização dos custos associados às infraestruturas complementares e de apoio ao Terminal do Barreiro;



- Esclarecimento quanto à possibilidade de o Terminal do Barreiro implicar a desmobilização dos terminais localizados na margem Norte do rio Tejo;
- Indicação do facto de o Terminal do Barreiro, no imediato ou em fase posterior, considerar a movimentação de carga geral e/ou graneis (sólidos e líquidos), para além das operações anunciadas no EIA para contentores;
- Impactes económicos nos restantes portos do país derivados da concretização do Terminal do Barreiro, nomeadamente no porto de Setúbal e de Sines;
- Esclarecimento quanto à eventual intervenção do Estado Português na:
 - Construção de acessibilidades e infraestruturas rodoferroviárias no hinterland do Terminal;
 - Construção de acessibilidades marítimas de primeira instância no rio Tejo;
 - Manutenção periódica anual do canal de navegabilidade;
 - Melhoria da acessibilidade marítimo-fluvial entre o Terminal do Barreiro e o Terminal de Castanheiro do Ribatejo, de primeira instância;
 - Manutenção periódica anual do canal de navegabilidade marítimo-fluvial entre o Terminal do Barreiro e o Terminal de Castanheira do Ribatejo.

A **CITRI, S.A.** questiona a razão pela qual os sedimentos provenientes da dragagem não foram classificados de acordo com a Lei-quadro dos resíduos.

Sugere a realização de análises aos dragados, de acordo com a legislação em vigor, para classificação de resíduos para posterior definição de destino mais adequado segundo a hierarquia de gestão de resíduos e o princípio da proteção do ambiente.

17 cidadãos e, ainda, a Barreiro Progresso manifestam-se contra o projeto em análise destacando-se as seguintes razões:

- Impactes na paisagem;
- Impactes no turismo
- Impactes na qualidade do ar;
- Destruição de praias, pela ondulação criada;
- Impactes sonoros;
- Ausência de estudos de acessos e mobilidade com as características e traçados das acessibilidades ferroviária e rodoviária;
- Não se encontram garantidos os canais de acessibilidade ferro e rodoviário ao TBC através dos canais definidos para a TTT;
- Aumento de tráfego;
- Não salvaguarda os pressupostos estratégicos do PUTQAE;
- Impossibilidade da instalação de indústrias não poluentes;

Um cidadão manifesta-se a favor do projeto em análise.

Um cidadão concorda com a construção do Terminal de Contentores do Barreiro, no entanto, deverá estar contemplado uma via de acesso exclusiva ao terminal.

Um cidadão manifesta-se a favor da solução 3.

Um cidadão sugere um conjunto de recomendações, tais como:

- Criação de acessos;

- Criação de barreiras visuais e sonoras;
- Criação de contrapartidas que melhorem as ligações marítimas, de laser e desportivas;
- Criação de um porto de recreio a explorar pelos 3 clubes existentes;
- Criação de novos espaços verdes.

Um cidadão refere o seguinte:

- deveria ter sido realizada uma Avaliação Ambiental Estratégica, uma vez que há diversas localizações possíveis que não foram estudadas e comparadas;
- Setúbal poderia ser uma melhor solução porque já tem, e está em ampliação, um porto de águas profundas;
- A parede de contentores irá prejudicar o Barreiro e as potencialidades dos espaços urbanos ribeirinhos para os habitantes e para o turismo.

Um cidadão apresenta os seguintes comentários:

- a justificação apresentada parece insuficiente por ausência de comparação do impacto económico e da perda de competitividade externa com as alternativas existentes;
- é exagerada a previsão para o navio de projeto: a sonda no canal de aproximação é de 6 a 7m e na zona de manobra é 0 (comprimento do navio 350m), o que para um calado desejável de 14 m obriga a dragagens profundas; existe colisão com a rota do barco do Montijo que terá de se deslocar para onde existem hoje baixios (obrigando a dragagens não pagas pelo concessionário do terminal);
- segundo estudo do LNEC, os valores indicados para as dragagens anuais são otimistas, o que justifica a recomendação de se realizarem já experiências de determinação de taxas de assoreamento tanto quanto possível próximas das condições reais; igualmente se receia que os custos estimados para as dragagens sejam otimistas (2€/m3, quando poderá ser 5€/m3); a localização do terminal do Barreiro é desfavorável do ponto de vista do assoreamento dada a sua exposição aos ventos dominantes N e SW, pelo que se consideram otimistas os valores apresentados, tanto mais que os custos de dragagens deverão ser assumidos pelo concessionário; recomenda a sobreposição da carta náutica ao projeto do porto para avaliar bem as necessidades de dragagens;
- enquanto terminal de contentores de volume significativo para navios de 8000 TEU o terminal do Barreiro não parece, pelo exposto, ser uma boa solução; no entanto, a sua valência como porto fluvial, de ligação a portos fluviais a montante, como receção de transshipment e como terminal ferroviário com ligação a Setúbal e Poceirão é importante, sendo desejável para navios de menor calado, mantendo-se os terminais de Alcântara e Santa Apolónia e preparando-se o fecho da Golada e um futuro porto de águas profundas na Cova do Vapor-Bugio;
- recomendação de realização de ensaios para determinação experimental da taxa de assoreamento.

Um cidadão considera que para o funcionamento correto do Terminal de Contentores no Barreiro é necessário que:

- O transporte dos contentores do Terminal de Contentores seja feito exclusivamente por via-férrea;
- As dragagens a efetuar sejam precedidas dos estudos técnicos elaborados por pessoas altamente qualificadas e idóneas sobre aquela matéria;



- Deverá ser estudado cuidadosamente a deposição do material dragado para a formação do terrapleno e analisado a consolidação dos lodos de forma a obviar os efeitos colaterais referidos;
- No que se refere ao material de dragagem com produtos contaminados deverão ser estudados cuidadosamente a sua manipulação e ser sujeito a tratamento posterior qua as melhores práticas recomendem;
- Pensar seriamente na travessia ferroviária pesada (em exclusivo), na ligação entre as duas margens para servir em simultâneo o TCB e o NAL no CTA;
- A utilização de barcaças seja abandonada pois será dinheiro gasto desnecessariamente e uma má solução.

Um cidadão manifesta-se contra o projeto em análise pelas seguintes razões:

- Em termos de estratégia de desenvolvimento regional, o Projeto TCB/L compromete o futuro, por ser um vetor unidirecional que inviabiliza outras direções e projetos multidimensionais para a vasta área da ex-Cuf/Quimigal, que se transformará num gigantesco parque de contentores;
- Do ponto de vista económico a criação de novas empresas e de postos de trabalho será irrelevante, quer pela crescente automatização de processos, quer pela transferência de operadores do Porto de Lisboa, se for avante a orientação subjacente de trazer todos os terminais da margem direita;
- A perspetiva mais ou menos explícita, de trazer todos os contentores de Lisboa, configura uma perda para a economia da cidade que não deve assentar unicamente no Turismo;
- Do ponto de vista do interesse nacional o investimento de 600 milhões de euros (mais acessibilidades) na construção de um Porto Fluvial obrigando a dragagem de milhões de toneladas, só se justificaria se não houvesse alternativas menos onerosas (ampliação do Porto de Lisboa, alargamento do Porto de Setúbal, aumento de capacidade dos Portos de Sines e Leixões);
- A ampliação do Porto "natural" de Lisboa que está longe de estar esgotado não gastando praticamente nada em dragagens e com melhores acessos rodoviários e ferroviários;
- Em termos de impactes ambientais, ecológicos e paisagísticos, o projeto TCB/L é altamente agressivo, por "roubar o rio à cidade", "tapar" a mais bonita marginal de todo o curso do Tejo, mexer em milhões de toneladas de lodos e areias mais ou menos contaminadas, criar um "muro" de contentores que tapará as "vistas" e colocará o Lavradio num gueto;
- Do ponto de vista da segurança, o Projeto TCB/L, cria sérias limitações à projetada Terceira Travessia do Tejo, empurrando, segundo o EIA-2018, o seu traçado para uma área proibida pela Diretiva de Seveso (a menos de 500 metros do Porto de Armazenamento de Líquidos Perigosos). O próprio TCB/L, com instalações portuárias a menos de 500 metros, também cairá nessa alçada;
- Não foi feito o estudo prévio, nem a contabilização de custos respetivos, para a retirada rodoviária de contentores, impossível pelas vias atuais já saturadas, obrigando à construção de viadutos de razoável complexidade e significativos custos. A aventada Ponte para o Montijo afigura-se muito problemática pelos impactos ambientais negativos previsíveis;
- Também não foi estudado o "celebrado" transporte por via ferroviário, nem foi feita a sua quantificação, que se afigura de concretização complicada por obrigar à construção de obras de arte em ponte ferroviária elevada, como elevados serão os custos. É



liminarmente rejeitável qualquer solução que corte as vias rodoviárias e coloque o Lavradio num gueto.

- A proposta solução parcial de retirar contentores em barcaças, além de introduzir mais entropia na navegabilidade do estuário, aumenta os impactos negativos nas margens da cidade (ruído, poluição, agitação das águas). As barcaças subindo pelas margens de reserva do Tejo até um projetado parque rio acima, obrigam a mais dragagens e a passear os contentores até à margem norte.

Um cidadão não concorda que se continue a investir no, já muito, saturado, setor terminal do estuário do Tejo insistindo fazer um porto de águas profundas num estuário, quando existe Sines e eventualmente Leixões.

Um cidadão aponta críticas ao processo de consulta pública.



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Terminal do Barreiro

Rita Cardoso

Rita Cardoso



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

ANEXO

Pareceres recebidos no período da Consulta Pública



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA
Gabinete do Chefe do Estado-Maior

Em resposta

refira:

12.NOV.2018*012699

P.º: 45/18

Para: Exmo. Senhor

Presidente do Conselho Diretivo da Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal

Apartado 7585

2610-124 AMADORA

Assunto: **CONSULTA PÚBLICA DO PROJETO "TERMINAL DO BARREIRO"**
AIA 3030

(DI 60.310/18 IDP 106599)

Ref.^a: V/ ofício n.º S064480-201810-DCOM.DCA, de 24OUT18.

Exmo. Senhor Doutor,

Relativamente ao assunto em epígrafe, e de acordo com o solicitado no ofício em referência, em que o Consórcio constituído pelas empresas Consulmar, Nemus, Hidromod, Risco e VTM solicitam parecer sobre o projeto em epígrafe, sito na margem esquerda do rio Tejo, distrito de Setúbal, concelho do Barreiro, união de freguesias do Lavradio e do Barreiro, na frente ribeirinha do Parque Empresarial do Barreiro, encarrega-me S. Ex.^a o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea de informar que, nos termos da servidão do oleoduto POL NATO de Lisboa-Montijo, estabelecida pelo Despacho do Ministro da Defesa Nacional, n.º 23/MDN/83, publicado no D. R. N.º 276 de 30NOV83, é autorizado condicionado.

Assim, seguem os seguintes esclarecimentos:

1. O oleoduto POL NATO de Lisboa – Montijo (traçado Quimigal), com ligação à Base Aérea n.º 6, (Montijo), de acordo com o despacho de servidão antes referido tem uma zona de proteção definida por uma largura de 6m (centrada ao eixo do oleoduto);
2. Os projetos de execução de infraestruturas de arruamentos e sinalização viária, associados à remodelação dos espaços públicos (arruamentos, circuitos pedonais e cicláveis, estacionamento, espaços verdes, entre outros), infraestruturas de distribuição de água e combate a incêndio, infraestruturas de drenagem de esgotos pluviais e residuais, infraestruturas de telecomunicações e infraestruturas de distribuição de energia em baixa tensão e iluminação



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA**

Gabinete do Chefe de Estado-Maior

exterior, devem salvaguardar a integridade estrutural e funcional do oleoduto, cabendo ao Dono de obra a assunção de responsabilidade sobre quaisquer danos que decorram dos trabalhos por ele promovidos.

3. As eventuais zonas de sobreposição/intersecção do projeto com o oleoduto deve ser merecedora de estudo rigoroso, devendo ser sujeito à consideração da autoridade militar (Comando da BA6) a solução técnica que venha a ser desenvolvida pelo Dono de Obra.
4. Imprecisões quanto ao traçado do oleoduto devem ser esclarecidas in loco, se necessário, solicitando apoio ao Comando da BA6. O contacto com a BA6 deve ser dirigido ao Comando desta Unidade, para que o Comandante, ou elemento por este indicado, coordene as diligências necessárias.

O contacto com a BA6 deverá ser efetuado para:

COMANDO DA BASE AÉREA N.º 6 (BA6)

2870-064 MONTIJO

TEL.: 212 328 506 (Secretaria Geral)

212 328 503 (Gabinete Comando)

Com os melhores cumprimentos

1' O Chefe do Gabinete, Interino



António Temporão

Brigadeiro-General Piloto Aviador



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA
Gabinete do Chefe de Estado-Maior

DCOM

E101122-201812 - 07-12-2018

Em resposta

refira:

05.DEZ.2018*013637

P.º: 45/18

Para: Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Diretivo da Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal
Apartado 7585
2610-124 AMADORA

Assunto: **CONSULTA PÚBLICA DO PROJETO "TERMINAL DO BARREIRO"**
AIA 3030
(DI 60.310/18 IDP 106599)

Ref.ª: a) V/ ofício n.º S064480-201810-DCOM.DCA, de 24OUT18;
b) N/ ofício n.º 12699, de 12NOV2018.

Exmo. Senhor

Relativamente ao assunto em epígrafe, face à apreciação dos elementos constituintes do Processo de Licenciamento Único de Ambiente enunciado no vosso ofício em referência a), e em aditamento ao documento em referência b), encarrega-me S. Ex.ª o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea de informar que, para além das preocupações já manifestadas no concernente com o oleoduto POL NATO de Lisboa – Montijo, devem ser ressalvadas algumas circunstâncias decorrentes da operação aérea nas imediações do aeródromo militar da Base Aérea N.º 6, em zona de Servidão Militar, constituída por via do Decreto n.º 42090/59 de 7 de janeiro. Assim, assinala-se que a área de implantação prevista para o cais de contentores corresponde, em termos de área de desobstrução aeronáutica, à Zona F “Cónica”, com restrições altimétricas acima da altitude 120,00m. Os obstáculos críticos do projeto em apreço, de acordo com os elementos disponíveis, serão os pórticos *Post-Panamax*, com altitude máxima de 91,50m. Apesar de não ultrapassarem os limites atualmente em vigor, nos termos da Circular de Informação Aeronáutica do INAC (CIA 10/2003 de 6 de maio), constituem obstáculos aeronáuticos, pelo que deve ser acautelada a implementação de balizagem diurna e noturna. Cumulativamente, no que concerne com os acessos marítimo-fluviais, constata-se que a solução 2 interseta o corredor de aproximação/descolagem da pista



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA**

Gabinete do Chefe do Estado-Maior

08-26 do aeródromo militar a uma distância superior, resultando, face à solução 3, em melhor harmonia com a operação aérea.

Encarrega-me ainda S. Ex.^a o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea de destacar que, no âmbito do projeto do aeroporto complementar de Lisboa, a solução Montijo, conforme já havia sido exposto pela ANA – Aeroportos de Portugal, contempla alterações face à servidão aeronáutica em vigor. Face a estas alterações, a implantação do cais e zona de manobra passará a corresponder à zona “Horizontal interior”, que define limitações à constituição de obstáculos acima de 50,00m. Desta forma, tanto os pórticos de cais (91,50m), como o navio de projeto (50,50m) violam os limites previstos.

Por último, nos termos do Decreto n.º 42090/59 de 7 de janeiro, ressalva-se que o projeto final carece de autorização da FA, o qual deve apresentar informação detalhada de todos os obstáculos, nomeadamente em termos de implantação, alturas/altitudes máximas e tipo de balizagem diurna/luminosa.

Com os melhores cumprimentos

/ O Chefe do Gabinete, Interino



António Temporão

Brigadeiro-General Piloto Aviador

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Diretivo da APA, IP
A/C Vogal do Conselho Diretivo,
Dr.^a Mercês Ferreira

Rua da Murgueira, 9/9A
Zambujal - Ap. 7585
2610-124 Amadora

Nossa ref^a/Our ref.:
295/DSGCIG/DCart

Sua ref^a/Your ref.:
5064480-201810-DCOM.DCA

Of. N^o:
S-DGT/2018/5129
22-11-2018

24-10-2018

**Assunto: Parecer da DGT – AIA 3030 – Projeto “Terminal do Barreiro”
– Consulta Pública**

Em resposta ao solicitado no vosso ofício acima referenciado; e na sequência da apreciação efetuada sobre documentação disponibilizada em suporte digital pela APA no Portal Participa (<http://participa.pt/>), relativa ao Projeto em epígrafe, informamos o seguinte:

1- Rede Geodésica

- 1.1 Dentro do limite da área de intervenção do projeto do Terminal do Barreiro não existem vértices geodésicos da Rede Geodésica Nacional (RGN), nem marcas de nivelamento da Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP).
- 1.2 No entanto, como este projeto prevê também a constituição de áreas exteriores ao terminal, poderão haver algumas marcas de nivelamento nas proximidades do projeto que sejam afetadas.
Em anexo, envia-se uma lista das marcas que poderão ser afetadas e cuja integridade deverá ser preservada.
- 1.3 Cumpre ainda informar que a destruição, no todo ou em parte, ou a inutilização de um vértice geodésico ou de uma marca de nivelamento pode ser configurado crime enquadrável no artigo 213º do Código Penal.

2- Cartografia

Relativamente à Cartografia, verificou-se que nem todas as peças desenhadas apresentadas têm as coordenadas associadas à quadrícula cartográfica com visibilidade adequada.

3- Limites Administrativos

No âmbito da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP), informa-se que o "Terminal do Barreiro" se localiza na margem esquerda do estuário do rio Tejo e abrange a "União das freguesias do Barreiro e Lavradio", no concelho do Barreiro.

As peças desenhadas apresentam a CAOP2015, que se encontra atualizada, por, relativamente aos limites administrativos, não ter havido alterações na zona até à data.

4- Conclusão

O parecer da DGT é favorável, solicitando contudo, que seja considerado o indicado em 1.2 de 1- Rede Geodésica.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdiretor-Geral



Mário Caetano

Por delegação, conforme Despacho nº
2626/2017, de 14 de fevereiro, publicado
na 2ª série do Diário da República,
Nº 63, de 29 de março de 2017.

Anexo – Lista das marcas de nivelamento, com descrição da sua localização e respetiva Altitude Ortométrica de Helmert 1938, referida em 1.2



Nossa refª/Our ref.:
295/DSGCIG-DCart
Of. Nº:
S-DGT/2018/5129

parede e a 5.52m da sua esquina NW.

TESTEMUNHA NR. 1 [NP 075]

LINHA : 16 - 00	PEGÕES	PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00	Barreiro	Seixal

ALTITUDE HELMERT 1938 : 5.257 m

DESCRIÇÃO :

Marca cimentada a meio do 2º degrau da entrada da Capela da Misericórdia, situada em frente da Igreja Matriz.

TESTEMUNHA NR. 2 [NP 075]

LINHA : 16 - 00	PEGÕES	PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00	Barreiro	Seixal

ALTITUDE HELMERT 1938 : 4.674 m

DESCRIÇÃO :

Marca cimentada na soleira do portão do muro que está em frente do Hospital da Misericórdia e no alinhamento da frontaria da capela do mesmo hospital, a 0.21m da ombreira do lado S. (esquerdo).

TESTEMUNHA NR. 3 [NP 075]

LINHA : 16 - 00	PEGÕES	PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00	Barreiro	Seixal

ALTITUDE HELMERT 1938 : 5.271 m

DESCRIÇÃO :

Marca cimentada sobre o muro de vedação existente em frente do Hospital da Misericórdia, no lado exterior da grade, e a 0.48m da esquina NE. do hospital (esquina do Lgº da República com a travessa da Misericórdia).

TESTEMUNHA NR. 4 [NP 075]

LINHA : 16 - 00	PEGÕES	PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00	Barreiro	Seixal

ALTITUDE HELMERT 1938 : 4.743 m

DESCRIÇÃO :

Igreja Matriz. Marca cimentada na soleira da porta principal, a 0.25m da ombreira N.

TESTEMUNHA NR. 5 [NP 075]

LINHA : 16 - 00	PEGÕES	PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00	Barreiro	Seixal

ALTITUDE HELMERT 1938 : 4.493 m

DESCRIÇÃO :

Marca cimentada em bloco de betão enterrado junto da esquina NW. do cunhal NE. da torre N. da Igreja Matriz. Nota: Marca dos Serviços do Porto de Lisboa - OPL-13.



Nossa refª/Our ref.:
295/DSGCIG-DCart
Of. N.º:
S-DGT/2018/5129

REDE DE NIVELAMENTO GEOMÉTRICO

MARCA : 012

LINHA : 16 - 00 PEGÕES PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 03 - 00 Pinhal Novo Barreiro

FOLHA 1/50000 : 34-D TOTAL TESTEMUNHAS : 0

ALTITUDE HELMERT 1938 : 4.941 m

DESCRIÇÃO :

CF n.º 34 , ao Km 4.0020 , LADO DIR.

Marca cimentada em bloco de betão enterrado a 1.95m do carril (lado N).

MARCA : 013

LINHA : 16 - 00 PEGÕES PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 03 - 00 Pinhal Novo Barreiro

FOLHA 1/50000 : 34-D TOTAL TESTEMUNHAS : 1

ALTITUDE HELMERT 1938 : 12.781 m

DESCRIÇÃO :

CF n.º 34 , ao Km 2.3641 , LADO DIR.

E.C.F. do Lavradio. Marca cimentada em bloco de betão enterrado no jardim da estação, a 4.80m da borda da plataforma, a 12.20m para W. do edifício da estação e a 7.20m para W. da parede das retretes.

TESTEMUNHA NR. : 1 [Marca 013]

LINHA : 16 - 00 PEGÕES PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 03 - 00 Pinhal Novo Barreiro

ALTITUDE HELMERT 1938 : 12.934 m

DESCRIÇÃO :

34 , ao Km 2.3641 , LADO DIR.

Marca cimentada na soleira do portão do cemitério do Lavradio. Nota: Marca LU.

NP : 075

LINHA : 16 - 00 PEGÕES PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00 Barreiro Seixal

FOLHA 1/50000 : 34-D TOTAL TESTEMUNHAS : 5

ALTITUDE HELMERT 1938 : 4.268 m

DESCRIÇÃO :

Barreiro, junto da Igreja Matriz. Marca cimentada em bloco de betão enterrado no passeio, a 1.30m da ombreira N. da porta principal da igreja, 0.84m da

MODELO 3A



Nossa refª/Our ref.:
295/DSGCIG-DCart
Of. N°:
S-DGT/2018/5129

MARCA : 001

LINHA : 16 - 00 PEGÕES PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00 Barreiro Seixal

FOLHA 1/50000 : 34-D TOTAL TESTEMUNHAS : 0

ALTITUDE HELMERT 1938 : 9.259 m

DESCRIÇÃO :

CF n° 34 , ao Km 1.1125

E.C.F. do Barreiro - A. Marca cimentada na bordadura de cantaria da plataforma, em frente do relógio.

MARCA : 002

LINHA : 16 - 00 PEGÕES PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00 Barreiro Seixal

FOLHA 1/50000 : 34-D TOTAL TESTEMUNHAS : 0

ALTITUDE HELMERT 1938 : 4.029 m

DESCRIÇÃO :

CF n° 34 , ao Km 1.1125

Entre a Estação de Barreiro- A e a do Seixal, cimentada na ponte sobre o rio Coina, ao Km 2.4121, no encontro do lado N., na cantaria superior, lado jusante.

MARCA : 003

LINHA : 16 - 00 PEGÕES PORTO BRANDÃO
SECÇÃO : 04 - 00 Barreiro Seixal

FOLHA 1/50000 : 34-D TOTAL TESTEMUNHAS : 0

ALTITUDE HELMERT 1938 : 3.537 m

DESCRIÇÃO :

34 , ao Km 1.1125

Entre as estações do Barreiro-A e a do Seixal. No apeadeiro de Azinheira, em bloco de betão enterrado na plataforma, a meio da viga de ferro que a limita, a 7.80m do cunhal N.W. da casa, a 1.5m do carril esq. e a 0.41m abaixo da superfície superior da viga. Ao Km 3.3852

Exmo(a). Sr.(a)
Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9 A - Zambujal
Ap. 7585
2610-124 AMADORA

V/ Refª.: Of. Circ. S06480-201810-DCOM.DCA
V/Comunicação: 24.10.2018

N/ Refª SAI/2018/15292/DVO/DEOT/FV
Procº. 14.01.14/639

29 NOV. 2018

ASSUNTO: Avaliação de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro - AIA 3030
Promotor: APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.

Reportando-nos ao assunto mencionado em epígrafe, junto se envia cópia da Informação de Serviço deste Instituto, com o nº INT/2018/12030[DVO/DEOT/AB], bem como dos despachos que sobre a mesma recaíram.

Com os melhores cumprimentos



Fernanda Praça

Diretora do Departamento de
Ordenamento Turístico

Em anexo: O mencionado

Informação de Serviço n.º INT/2018/12030 [DVO/DEOT/AB]

Assunto: Avaliação de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro, AIA 3030

Processo: 14.01.14/639

Promotor: APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.

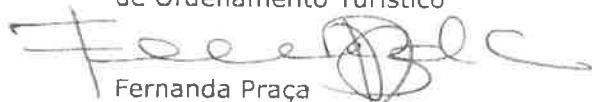
Visto,

Atento o exposto na Informação de serviço que antecede, considera-se que o Estudo não avalia os eventuais impactes na prática de surf no estuário do Tejo na chamada "onda do catamarã".

Alerta-se ainda para a efetiva implementação das medidas de minimização previstas, em especial ao nível do descritor paisagem, quer através de soluções de materiais e cores menos impactantes em termos visuais para as estruturas permanentes a implementar, quer através do desenvolvimento e implementação de projeto de integração paisagística.

Comunique-se à Agência Portuguesa do Ambiente, via Plataforma Participa.

A Diretora do Departamento
de Ordenamento Turístico



Fernanda Praça
(Por subdelegação de competências)
29.11.2018

Informação de Serviço n.º INT/2018/12030 [DVO/DEOT/AB]
29/11/2018

Assunto: Avaliação de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro, AIA 3030

Processo: 14.01.14/639

Promotor: APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.

1. ENQUADRAMENTO E ANTECEDENTES

O presente parecer analisa o Estudo de Impacte Ambiental do novo Terminal Portuário do Barreiro a construir na margem esquerda do rio Tejo, na União de Freguesias do Lavradio e do Barreiro.

A comunicação referente à Consulta Pública foi efetuada através do Ofício n.º S064480-201810-DCOM.DCA, de 26 de outubro de 2018, da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), registado no Turismo de Portugal, I.P. com o número de entrada 24777, de 26 de outubro. Os elementos foram disponibilizados através da plataforma Portal Participa (<http://participa.pt>), integrando o Resumo Não Técnico (RNT), Relatórios Síntese e anexos. A consulta pública decorre até 7 de dezembro.

No Turismo de Portugal, I.P. não se registam antecedentes deste Estudo de Impacte Ambiental.

2. DESCRIÇÃO DO PROJETO E DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

O projeto do Novo Terminal de Contentores do Porto de Lisboa a localizar na margem esquerda do rio Tejo, junto ao Parque Empresarial do Barreiro (PEB), será construído em 2 fases (uma estrutura de acostagem para navios de maiores dimensões e outra para barcas), numa área de total 97 hectares, em que o terraplino sobre o leito do rio terá uma área aproximada de 67 hectares. O projeto engloba ainda uma ligação ferroviária eletrificada e um novo troço rodoviário [ambos com ligações às infraestruturas existentes, respetivamente: linha do Alentejo junto à Estação do Lavradio, e A39 com ligação e requalificação da Avenida das Nacionalizações, com traçado em viaduto e com um desnivelamento com a Avenida Industrial Alfredo da Silva (de acordo com o programa de trabalhos da Infraestruturas de Portugal, S.A., o estudo prévio destes acessos estará concluído em março de 2019, bem como o respetivo Estudo de Impacte Ambiental)]. A área do terminal, assim como as necessárias áreas de imersão de dragados não intercetam áreas sensíveis, nomeadamente áreas integradas na Rede Nacional de áreas Protegidas ou da Rede Natura 2000. O projeto inclui:

- . um cais de acostagem com 1 325 metros de comprimento, em duas fases (fase 1 com 800 metros e fase 2 com 525 metros) à cota +6,50 m;
- . um cais de barcas com um comprimento de 200 metros;
- . uma área de terraplino para parque de contentores e serviços, incluindo edifícios de equipamentos e instalações técnicas (a executar também em 2 fases e com 2 soluções alternativas: sistema construtivo de tabuleiro betonado sobre estacas moldadas em betão armado ou de tabuleiro sobre caixotões);
- . retenções marginais (estruturas de contenção do terraplino e de transição da sua cota para o leito do rio);
- . componentes marítimo-fluviais que incluem um canal de acesso (com 2 soluções alternativas: canal que segue, em parte o atual, com uma cota de fundo de serviço de -16 metros ao zero hidrográfico e um rasto de fundo de 200 metros de largura, com um total de 4 880 metros, ou, canal inteiramente novo com igual cota de fundo e igual rasto de fundo e um comprimento de 3 820 metros) com largura de rasto e fundos adequados aos navios e taludes estáveis a longo prazo; bacia de manobra para navios com área a dragar; bacia de acostagem com área a dragar que garanta condições de acostagem para navios; canal e bacia de manobras/acostagem para as barcas junto ao existente Terminal de Líquidos do Barreiro;

O volume das necessárias dragagens atinge um valor entre 14,41 m³ e 16,42 m³ não aproveitáveis e, entre 9,15 m³ e 9,49 m³ reaproveitáveis. Os locais previstos para a imersão de materiais de dragagem serão, consoante a sua granulometria, depositados em locais já licenciados, em Alcântara, Algés ou ao largo da barra do Porto de Lisboa.

O prazo global de construção da fase 1 é de 24 meses e estima-se um número entre 300 a 500 trabalhadores de várias especialidades.

A fase de exploração do terminal terá associada a carga e descargas dos contentores, o tráfico marítimo-fluvial e manobras dos navios e barcas, o abastecimento a navios (energia elétrica, água, etc.), o transporte de contentores por ferrovia e/ou rodovia de e para destino final, a movimentação de funcionários, clientes e fornecedores, a reparação de contentores e equipamentos diversos, a produção e gestão de águas residuais domésticas e de água pluviais, e pluviais potencialmente contaminadas, a limpeza e a manutenção geral rotineira das instalações, e as manutenções periódicas do terminal.

O projeto encontra-se sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), nos termos da alínea a), do n.º 3 do Artigo 1.º do Regime Jurídico de AIA - Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro (com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, pelo Decreto-Lei n.º 179/2015, de 27 de agosto, pela Lei n.º 37/2017, de 2 de junho), por se encontrar enquadrado na alínea b), do n.º 8, do Anexo I, em que se mencionam "Portos comerciais, cais para carga ou descarga com ligação a terra e portos exteriores (excluindo os cais para ferry-boats) que possam receber embarcações de tonelagem superior a 4 000 GT ou a 1 350 toneladas".

O mesmo está associado ao projeto de Drenagem de Aprofundamento do Canal da Barra Sul do Porto de Lisboa (cota de serviço -17,5 m ao zero hidrográfico), o qual dispõe de uma DIA favorável condicionada, cuja validade foi prorrogada até dezembro de 2020, não sendo expectável que as respetivas obras se executem em simultâneo, pelo que não são expectáveis impactos cumulativos. É também referido que entrará em funcionamento o Cais da Castanheira do Ribatejo, que dispõe de uma DIA favorável condicionada até 22/02/2020, é e também relevante para a dinamização tráfego por barcaças no Tejo.

O estudo caracteriza ambientalmente a área de implantação do projeto, identificando para cada um dos domínios os seguintes riscos:

Geologia e Geomorfologia	riscos geológicos associados à atividade sísmica, a fenómenos de liquefação dos solos com suscetibilidade moderada, episódios tsunaminogénicos com suscetibilidade elevada, e riscos de subida do nível médio do mar associados às alterações climáticas
Solos	em 2011/2012 efetuou-se a remoção de solos contaminados com arsénio que colocavam risco cancerígeno para o uso comercial e industrial do terreno e, entre abril de 2017 e maio de 2018, foram removidos resíduos de pirites verdes e lamas de zinco
Recursos Hídricos subterrâneos	no aquífero profundo a qualidade da água é boa, contudo, no aquífero superficial a água apresenta alta vulnerabilidade à poluição e significativos problemas de qualidade
Recursos Hídricos superficiais	a massa de água afeta ao projeto foi considerada com um estado final de "Inferior a bom" (recentes campanhas de amostragem da qualidade da água do rio revelam uma qualidade compatível com o estado de "Bom");
Hidrodinâmica e regime sedimentar	forte dinâmica com preia-mar de água vivas e com velocidades máximas de corrente
Qualidade dos sedimentos	70 % das amostras superficiais enquadram-se na classe 2 (sedimentos com contaminação vestívia) e 30% encontram-se na classe 1 (material limpo), apenas 6 amostras apresentaram sedimentos de contaminação ligeira e contaminados, com chumbo, mercúrio, arsénio e hidrocarbonetos aromáticos policíclicos;
Qualidade do Ar	cumprir os limites impostos pela legislação aplicável, apesar de se verificarem ultrapassagens nas quatro das estações consideradas
Ruído	valores equivalentes aos de uma zona marcadamente urbana com tráfego rodoviário
Vibração	valores idênticos aos do ruído
Gestão de Resíduos	a área é abrangida pelos sistemas municipais de tratamento e valorização dos resíduos sólidos urbanos
Sistemas Ecológicos	o meio terrestre revela a degradação dos habitats e o meio aquático revela ainda a existência de habitats e comunidades
Ordenamento do Território e Condicionantes	são identificadas servidões administrativas, restrições de utilidade pública e condicionantes: domínio hídrico, jurisdição portuária, reserva ecológica nacional, aeroportos e aeródromos, oleoduto e telecomunicações
Riqueza Patrimonial	a prospeção terrestre não revelou qualquer valor de interesse patrimonial, o levantamento geofísico subaquático revelou a descoberta de três arqueossítios
Paisagem	são identificadas 3 unidades de paisagem, 6 sistemas naturais e 30 subunidades, sendo que a área do projeto se insere na unidade de paisagem Arco-Ribeirinho Almada-Montijo, no sistema natural de paisagem Rio Tejo e na subunidade de paisagem Estuário, com qualidade visual elevada; as zonas de imersão de dragados localizam-se em domínio marítimo e a capacidade de absorção visual na área do projeto é baixa, sendo a sensibilidade visual elevada
Socioeconomia	constante aumento do tráfego de contentores na área metropolitana de Lisboa e necessidade de criação de emprego

Os critérios utilizados para a avaliação do impacte ambiental foram os seguintes:

Valor – positivo (valorização do ambiente), negativo (desvalorização) ou nulo (sem afetação)	Significado – traduz a importância ecológica, ambiental ou social (critério descritivo mais importante, com os graus: pouco significativo, significativo ou muito significativo)
Duração – temporária ou permanente	
Magnitude – dimensão da afetação do impacte	
Reversibilidade – capacidade de reverter a afetação	

As dragagens a executar, pela sua magnitude e pelo tipo de gestão dos materiais resultantes, quer pela repulsão direta dos dragados reaproveitáveis para a construção do terraplino portuário e área de reserva, quer pela imersão, da maior parte, nos vários locais habituais do estuário (Alcântara e Algés) e ao largo da barra do porto de Lisboa (para além dos 100 metros de profundidade), provocam impactes temporários diretos e indiretos na qualidade da água, nas comunidades biológicas aquáticas e nos fundos, impactando as

comunidades ecológicas. Acrescem ainda potenciais reflexos negativos adicionais na socioeconomia (afetação da pesca, da navegação e das atividades de lazer náutico/balnear).

Os impactos serão, resumidamente, os seguintes:

- . Dragagens – negativos com baixo significado geral e temporário;
- . Remoção de sedimentos ligeiramente contaminados e contaminados – impacto positivo significativo, permitindo a remoção controlada e tratamento adequado de uma fração de sedimentos contaminados existente no rio Tejo, que de outro modo continuaria no local;
- . Impactes permanentes nos fundos (diminuição da hidrodinâmica local, que conduzirão a um provável assoreamento progressivo das áreas próximas ao projeto, mais relevante na zona de aterros, onde irá interferir com a saída da vala Real do Barreiro e do canal da CUF) – impacto negativo significativo; e aumento do transporte sedimentar (areias) – impacto positivo pouco significativo, devido às novas condições de circulação criadas com a acessibilidade marítimo-fluvial;
- . Perda de Habitat bentónico na área a dragar – impacto negativo, mas reversível (a solução 2 correspondente ao aproveitamento do canal atual será mais favorável, com um impacto pouco significativo; a solução 3 que implicará uma alteração de uma área atualmente não intervencionada terá uma significância superior);
- . Afetação do património – a solução 3 sobrepõe-se a 3 arqueossítios subaquáticos com impactos negativos muito significativo, se não forem aplicadas medidas de mitigação; na solução 2 não haverá qualquer afetação de património submerso pelo que o impacto seria nulo;
- . Imersão de dragados – impactos negativos e positivos potencialmente significativos, pois ocorrerá o assoreamento de outras zonas dentro do estuário, incluindo a área do próprio projeto, mas as dragagens irão atenuar a erosão nas praias a sul do Tejo;
- . Construção do terminal (terrapleno, cais, retenções marginais e infraestruturas) – impactos negativos pouco significativos (o facto de poder ser construído por via marítima afasta potenciais impactos sobre a área urbana, embora se prevejam impactos sobre o tráfego rodoviário e ruído nas imediações – Avenida das Nacionalizações – com impacto negativo significativo);
- . Implantação das infraestruturas e do terminal origina ainda impactos negativos permanentes, significativos a muito significativos sobre o domínio público hídrico e sobre a Reserva Ecológica Nacional (REN), pela conquista de área terrestre (0,3 % da área total do estuário e 0,5 % do Mar da Palha); em termos de paisagem ocorrerá a ocultação da superfície de água do rio Tejo e a alteração da morfologia do terreno e da linha de costa, que podem variar muito de significado; disfunções visuais temporárias que serão de significância variável consoante a qualidade de perceção visual, a distância e a abertura de vistas; impacto negativo com pouco significado na solução 2 e positivo significado na solução 3, no que diz respeito à hidrodinâmica, motivado pela alteração do prisma de maré no estreito do Montijo; impactos positivos muito significativos ao nível da criação de emprego e da dinamização da atividade económica local e regional.

Na fase de exploração são identificados os mais expressivos impactos do projeto, positivos e negativos. Os impactos negativos pouco significativos ou até nulos em grande parte dos descritores, mas destaca-se um conjunto de impactos negativos mais significativos associados à qualidade do ar, aos sistemas ecológicos, ao ordenamento do território e condicionantes da paisagem. No que se refere aos descritores “uso do solo”, “solo”, “ordenamento do território e condicionantes” e “socioeconomia” os impactos serão positivos.

Na vertente socioeconómica são identificados os seguintes impactos positivos:

- . aumento do emprego com a criação de 550 postos de trabalho, o que corresponderá a cerca de 16% do desemprego registado no concelho do Barreiro (com dados de final de 2017, considerando um dos concelhos com maior taxa de desemprego a nível nacional);
- . efeito multiplicador do investimento na criação de empresas, emprego e na dinamização do tecido socioeconómico local e regional;
- . dinamização económica local e regional, de um território com indicadores económicos e sociais desfavoráveis, com enfoque na logística e/ou em empresas de vertente exportadora;
- . reforço da capacidade do Porto de Lisboa em termos de carga contentorizada (sensivelmente para o dobro do valor atual) e mesmo num cenário pessimista em que a fase 2 não seja construída, a fase 1 implicaria ainda o aumento para quase o dobro da atual oferta de movimentação de contentores na AML;
- . em termos de ordenamento do território destacam-se impactos positivos e uma incompatibilidade com o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, no que respeita à afetação permanente de uma área estruturante primária da Rede Ecológica Metropolitana, estando previstas medidas compensatórias;
- . quanto ao solo e uso do solo identificam-se impactos positivos pela alavancagem que o novo terminal pode originar nas ações de reabilitação de solos contaminados do PEB e para a instalação de atividades económicas, estimuladas pela presença da nova infraestrutura.

relativamente ao descritor “paisagem” são apresentadas imagens comparativas (o antes e o depois com fotografias e fotomontagens), desde diversos pontos da cidade de Lisboa e do Barreiro.

As principais medidas de minimização recomendadas para a fase de projeto são:

programa de monitorização prévio	estudo de outros locais para a imersão dos dragados
campanha complementar de caracterização de sedimentos com o objetivo de aferir e circunscrever as áreas com sedimentos contaminados	em projeto de execução proceder à avaliação técnico-financeira de alternativas de valorização e absorção de sedimentos contaminados
Programa de Salvamento dos Vestígios Arqueológicos	desenvolvimento de projeto de integração paisagística

Para a fase de construção são:

recuperação com medida compensatória de áreas degradadas do estuário do Tejo	evitar o tráfego rodoviário de pesados em períodos de ponta
assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações não fiquem obstruídos ou em más condições	promover a entrada de materiais para a construção do novo terminal pela via fluvial
oferecer um esquema de transporte coletivo gratuito para os trabalhadores, para diminuir o impacto sobre as vias de acesso ao local	avaliar a necessidade de executar intervenções prévias de melhoria do acesso local a usar na fase de obra, de forma a acomodar o previsto acréscimo de tráfego
ponderar, em colaboração com as autoridades competentes e com a autarquia, a realocação da entrada da Escola Álvaro Velho	tráfego entre os locais dragados e os locais de imersão deve ser evitado ou coordenado com o tráfego fluvial de passageiros
as operações de dragagem deverão ser as adequadas para garantir em permanência o tráfego fluvial do estuário;	os períodos de dragagem devem ser comunicados antecipadamente ao Instituto Português do Mar e da Atmosfera para a gestão de eventual interdição da apanha de moluscos bivalves
evitar a realização das dragagens durante a época balnear	
o local de imersão de sedimentos de Algés deve ser privilegiado em detrimento do local de imersão de Alcântara	isolamento das áreas a dragar com sedimentos contaminados de modo a impedir o transporte dos poluentes para o estuário do Tejo
realização de campanhas de monitorização da pluma de sedimentos gerada nos locais de dragagem	acompanhamento arqueológico de todas as dragagens
recorrer sempre que possível a mão de obra local através de protocolo com o Centro de Emprego do Barreiro do Instituto do Emprego e Formação Profissional	adquirir produtos e serviços junto das empresas instaladas no Barreiro, com o objeto de maximizar a fixação de valor

Para a fase de exploração são:

garantir que não são realizadas quaisquer descargas de águas residuais não tratadas no estuário provenientes do terminal e de navios utilizadores do terminal	caso ocorra um derrame accidental no terminal de substâncias contaminantes, o sistema de drenagem de águas pluviais deverá ser fechado e as águas contaminadas devidamente recolhidas e tratadas de modo a prevenir a contaminação do estuário
disponibilização por parte da APL de equipamentos de deposição e armazenamento de resíduos sólidos	implementar um Programa de Monitorização do assoreamento
garantir o cumprimento das diretrizes específicas respeitantes às operações de lastragem e deslastragem	favorecer a colocação de desempregados residentes no concelho do Barreiro

Especificamente para o descritor ordenamento do território e condicionantes as medidas de minimização para a fase de construção são as seguintes: "recuperação de áreas degradadas do estuário do Tejo, dentro da área de jurisdição portuária, com vista à criação ou recuperação de zonas com características e áreas similares às que serão afetadas pelo projeto (...), ou outras que sejam definidas pelas autoridades ambientais. As áreas devem ser criadas ou recuperadas, preferencialmente, em zonas próximas das que serão afetadas pelo projeto, nomeadamente, na frente ribeirinha do Barreiro (...) Ponta dos Corvos, Baía do Seixal e Baía do Montijo. Caso as áreas selecionadas não sejam suficientes para perfazer a área afetada pelo projeto, devem ser selecionadas outras zonas na área de jurisdição da APL. Previamente à recuperação, deverão ser realizados estudos, planos e/ou projetos para definição das áreas a intervir, bem como das especificidades das intervenções a executar.". Para a fase de exploração é referido que os Instrumentos de Gestão Territorial deverão ser alterados e articulados com o novo "uso estruturante" do território. (estas medidas não são referidas no RNT, apenas no Relatório Síntese – Tomo 2, pag. 435).

Na comparação de alternativas a conclusão refere que a solução 3 será mais vantajosa, embora se refira que são muito equivalentes, sem diferenças substanciais nos vários descritores (a solução 1 considerada diz respeito apenas ao cais de acostagem existente).

A conclusão do RNT refere que a maioria dos impactos são negativos pouco significativos e, em contraponto, apresenta aspetos sociais e económicos positivos e muito significativos.

3. APRECIÇÃO

Uma infraestrutura deste tipo e com a dimensão que apresenta originará certamente diversos impactos ambientais negativos. A localização da mesma tem sido estudada e analisada ao longo dos anos de forma a:

- solucionar a pressão que tem existido sobre a margem direita do rio Tejo;
- cumprir o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa de 2007, do Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 13 de outubro, para o planeamento e implementação de um novo terminal de carga;

- cumprir o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, para o horizonte 2014-2020, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 18 de junho de 2015;
- cumprir a Estratégia para o aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro);
- enquadrar o aumento de potencial portuário a realizar no contexto do Corredor da Fachada Atlântica da Rede Transeuropeia de Transporte, que identifica o aumento da capacidade em causa como prioritário.

Para tal têm vindo a ser estudadas diversas alternativas, pesando igualmente as acessibilidades marítimas e terrestres. Das diversas localizações estudadas e analisadas, a localização Barreiro já era apresentada como preferencial em relação à Trafaria, embora esta mais favorável dada a sua acessibilidade marítima.

De acordo com o RNT o projeto apresenta diversos impactos negativos, de diferentes magnitudes e significância, em contraponto com os impactos positivos no descritor socio economia, de elevada magnitude e com elevada significância (dinâmica económica do Porto de Lisboa e criação de emprego).

A oferta de alojamento turístico no concelho do Barreiro é, atualmente, de 36 camas, a que correspondem 17 unidades de alojamento de um empreendimento turístico, e 110 utentes em 13 estabelecimentos de alojamento local. Não se registam intenções de desenvolver novos projetos de empreendimentos turísticos.

Da análise efetuada, com base no SIGTUR (Sistema de Informação Geográfica do Turismo de Portugal, I.P.), verifica-se que num *buffer* de 5 quilómetros em relação à área do projeto, existem 1 empreendimento turístico e 56 estabelecimentos de alojamento local, com um total, respetivamente de 36 camas e 340 utentes. Esta situação ilustra-se da seguinte forma:



Legenda:



Empreendimentos Turísticos



Estabelecimentos de Alojamento Local (1)



Agência de Viagens



Agentes de Animação Turística



Spots de Surf

Notas: 1) a georreferenciação dos Estabelecimentos de Alojamento Local e dos Agentes de Animação Turística foi obtida de forma automática a partir do endereço, sendo a respetiva localização meramente indicativa.

Fonte: SIGTUR - Sistema de Informação Geográfica do Turismo (<https://sigtur.turismodeportugal.pt>)

Verifica-se também que no referido *buffer* existem em atividade 56 agentes de animação turística, 22 agências de viagens e 1 spot de surf.

Quanto ao descritor “paisagem” e valorizando a análise que é apresentada, com base em fotografias comparadas com imagens tridimensionais do projeto (fotomontagens) de diversos pontos de vista da cidade de Lisboa e de outros locais, julga-se que não são significativos os impactos. Os diversos pontos da cidade

Pág. 5/6

que foram analisados distam mais de cinco quilómetros da área do projeto, distância que permite a quase nulidade do impacto visual causado pela construção prevista e pelas infraestruturas e equipamentos associados (guindastes e contentores).

Sendo também enunciados alguns impactos negativos adicionais na socioeconomia (afetação da pesca, da navegação e das atividades de lazer náutico/balnear), cumpre chamar a atenção para o facto de não ter sido especificamente abordado um produto que tem já alguma importância no contexto das atividades do desporto surf no estuário do Tejo, que é identificada como a «onda do catamarã». Julga-se que o estudo deveria também integrar uma análise relativa a este produto e referir até que ponto o mesmo poderá ou não ser afetado pelo projeto.

Destacam-se outros impactos positivos que também foram focados no RNT:

- a descontaminação de grande parte da área intervencionada;
- a imersão de dragados com impactos negativos e positivos potencialmente significativos, pois ocorrerá o assoreamento de outras zonas dentro do estuário, incluindo a área do próprio projeto, mas em contrapartida as dragagens irão atenuar a erosão nas praias a sul do Tejo. E também algumas das medidas de minimização propostas para o descritor ordenamento do território/condicionantes que englobam a recuperação de áreas degradadas do estuário, em especial a frente ribeirinha do Barreiro.

4. CONCLUSÃO

Face ao exposto, propõe-se a comunicação da presente informação à APA, considerando-se que, de acordo com informação disponível neste Instituto, se afigura não haver impactos diretos e significativos sobre atividades turísticas, além do referido produto turístico de surf. Neste sentido, julga-se que o estudo deverá ser completado com esta abordagem. Valoriza-se de forma muito significativa o impacto positivo que o projeto alcançará na socioeconomia (dinâmica económica do Porto de Lisboa e criação de emprego), o facto de poder ser aliviada a pressão do mercado de contentores na margem direita do Rio Tejo/Lisboa, e a qualidade que foi impressa na análise do descritor paisagem, onde foram avaliados diversos miradouros e pontos de atração turística da cidade de Lisboa, podendo a partir destas análises concluir-se que o descritor não será significativamente afetado.

À consideração superior



António Baeta

Arquiteto

Assinado por: ANTÓNIO JOSÉ DOS REIS BAETA

Posição da Associação Barreiro – Património, Memória e Futuro sobre o EIA, Terminal de Contentores no Barreiro (TCB)

A Associação Barreiro – Património, Memória e Futuro, vem manifestar, da forma mais incisiva, a opinião de completo repúdio manifestada pelos seus associados, em relação à solução espacial apresentada no novo projecto relativamente ao EIA em fase de Consulta Pública de AIA, para instalação e um Terminal de Contentores no Barreiro (TCB). Essa opinião é sustentada pelos seguintes pontos, que integram a presente exposição:

- Lamentamos que a APLSS insista numa ocupação desmesurada da Frente Ribeirinha do Barreiro, ocupação quase idêntica à anteriormente projectada e que mereceu uma veemente recusa nossa e da população do Barreiro.
- Da consulta dos documentos disponibilizados, concluímos que a APLSS passou a pretender construir, não Um mas Dois Terminais no Barreiro, sendo um de Contentores e outro de Barcaças. Concluímos também que o Cais se prolonga pela Frente da Avenida Bento Gonçalves, também conhecida por Av. Da Praia, sendo que a Projectção Perpendicular do topo deste cais vai bater no Campo Polidesportivo daquela avenida, a Oeste do Clube de Vela. Solução que continua a impedir o usufruto da paisagem privilegiada sobre Lisboa.
- Ora isto contraria as promessas da APL que assumiu a intenção de reduzir essa ocupação e confinar o TCB na frente estuarina da Baía do Tejo, entre os Terminais existentes de Graneis Sólidos e Líquidos, bem como o parecer aprovado por unanimidade pelo executivo da Câmara Municipal do Barreiro, em 2017.
- Consideramos que, mesmo reservando um corredor para a TTT, o espaço disponível na frente estuarina da Baía Tejo é mais do que suficiente para hospedar os 1325 metros de cais projectados (assumindo como certa, a informação prestada pelo representante da APLSS, na Sessão de Esclarecimento de 24 de Novembro de 2018, de que o Terminal de Barcaças é interior ao TCB.)
- Lamentamos que o ante-projecto não integre todos os estudos das diversas componentes necessárias à construção e operação do TCB, nomeadamente: projecto de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, planos de acabamentos urbanísticos dos aterros e terraplenos. Acresce o facto de, embora não havendo os referidos planos, de alguma maneira, pela análise da figura 8 relativa ao Traçado dos acessos rodo ferroviários ao TCB, verificamos que se avança numa direcção que fere, em absoluto, o PUTQAE, o que merece a nossa discordância.

Todos saudámos, em Agosto de 2009, o Plano Estratégico do Arco Ribeirinho, que tem como objectivo promover a requalificação urbanística de áreas da margem sul do Tejo, sendo eixos prioritários de intervenção os Ambiental e Paisagístico e as orientações territoriais definidas pelo PROTAML para o Arco Ribeirinho Sul – Área Urbana Almada/Montijo, nomeadamente no que concerne a preservação e recuperação das frentes ribeirinhas em articulação com o Estuário do Tejo. Desta forma a população

do Barreiro vislumbrava finalmente uma resposta para os seus justos anseios de desenvolvimento e de melhoria ambiental do Concelho, possibilitando a fruição de espaços com uma situação

Extraordinária constituída pelo facto, pouco frequente de ser um Concelho banhado por dois rios. Expectativa que continua, no presente estudo, a ser frustrada, de acordo com o referido nos pontos 1 e 2 desta resposta à Consulta Pública em curso.

O que nos deixa, igualmente, perplexos é a dimensão que se pretende dar a esta infra-estrutura, cujas consequências podem colocar em causa o desenvolvimento de projectos sustentados nos domínios culturais, ambientais, paisagísticos e turísticos, tendo em conta a sua inserção em áreas sensíveis e classificadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de Julho, integradas na Rede Nacional de Áreas Protegidas (criada pelo Decreto-Lei n.º 19/93, de 23 de Janeiro) e na Rede Natura 2000 (cujo Plano Sectorial foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 21 de Julho), tais como:

- Sítio de Importância Comunitária (SIC) “Estuário do Tejo” (PTCON0009), a cerca de 2 km a nordeste;
- Zona de Protecção Especial (ZPE) “Estuário do Tejo” (PTZPE0010), a cerca de 2 km a nordeste, com uma pequena “ilha” classificada na zona de Sarilhos Pequenos (cerca de 4,5 km a este);
- Important Bird Area (IBA) “Estuário do Tejo” (IBA PT021), a cerca de 2 km a nordeste;
- Reserva Natural do Estuário do Tejo (Decreto-Lei nº565/76, 19 de Julho), a cerca de 12,5 km a nordeste;
- Sítio RAMSAR “Estuário do Tejo”, também a cerca de 12,5 km a nordeste;
- Reserva Natural Local do Sapal do Rio Coina e Mata Nacional da Machada, aprovada por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro em Reunião Ordinária da Assembleia Municipal, realizada em 27 de Setembro de 2012, conforme Regulamento n.º 427/2012, Diário da República, 2.ª série — N.º 200 — 16 de Outubro de 2012, a cerca de 4 km a sul.
- As Zonas de protecção dos bens imóveis classificados ou em vias de classificação nos termos da Lei nº 107/2001, de 8 de Setembro, mais próximas da área de implantação do novo terminal, são:
- Sítio de Alburrica e do Mexilhoeiro e seu Património Moageiro, Ambiental e Paisagístico, classificado como Sítio Interesse Municipal (SIM) por deliberação do executivo da Câmara Municipal do Barreiro em reunião ordinária privada, realizada em 6 de Julho de 2017, conforme Aviso nº 8203/2017, publicado no Diário da República, 2.ª série, nº 139, de 20 de Julho de 2017, a cerca de 2,3 km a sudoeste;
- Igreja da Misericórdia do Barreiro, classificada como Monumento de Interesse Municipal, por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro, de 26 de Março de 2003, a cerca de 1,5 km a sudoeste;



- Portal Manuelino da Ermida de São Sebastião, classificado como Monumento de Interesse Municipal, por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro, de 26 de Março de 2003, a cerca de 1,6 km a sudoeste;
- Portal Manuelino da Ermida de São Sebastião, classificado como Monumento de Interesse Municipal, por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro, de 26 de Março de 2003, a cerca de 1,6 km a sudoeste;
- Edifício dos Paços do Concelho do Barreiro, classificado como Monumento de Interesse Municipal, por deliberação da Câmara Municipal do Barreiro, de 26 de Março de 2003, a cerca de 1,8 km a sudoeste;
- Conjunto de imóveis ligados à actividade industrial e à obra social da Companhia União Fabril (CUF), que se encontra em vias de classificação (Anúncio n.º 79/2017, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 108, de 5 de Junho de 2017), de onde se destacam, pela proximidade à área do projecto, o Silo de enxofre, a cerca de 1,1 km a sul, e o aglomerado que inclui o Bairro Operário de Santa Bárbara, o Mausoléu de Alfredo da Silva, os edifícios da antiga central a vapor e edifícios da primeira geração do Eng. Stinville (1907-1917), a cerca de 1 a 2 km a sul;
- Complexo ferroviário do Barreiro, que se encontra em vias de classificação (Anúncio n.º 22/2018, publicado em diário no Diário da República, 2ª série, n.º 30, de 12 de Fevereiro de 2018), a cerca de 2 km a sudoeste.

Este é o conjunto de razões que levam a Associação Barreiro Património Memória e Futuro a manifestar o seu completo repúdio pelo projecto agora colocado em discussão pública. De facto, sendo a missão desta Associação defender o património industrial e cultural do Concelho do Barreiro, é com enorme preocupação que verificam que os compromissos assumidos pela APLSS, durante a discussão do projecto anterior, não foram minimamente tomados em consideração. De facto, o projecto agora em análise, mantendo uma configuração essencialmente idêntica à que já foi activamente chumbada, põe directamente em causa o essencial do rico património industrial, que nele existe, devido à extensão da área que é convocada. Desta forma, o Concelho ficaria extremamente prejudicado, se porventura, este projecto fosse aprovado.

Barreiro, 4 de Dezembro de 2018

Associação Barreiro Património Memória e Futuro



ESTUDO PRÉVIO E ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DO TERMINAL DE CONTENTORES DO BARREIRO

Fase de Consulta Pública | Contributos Baía do Tejo, SA

1. ARCO RIBEIRINHO SUL

A Baía do Tejo, SA tem como missão valorizar e desenvolver os seus territórios, promovendo a sua requalificação urbana e ambiental, prosseguindo em simultâneo a atividade de gestão de Parques Empresariais localizados nos concelhos do Barreiro, Seixal e Estarreja. A empresa tem igualmente como missão a promoção do Projeto do Arco Ribeirinho Sul, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 137/2008, de 12 de setembro, no que concerne aos territórios localizados nos Concelhos do Barreiro e Seixal e Almada, conforme competências atribuídas pelo Decreto-Lei n.º 57/2012 de 12 de Março.

O Projeto do Arco Ribeirinho Sul tem como objetivo a requalificação ambiental e urbanística de áreas propriedade do Estado Português, localizados nos municípios de Almada, Barreiro e Seixal, anteriormente ocupadas por complexos industriais, contribuindo para a valorização e reforço da competitividade da Área Metropolitana de Lisboa.

Este projeto decorre das opções estratégicas do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), potenciando o contributo destas áreas para a estruturação da AML, definida como uma “grande metrópole de duas margens” centrada no Tejo, no quadro de uma estratégia de “recentrar a área metropolitana e policentrar a região”.

O projeto Arco Ribeirinho Sul assenta em 5 eixos prioritários de intervenção:

- Atividades económicas — *Manutenção das atividades com maior potencial de desenvolvimento e instalação de outras atividades económicas compatíveis com as novas vocações destes territórios e geradoras de emprego qualificado (...)*
- Equipamentos — *Criação de equipamentos-âncora (...)*
- Mobilidade e acessibilidades — *Estabelecimento de uma nova rede de acessibilidades (...)*
- Ambiente e paisagem — *Requalificação da frente ribeirinha e valorização da relação com o rio Tejo (...)*
- Identidade e valores socioculturais — *Instalação de serviços ou equipamentos que assinalem e contribuam para a preservação da memória sobre o papel destes territórios (...)*



O desenvolvimento da Área Metropolitana de Lisboa, posicionando-se como uma plataforma euro-atlântica competitiva e economicamente relevante no sistema das regiões europeias, tem de contar com o insubstituível contributo do Arco Ribeirinho Sul, com a concretização de infraestruturas que permitam a sua internacionalização e capacitação no domínio das atividades económicas de elevado valor acrescentado, possibilitando a transformação desta área numa referência nacional e internacional.

A modernização dos Portos de Lisboa, com a sua capacitação logística e consequente reforço da competitividade do sistema portuário da região de Lisboa e Vale do Tejo, em articulação com o porto de Sines tem, nesta visão estratégica, um importante papel catalisador, permitindo a concretização da “Península de Setúbal - Plataforma Industrial e Logística da AML”

O projeto do Terminal de Contentores do Barreiro (TCB), enquadra-se nesta visão, pois tem como objetivo específico o desenvolvimento dos sistemas, equipamentos e infraestruturas de transportes e logística inseridas nas Redes Transeuropeias de Transportes, por forma a aumentar a competitividade das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e internacionalizáveis e a movimentação de pessoas e bens.

O TCB como projeto estruturante na região, permitirá a requalificação das infraestruturas existentes (rodoviárias e ferroviárias), contribuindo para a reabilitação urbanística e ambiental dos territórios da Baía do Tejo localizados no Barreiro, alinhando-se com a estratégia definida para o Arco Ribeirinho Sul, contribuindo de forma indireta para o dinamismo de outras zonas limítrofes à área do projeto. O projeto potenciará as orientações definidas para esta unidade territorial, privilegiando o uso destas áreas para serviços de apoio às atividades económicas, assumindo-se o Barreiro como uma centralidade supramunicipal, complementar a Lisboa, no âmbito da Península de Setúbal.

O Terminal de Contentores do Barreiro permitirá reforçar os 5 eixos prioritários de intervenção do Arco Ribeirinho Sul:

- **Atividades económicas** — Instalação de atividades económicas, relacionadas e interdependentes da atividade portuária qualificada e compatível com as novas vocações dos territórios e geradoras de emprego qualificado.
- **Equipamentos** — O reforço da atividade portuária do Barreiro com a instalação de um novo equipamento – Terminal – permite induzir novas atividades económicas.
- **Mobilidade e acessibilidades** — Com a instalação do TCB serão requalificadas as redes de acessibilidades existentes e potenciadas novas ligações à área urbana da cidade.
- **Ambiente e paisagem** — A implementação do TCB terá impactos na frente ribeirinha, devendo este equipamento permitir a utilização e valorização do Estuário para atividades económicas, ao mesmo tempo que implementa medidas de proteção e



valorização da paisagem da cidade.

- **Identidade e valores socioculturais** — O reforço da atividade portuária no Barreiro, existente há mais de um século, permite o reforço da identidade do território como polo económico diretamente ligado ao Rio Tejo.

A Baía do Tejo realça o papel que a implantação do projeto em análise terá no desenvolvimento dos eixos do Plano Estratégico do Arco Ribeirinho Sul, especificamente no que diz respeito ao reforço da atividade económica e criação de equipamentos ancora que possam tornar-se elementos dinamizadores de uma Área Metropolitana mais competitiva.

A área do Terminal de Contentores e zonas envolventes (Baía do Tejo) encontram-se descritas no Relatório do Referencial Estratégico e Modelo de Desenvolvimento Territorial, da Estratégia de Desenvolvimento: – Barreiro 2030 (CMB / Cedru – Abril 2016) como *âncora estratégica para a atração de novas atividades económicas: O concelho dispõe de quatro espaços de acolhimento empresarial. No setor norte, destaca-se o Parque Empresarial Baía Tejo, SA, uma das maiores áreas de acolhimento empresarial da AML (...) A sua localização ribeirinha e a acessibilidade à rede ferroviária nacional permitem dispor de condições únicas para a operação logística.*

O documento estratégico Barreiro 2030 apresenta como pontos fortes do território em análise a *apetência para a instalação de atividades portuárias e logísticas e Disponibilidade imediata de espaços de acolhimento para investimentos estratégicos e estruturantes.* Define ainda como oportunidades para o desenvolvimento deste território a *importância do legado industrial e a possibilidade de regeneração territorial para atração e fixação de novas atividades e funções económicas.*

2. INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

A Baía do Tejo enquanto proprietária do território atualmente ocupado pelo Parque Empresarial e entidade responsável pela promoção do projeto Arco Ribeirinho Sul, constitui-se um importante *stakeholder* na discussão da revisão do PDM do Barreiro e desenvolvimento de Instrumentos de Gestão do Território para esta área. Nesta qualidade, considera que a implantação do Terminal de Contentores é compatível, e reforça, os objetivos do modelo territorial definido, que reafirma uma grande parte deste território como uma zona com funções portuárias, industriais e logísticas, contribuindo para a revitalização do tecido económico da cidade e permitindo a dinamização e rentabilização do espaço sob gestão da Baía do Tejo.

A área confinante ao projeto do TCB, propriedade da Baía do Tejo, está classificada pelo Plano Diretor Municipal (PDM) do Barreiro em vigor com a categoria *Espaços industriais em áreas de reconversão (IR)*, correspondente à *UOPG Quimiparque*, para a qual está prevista a necessidade de desenvolvimento de Plano de Urbanização / Plano de Pormenor.



O Plano de Urbanização do Território da Quimiparque e Área Envolvente (PUTQAE), que foi desenvolvido, mas não concluído, foi amplamente discutido com a população da cidade e prevê uma área destinada a um novo terminal da Administração do Porto de Lisboa. A área prevista no PUTQAE para a implantação do designado Polo Logístico Portuário, não é totalmente coincidente com áreas do projeto agora em discussão, mas compatibiliza-se em termos do uso proposto e por isso coincidente com os objetivos do Plano de Urbanização estudado para o território. Importa referir que o PUTQAE é hoje assumido como um documento estratégico, com elementos relevantes para a operacionalização de uma reconversão urbanística do território, mas não se constituindo como condicionante à implantação do TCB.

A atual caracterização dos territórios no Plano Diretor Municipal do Barreiro não corresponde aos objetivos futuros e missão da Baía do Tejo no que respeita a valorização do território, pelo que o Estudo Urbanístico em desenvolvimento deverá permitir a *Manutenção das atividades com maior potencial de desenvolvimento e instalação de outras atividades económicas compatíveis com as novas vocações destes territórios e geradoras de emprego qualificado manutenção (do Plano estratégico Arco Ribeirinho Sul)*. Assim, consideramos que o estudo deverá ordenar a atual ocupação dispersa das zonas em exploração comercial pela Baía do Tejo, potenciar a instalação de novas atividades económicas de apoio à ao Terminal de Contentores, diversificar os usos do território, permitir a instalação de equipamentos e consolidar a salvaguarda do património industrial.

A implantação do Terminal do Barreiro deve ser acompanhada pelo Estudo Urbanístico de toda a área envolvente (em execução), para garantir a adequada integração do TCB no tecido urbano-industrial adjacente, potenciando a sua mais – valia social e económica, caracterizando e definindo o território da Baía do Tejo e áreas urbanas envolvente em termos de usos, ocupação e eixos estruturantes, permitindo fornecer as bases para a revisão do PUTQAE ou sua substituição por outro IGT considerado adequado pelo Município do Barreiro. O Estudo Urbanístico permitirá ainda fazer a articulação com a revisão do Plano Diretor Municipal.

A Baía do Tejo com a CMB, APL e IP e CMB encontra-se a desenvolver o referido Estudo Urbanístico de Reconversão da Área Portuária e Industrial do Barreiro, que compreende, entre outros, os territórios propriedade da Baía do Tejo. Este documento afigura-se como muito relevante para gestão futura do Parque Empresarial, mas sobretudo por **apresentar uma solução urbana para o território que promove a articulação entre o Porto e a Cidade definindo os elementos estruturais para a requalificação urbana e ambiental, fornecendo as bases para futuros Instrumentos de Gestão formais a definir entre a Baía do Tejo e o Município do Barreiro (PDM / PU / PP / Loteamentos).**



3. ENQUADRAMENTO URBANO

O terrapleno proposto com o consequente novo limite da linha de costa será constituído por estruturas artificializadas, remetendo para o histórico aterro que permitiu a instalação das antigas unidades fabris, atualmente Parque Empresarial do Barreiro.

A potencial perda da qualidade cénica da atual frente ribeirinha, deverá ser minimizado com a adoção de medidas que mitiguem os aspetos menos positivos e que possam potenciar e valorizar as características da zona ribeirinha e a relação da cidade com o rio. O TCB deverá funcionar em articulação com a utilização do Estuário para atividades de recreio e lazer, considerando-se muito importante o enquadramento paisagístico, evitando a criação de áreas expectantes, que inevitavelmente se tornam zonas desqualificadas. O tratamento da morfologia do terreno e a inclusão de zonas de acesso público com forte componente natural são medidas que deverão estar previstas e que contribuirão para uma redução do impacto do terrapleno e da operação do Terminal.

A utilização de materiais dragados para o aterro da área entre o terrapleno do TCB e a zona norte do Parque Empresarial (igualmente para a área entre o TCB e o Terminal ALKION), poderá potenciar a diversidade de soluções de enquadramento urbano e paisagístico, a serem estudadas no âmbito do Estudo Urbanístico, reforçando a interdependência entre os dois estudos. Esta opção permite a minimização do impacto visual e paisagístico e contribui para a requalificação do sistema de vistas, contribuindo para a resolução da relação visual do TCB com a cidade e a paisagem, potenciando a estrutura ecológica do território.

A Baía do Tejo, na sua missão de remoção de passivo ambiental histórico em terra, retirou grandes quantidades de cinzas de pirite nas áreas junto ao rio, que atualmente constituem depressões no território que carecem de materiais limpos para proceder ao seu aterro. Deverá ser considerada a possibilidade de utilização dos dragados limpos para a deposição em territórios da Baía do Tejo, em articulação com a Agência Portuguesa do Ambiente (passivos ambientais – resíduos), avaliando igualmente em que medida esta solução poderá contribuir para a Estratégia Municipal para a mitigação dos efeitos das alterações climáticas.

Aqui se reforça a importância do desenvolvimento do Estudo Urbanístico, que deve ser parte integrante do desenvolvimento da implantação do Terminal.

4. ACESSIBILIDADES

Os traçados rodoviários e ferroviários apresentados no âmbito do EIA, embora correspondam às necessidades funcionais do TCB, não se encontram devidamente ponderados na sua vertente de integração urbana, pelo que deverão ser integrados numa visão mais qualificadora do território. A implantação do TCB terá um forte impacto nos acessos rodoviários e ferroviários existentes, criando, no entanto, uma oportunidade para a sua qualificação, desde que as novas



acessibilidades não se constituam por si só elementos perturbadores do funcionamento do Parque Empresarial e da Cidade.

A confirmar-se a Av. das Nacionalizações como o acesso rodoviário principal ao futuro terminal de contentores, deverá ser estudado em grande detalhe a sua integração urbana numa zona com Usos Habitacionais e uma Escola. Consideramos igualmente essencial no bom funcionamento da estrutura viária a existência de um segundo eixo de acesso a zona portuária / logística, que possa ligar a zona norte do Parque à rotunda no final do IC21. Este eixo, com traçado a definir, deve ser assumido como parte integrante dos acessos principais à Plataforma Multimodal. No âmbito da mitigação dos impactos rodoviários da Plataforma Multimodal na estrutura urbana, devem igualmente ser consideradas prioritárias (a realizar no âmbito da construção da Plataforma) as principais ligações de carácter mais urbano.

A criação das novas acessibilidades ferroviárias ao TCB permite resolver o acesso à unidade fabril da NOVA AP, eliminado o acesso que cruza o Parque Empresarial a ponte e que atualmente não permite uma franca ligação do centro da cidade ao Bairro de Santa Barbara, constituindo-se a futura infraestrutura como um passo decisivo para a decisiva integração urbana do território na malha urbana. No entanto, o acesso ferroviário ao Terminal, mesmo quando se tratam de passagens superiores desniveladas em relação aos eixos rodoviários (como apresentado no atual EIA) constituem um “corte” nos territórios que deverá ser mitigado através de um perfil adequado a sua integração num território que se pretende ser vocacionado para a atividade económica de perfil compatível com um modo de vida urbano.

Os acessos previstos no EIA não devem constituir-se como barreiras á mobilidade da cidade e particularmente do Parque Empresarial, mas sim resolver estrangulamentos existentes e fomentar a criação de um espaço urbano qualificado e uma malha urbana coesa. Os traçados que atravessam o território da Baía do Tejo e outras áreas urbanas, devem estar em sintonia com o modelo territorial previsto para toda a área envolvente ao Terminal, que faz a união de dois importantes aglomerados urbanos consolidados – o centro do Barreiro e a vila do Lavradio. O modelo territorial (incluindo acessos) deve ser aprofundado no âmbito do Estudo Urbanístico em desenvolvimento.

Considerando que o Terminal de Contentores terá um forte impacto no seu *hinterland* mais direto, designadamente os concelhos do Arco Ribeirinho Sul, considera-se relevante o reforço das ligações rodoviárias entre o Montijo / Barreiro / Seixal, acessos que contribuem decisivamente para a consolidação do modelo territorial definido pelo PROTAML e Plano Estratégico do Arco Ribeirinho Sul, para o reforço da competitividade e aumento da atividade económica da região.



5. PARQUE EMPRESARIAL

A missão da empresa na gestão dos Parques Empresariais existentes em vários territórios (Barreiro, Seixal e Estarreja) tem como objetivo assegurar a sustentabilidade financeira da Baía do Tejo, que consubstancia a sua atividade em políticas de racionalidade e sustentabilidade económica e criar condições para a instalação de atividades económicas geradoras de emprego e desenvolvimento local, requalificando e infraestruturando os territórios e imóveis disponíveis, atribuindo-lhes funções e usos ajustados aos tempos atuais e perspectivas futuras.

A implantação do Terminal do Barreiro está alinhada com os objetivos e com a política da empresa, constituindo-se como um fator positivo no reforço da competitividade do Parque Empresarial desta cidade, gerando impactos positivos diretos e indiretos com geração de emprego, capacitação da empresas e desenvolvimento económico para a cidade. Importa sobre este tema referir o efeito multiplicador da procura final de atividades portuárias no Porto de Lisboa, estimado por Augusto Mateus & Associados (2016): *“a procura final de um milhão de euros nas atividades portuárias do Porto de Lisboa traduz-se num impacto direto, indireto e induzido de 2,85 milhões de euros em diversas atividades (serviços auxiliares, serviços de aluguer, serviços financeiros, construção, entre outros).”*

No capítulo relacionado com a gestão operacional do Parque Empresarial do Barreiro, com 215 empresas instaladas, referir que o território se encontra dividido em 3 grandes áreas:

- A. Zona Norte, confinando com o Rio Tejo, o território tem acesso condicionado por portaria, não sendo de uso público. Localiza-se nesta área o terminal de carga geral, atualmente concessionado, e uma vasta zona com passivos ambientais históricos. É uma área cujos espaços se mantêm expectantes e com uma taxa de ocupação ou capacidade reduzida face ao seu potencial máximo de exploração.
- B. Zona Central, onde estão localizadas a maior parte das empresas instaladas no Parque, tem uma ocupação mais densa e uma morfologia urbana definida. As atividades desenvolvidas no Parque do Barreiro são variadas: Indústria, grandes espaços de armazenamento, Serviços, com micro e pequenas empresas de reparação e ou transformação. São atividades económicas diversas, algumas delas com relevante peso económico para a região. Existe nesta área um quartel do corpo de Bombeiros e encontra-se igualmente instalada uma unidade de Polícia de Segurança Pública.
- C. Zona Poente, trata-se de uma área com acesso condicionado, encontrando-se atualmente expectante e em processo de integração urbanística da cidade (Ex: Alameda Rua da União), onde ainda existem algumas unidades industriais desativadas, com direitos de superfície válidos. Tem uma reduzida taxa de ocupação e algumas áreas com passivos ambientais históricos. Nesta área está localizado a maior parte do Património Museológico da empresa, que inclui o Bairro Operário, situado na única elevação de terreno na propriedade da Baía do Tejo.



Consideramos que a atual organização espacial dos territórios em três áreas funcionais principais, está em linha com missão e objetivos da Baía do Tejo, permitindo a valorização dos territórios sob sua gestão, diversificando os usos e consolidando a atividade económica e existente e potenciando nova procura. Assim o **Estudo Urbanístico de Reconversão da Área Portuária e Industrial do Barreiro, em execução, e que deverá ser indissociável do atual Estudo, deverá prever a consolidação de 3 áreas do território:**

- A. **Área Logística e Industrial (Zona Norte)**
- B. **Área Empresarial (Zona Central)**
- C. **Área Urbana (Zona poente)**

Barreiro, 4 de dezembro de 2018

A Administração

Participação Pública no âmbito da Avaliação de Impacte Ambiental do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro

SAPEC PARQUES INDUSTRIAIS, S.A., com sede na Av. do Rio Tejo, Parque Industrial Sapec Bay, 2910-440 Setúbal, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Setúbal sob o número único de matrícula e de pessoa coletiva 502201614, com o capital social de € 1.700.000,00 (um milhão e setecentos mil euros), vem pelo presente, ao abrigo dos artigos 15º e 29º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 152-B/2017, de 11 de dezembro, exercer o seu direito de participação no âmbito da consulta pública acima identificada, passando a enumerar as questões que, a seu ver e salvo melhor entendimento, se encontram ainda por abordar/concretizar no âmbito do EIA:

1. Realização da necessária Avaliação Ambiental Estratégica, considerando o enquadramento e a análise das infraestruturas portuárias já existentes no país, permitindo uma decisão fundamentada a nível nacional em termos técnicos, sociais, ambientais, económicos e financeiros;
2. Levantamento e ponderação das alternativas de localização, conjugadas e complementadas com o conjunto de infraestruturas e o contexto já existentes;
3. Realização de análises de compatibilização e integração dos projetos infraestruturantes em estudo no país, nomeadamente do Aeroporto do Montijo, Terceira Travessia do Tejo e Terminal do Barreiro;
4. Análise e ponderação de consequências da alternativa de realocização do Terminal de Líquidos da Tanquipor (atual Alkion);
5. Avaliação dos custos de indemnização e/ou de realocização do Terminal de Líquidos da Tanquipor (atual Alkion), bem como identificação da entidade responsável pelos mesmos;
6. Análise e contabilização dos custos associados às infraestruturas complementares e de apoio ao Terminal do Barreiro, isto é, quais os custos – de investimento e de exploração – a ser suportados pelo concessionado e quais os suportados pelo Estado Português;
7. Esclarecimento quanto à possibilidade de o Terminal do Barreiro implicar a desmobilização dos terminais localizados na margem Norte do rio Tejo, nomeadamente o Terminal de Contentores de Alcântara, o Terminal Multiusos do Beato, o Terminal de Contentores de Santa Apolónia, o Terminal *Multipurpose* de Lisboa, bem como das operações portuárias a granel no seio do estuário do Tejo, tal como hoje infelizmente se verifica;
8. Indicação do facto de o Terminal do Barreiro, no imediato ou em fase posterior, considerar a movimentação de carga geral e/ou graneis (sólidos e líquidos), para além das operações anunciadas no EIA para contentores;
9. Impactes económicos nos restantes portos do país derivados da concretização do Terminal do Barreiro, nomeadamente no porto de Setúbal e de Sines.

10. Sendo o investimento no Terminal do Barreiro de natureza privada, esclarecimento quanto à eventual intervenção do Estado Português na:

- i. Construção de acessibilidades e infraestruturas rodoferroviárias no *hinterland* do Terminal;
- ii. Construção de acessibilidades marítimas de primeira instância no Rio Tejo;
- iii. Manutenção periódica anual do canal de navegabilidade;
- iv. Melhoria da acessibilidade marítimo-fluvial entre o Terminal do Barreiro e o Terminal de Castanheira do Ribatejo, de primeira instância;
- v. Manutenção periódica anual do canal de navegabilidade marítimo-fluvial entre o Terminal do Barreiro e o Terminal de Castanheira do Ribatejo.

Solicitam-se assim os esclarecimentos necessários quanto às questões *supra* referidas e/ou a realização das respetivas diligências em causa, uma vez que tais elementos se revelam essenciais ao desenvolvimento do presente Estudo e porventura decisivos para as conclusões a retirar do mesmo.

6 de dezembro de 2018

SAPEC PARQUES INDUSTRIAIS, S.A.


Luis Fernando Cruz
(Diretor Geral)

A Juventude Popular (JP) do Barreiro manifesta-se a favor da construção do Terminal de Contentores no Barreiro, considerando um projecto de enorme relevância para o desenvolvimento económico e social da cidade. Numa cidade que se limita a exportar os seus jovens, não conseguindo reter o seu potencial humano por falta de emprego e oportunidades, um projecto desta natureza poderá trazer o investimento privado necessário para garantirmos um futuro para a cidade onde os jovens, os barreirenses, se queiram manter, investir na sua vida profissional e estabelecer a sua família.

No entanto, para a JP Barreiro, algumas dúvidas se levantam.

1. O projecto prevê uma possível expansão do terminal? Se sim, de que forma seria feita? Para o Barreiro, a frente ribeirinha deverá estar salvaguardada e uma possível expansão deverá sempre garantir essa salvaguarda.
2. De que forma o projecto evitará um possível isolamento do Lavradio da restante cidade? O projecto prevê, segundo nos parece, um crescimento exponencial de tráfego e acessibilidades que, sendo importantes, poderão afastar esta histórica vila do centro da cidade.
3. O projecto deverá salvaguardar a possibilidade da construção da Terceira Travessia do Tejo (Barreiro-Chelas). Contrariamente ao projecto inicial, o novo projecto parece garantir margem para essa construção. No entanto, o ponto 1. que levantamos relacionasse com esta dúvida.
4. Está garantido que a sede da empresa que vencer o concurso terá de ser estabelecida no Barreiro? Para a JP Barreiro, parte do crescimento do concelho está relacionado com esta garantia (ou não). O estabelecimento da sede fiscal no concelho trará ao município um aumento exponencial de receitas que permitirá um investimento brutal na cidade, cujas finanças actuais limitam.
5. As acessibilidades a construir incluirão travessias para o Seixal e Montijo? A JP Barreiro considera fundamental garantir estes acessos, de forma a facilitar as deslocações para a margem norte, reduzindo distâncias e aumentando a atractividade do concelho ao investimento e, ao mesmo tempo, melhorando a qualidade de vida dos barreirenses que veriam a distância para Lisboa reduzir substancialmente.
6. As dragagens a efectuar não afectarão a fauna e flora circundante, nomeadamente o Estuário do Tejo? A distância entre a zona do terminal e o Estuário do Tejo é curta e a possibilidade de afectar, ainda que não estando previsto pois não é directamente na zona a dragar, preocupa a JP Barreiro, que gostaria de ver estudado mais aprofundadamente esse ponto.

Apesar das reservas e dúvidas que levantamos, a JP Barreiro é, no geral, favorável a este projecto. Concordamos na sua importância para o desenvolvimento do concelho e acreditamos que as dúvidas que levantamos serão esclarecidas e o projecto chegará a bom porto, como se pretende.

Pela JP Barreiro,

Hélder Leal Rodrigues

Presidente da JP Barreiro



edp distribuição

DIREÇÃO REDE E CONCESSÕES LISBOA
Rua D. Luís I, 12
1200-151 Lisboa
Telef. 210 021 500
Fax 210 028 620

Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A
Zambujal
Apartado 7585-2610 Amadora

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data:
	S064480-201810-DCOM.DCA	Carta 436/18/ D-DRCL-AGA	6 - 12 - 2018

Assunto: Pedido de parecer – Consulta Publica do projeto "Terminal do Barreiro - AIA 3030"
Requerente: APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.
Local: Terminal do Barreiro
Processo: 1269-7352 AGA

Exmos. Senhores,

Em resposta à solicitação que nos foi feita através da vossa carta S064480-201810-DCOM.DCA, referente ao pedido de parecer em apreço, informa-se que por parte da EDP não existem objeções ao desenvolvimento do projeto, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

1. As condições de ligação do Terminal do Barreiro à Rede Elétrica do Serviço Público (RESP), serão avaliadas em processo próprio, não sendo abrangidas pelo presente parecer;
2. No local previsto para a instalação do Terminal do Barreiro existem redes de Média Tensão de 6 e 15KV e redes de Baixa Tensão, que poderão constituir um conflito ao desenvolvimento do projeto;
3. Relativamente à infraestrutura da Rede Elétrica do Serviço Público (RESP) documentada no ponto anterior, devem ser garantidas as respetivas servidões e respeitada as distâncias de segurança regulamentares (nos termos da legislação em vigor), impostas pelo Decreto Regulamentar nº 1/92 de 18 de fevereiro de 1992, e as normas e recomendações da DGEG e do Operador de Rede, nomeadamente garantir o acesso permanente à infraestrutura elétrica de serviço público, quer de pessoas quer de meios, não sendo necessário qualquer autorização específica para o efeito;
4. Eventuais alterações às redes RESP referidas que possam colidir com o desenvolvimento do projeto, terão que ser solicitadas à EDP Distribuição, com a devida antecedência, para que possam ser estudadas e avaliada a imputação de encargos à Entidade Requerente.

Com os melhores cumprimentos.

Direção de Rede e Concessões Lisboa
Área Gestão de Ativos

Ana Cristina Mendes
(Subdiretor)

DCOM

E101908-201812-11-12-2018



Dados Gerais

Designação	Terminal do Barreiro
Designação Completa	Terminal do Barreiro
Período de Consulta	26/10/2018 > 07/12/2018
Estado	Encerrada
Tipologia	Licenciamento Ambiental
Sub-tipologia	
Área Temática	Ambiente (geral)
Entidade promotora do projecto	Administração do Porto de Lisboa, S.A.
Entidade promotora da CP	A.P. Ambiente
Técnico Responsável	

Inquérito(s)

Eventos

Parecer

Ainda não foi emitido parecer

Comentários

4967

Data: 14/11/2018

Autor: Nuno Alpalhão

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

O meu parecer em relação ao TCB é negativo.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5243

Data: 04/12/2018

Autor: Filipe Cardeira

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Parece que querem construir uma casa pelo telhado, sem que se saiba onde ficará a porta e como chegar à casa. Quais as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias? Sem as cartas todas na mesa a minha opinião é NÃO. Não passo cheques em branco.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

4845

Data: 01/11/2018

Autor: Luís Lopes

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

No que ao terminal do Barreiro diz respeito, seria interessante e mesmo útil que a Câmara Municipal do Barreiro, apresentasse à população o projecto final e a localização exacta deste face ao Barreiro e à Avenida Bento Gonçalves. Um terminal de contentores, requer uma grande movimentação de camiões pesados com contentores de 20 e 40 pés, a cada hora do dia e da noite durante os 365 dias de um ano e na actual posição, o Barreiro pelo lado da via rápida tem um acesso estreito e uma ponte ferroviária muito pouco alta e pouco larga para um movimento destes e apanha uma parte 100% habitacional, inclusive 1 escola preparatória, a Álvaro Velho, com jovens muito jovens a entrar e a sair. Se o terminal se prolongar para a Avenida Bento Gonçalves, vulgo Avenida da Praia, passará por um bairro típico do Barreiro e consequentemente destruí-lo-á. Não acredito que executem vias internas a cortar espaço à fábrica de óleos do Grupo JM, assim não antevejo nada de bom para a população do Barreiro em especial a população do Barreiro a norte nordeste e à população de todo o Lavradio. É urgente CMB expor a todos os Barreirenses QUAL o projecto aprovado que se encontra em cima da mesa. Hoje já é tarde!

Anexos:Não

Resposta ao comentário

4946

Data: 11/11/2018

Autor: Maria Jose Branco Cercas

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Não concordo, pois perdemos a vista de Lisboa, que é uma mais valia e vamos ter novamente poluição dos barcos.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

4948

Data: 12/11/2018

Autor: Joaquim Nunes Narciso

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

É incompreensível que um executivo camarário que alicerçou a sua campanha na promoção turística do Barreiro apoie uma infraestrutura que vem destruir a única vantagem turística do Barreiro, uma desobstruída vista sobre o estuário, ainda por cima com os danos ambientais resultantes. Quanto aos responsáveis nacionais, caber-lhes-ia encontrar uma solução que não lese os residentes, como já vai acontecer com o Aeroporto do Montijo.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

4951

Data: 12/11/2018**Autor:** Oscar Martins

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

Mais valia importante para um concelho que esteve durante décadas "parado" no tempo. Postos de trabalho, economia local a funcionar.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

4962

Data: 13/11/2018**Autor:** Cristovao Freire

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

Este terminal de contentores vai ter um grande impacto visual, vai quebrar grande parte da vista que se tem do Barreiro sobre Lisboa e sobre a parte a montante do estuário do Tejo. Como a vista que se tem da Av. Bento Gonçalves no Barreiro sobre Lisboa e o estuário é um dos bens mais preciosos do Barreiro, ficará irremediavelmente comprometido. A minha opinião é que não deverá ser construído.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

4969

Data: 14/11/2018**Autor:** Luis Sardinha

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

Discordo completamente com este projecto. A criação de uma península do tamanho do próprio Barreiro de forma a poder albergar contentores durante um espaço de tempo duvidoso de forma a se poder apropriar dos fundos europeus. Claro que a câmara é a favor pois vai ter uma enorme quantidade de mais valias e rendas com este projecto, tais como licenças, derramas... Na margem oposta do rio já existe uma extensão enorme de porto que está a ser requalificada para deixar de ser porto de contentores a zona do Braço de Prata era onde se "estacionava" os contentores que agora vai ser reconvertida... Vamos voltar a era "medieval de industria" de um Barreiro de saída dos anos 80 com a criação desta plataforma que o potencia é apenas de reduzir o trânsito em Lisboa! Uma abominação dantesca que vai desvalorizar a cidade, passamos a ter vista para os contentores e as gruas. Para além disso o seu sucesso é apenas "de projecto" pois tem tudo para correr mal, os custos de dragagem constante o impacto ambiental irá fazer o total fiasco da plataforma... Creio que seja um projecto tão bom como o TGV do Ex-primeiro ministro José Sócrates!

Anexos:Não

Resposta ao comentário

Data: 15/11/2018**Autor:** Luís Soares**Estado:** Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito**Comentário**

Sem Duvida a Solução 3 é a melhor solução para a cidade e para o Rio

Anexos:Não**Resposta ao comentário**

5017

Data: 19/11/2018**Autor:** Luís Palaio**Estado:** Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito**Comentário**

O texto que apenso em anexo já foi transcrito por mim no Facebook e como referido, penso ser este o local certo para expor o tema. "Como pelo que parece não temos outra solução quanto aos contentores, deveriam ser considerados os seguintes aspectos: A construção de uma infraestrutura que beneficie a cidade do Barreiro, uma vez por todas, que não a prejudique, como tem sido ao longo destes últimos séculos, com os empreendedorismos e desenvolvimentos sustentáveis, que resultaram em elevados índices de poluição. Por outro lado, posso citar por exemplo não ter sido construído a ponte Chelas/Barreiro, que tinha possibilitado o desenvolvimento sustentado da cidade, até talvez, a ligação via Metro para Lisboa. A construir uma infraestrutura desta envergadura e que contemple a acomodação dos contentores, o seu posicionamento estratégico, não deve ferir a vista e até possibilitar a ligação rodo-ferroviária para Chelas o que seria uma mais-valia para a nossa cidade. A oportunidade da colocação dos contentores no Barreiro, deve contemplar o seu desenvolvimento, e não a sua decadência, principalmente a visibilidade grandiosa que a cidade do Barreiro neste momento oferece para a capital." Nota introdutória: Gostava somente de acrescentar se os contentores forem colocados na disposição do 4 estudo prévio do TCB, sem ligação rodo-ferroviária para Lisboa, para além da visibilidade, não permite o transporte de pessoas nem de bens e ficamos sem opção de crescimento.

Anexos:Não**Resposta ao comentário**

5083

Data: 23/11/2018**Autor:** Augusto Coelho**Estado:** Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito**Comentário**

Não concordo de todo com a instalação do Terminal de Contentores de Lisboa, na Cidade do Barreiro, porque não cria emprego substancial e porque acrescenta os seguintes problemas; Aumento da poluição ambiental do rio e margens da zona ribeirinha, pela actividade do Cais, quer pelo movimento e manobras dos navios, quer pelas limpezas associadas no próprio cais. Destruição das praias, pela ondulação criada. Poluição sonora, pelos movimentos gerados no cais, pelos guindastes. Poluição atmosférica, e criação de problemas de circulação causados pelo aumento de tráfego de viaturas pesadas. Alteração do clima social, numa cidade pequena e pacata, pelo aparecimento de negócios à margem da lei, associados a este tipo de instalação. Por último, mas não menos importante, tanto para o país, mas principalmente para a própria cidade e cidade anexas, a impossibilidade que cria, da instalação de indústrias não poluentes, quer na área das novas tecnologias quer na área artística, que necessitam de ambientes, limpos, isentos de barulhos ou trepidação, estando a cidade a 20 minutos do centro de Lisboa, e estando previsto uma nova ponte, que gostaria que fosse para ligar a cidade de Lisboa, à margem sul e ao novo aeroporto, por Comboio e Metro.

TOMADA DE POSIÇÃO ACERCA DO TERMINAL DE CONTENTORES DO BARREIRO

Para: Agência Portuguesa do Ambiente

Manuel Ferreira Fernandes, Cidadão 1449393 e Contribuinte 108261280, vem pela presente mensagem e seus anexos manifestar a sua frontal oposição à construção de um Terminal de Contentores no Barreiro, nas condições descritas no Estudo de Impacte Ambiental agora novamente em fase de Avaliação e Consulta Pública.

Depois de este Terminal, na sua versão maximalista de obstrução à Cidade do Barreiro, ter sido contundentemente rejeitado na primeira Avaliação, pela população do Barreiro,

Depois de a Exma Administração do Porto de Lisboa ter parecido interiorizar esta rejeição e compreender os limites e condições exclusivas em que o mesmo poderia eventualmente ser aceite, ornamentando mesmo o seu stand na festa do Barreiro de 2017 com uma figura exemplificativa desses limites (ver anexo I);

É repugnante ver agora essa situação agravada, aumentando de UM para DOIS os Terminais a instalar (de Contentores e de Barcaças) e a extensão do MURO com que nos querem isolar do Mundo, aumentando de 1500 m para 1525 m, quando a nossa expectativa era que se circunscrevesse ao espaço existente entre os Terminais de Graneis Sólidos (Atlanport) e de Graneis Líquidos (Alkion) descontado do necessário corredor para a mais que necessária TTT.

Sou um cidadão pragmático. Até compreendo que todos os municípios ribeirinhos têm de sacrificar parte da sua frente ribeirinha para alojamento da actividade portuária sem a qual não poderemos exportar o que produzimos ou importar o que necessitamos. Mas isso TEM que ser feito com EQUIDADE e sem sobrecarregar um município para que os outros tenham a sua frente ribeirinha completamente Livre e Fruível.

Porque tendo crescido no Barreiro, tendo aqui constituído família, construído casas, plantado árvores, tendo aqui nascido os meus filhos e os meus netos, não posso calar a profunda mágoa que me causa esta agressão à Dignidade Comunitária e Identitária do Barreiro, este atropelo AMBIENTAL que visa amuralhar a minha cidade, transformá-la num GUETO depois de já a terem limitado a um BECO SEM SAÍDA.

De onde os cidadãos têm de rumar a Sul, quando têm o Norte por destino. Condenados a andar para trás quando querem andar para frente...

O transporte de mercadorias tem de ser urgentemente transferido para os novos meios ferroviários, eléctricos e de 750 m visando contribuir para a descarbonização do ar que respiramos. E nunca para Barcaças com tração a Rebocador que agravarão a poluição e ocupação do Estuário do Tejo, importante activo Ambiental e Estratégico da Grande Lisboa.

Digníssimos membros da Comissão de Avaliação Ambiental, compreendo que o desafio que têm pela frente seja difícil.

Mas permito-me apelar ao vosso sentido de Responsabilidade Profissional, Ética e Deontológica, ao vosso sentido de Justiça e Equidade para compreenderem que este Projecto não tem Viabilidade Ambiental nas condições em que está especificado.

Apelo assim para que, face às desconformidades, o veredicto seja de Reprovação do EIA ou, no mínimo, uma DIA condicionada aos limites, tacitamente aceites pela anterior Administração do Porto de Lisboa.

Ora, no EIA o acesso ferroviário ao TCB está previsto ser realizado por uma nova passagem de nível de superfície (Fig 8 do RNT), contrariando a vontade dos Cidadãos Barreirenses expressa no PUTQAE – Plano de Urbanização do Território da Quimiparque e Áreas Envolventes, elaborado para acomodar a TTT e a Reutilização Industrial e Logística daquele Território.

Esta “Ameaça” pode e deve ser resolvida de modo definitivo através da construção da Passagem Subterrânea da Ferrovia, tal como planeado no PUTQAE podendo os custos ser partilhados pela IP (Infraestruturas de Portugal), APLSS (Administração do Porto de Lisboa, Setúbal e Sesimbra) e pela própria Baía do Tejo, “dona” do Território e co-beneficiária da Infraestrutura.

Também os acessos Rodoviários apresentam enormes ameaças para todos (municípios, sua comunidade escolar, utentes dos Terminais existentes e Futuros, Comunidade Empresarial e Camionistas). A Carga de tráfego no IC21 é já pesadíssima, com milhares de viaturas ligeiras e pesadas a transitar nela diariamente, pois serve os municípios do Barreiro e Moita.

Alargar somente a Av. das Nacionalizações, uma avenida urbana de elevadíssimo tráfego e onde se localiza a Escola Secundária Álvaro Velho, representa uma não solução.

As Acessibilidades Ferroviárias e Rodoviárias devem assim estar integradas no presente EIA. Não podem ser adiadas para um segundo EIA. Admitamos que, com a superação ou mitigação dos factores críticos, o EIA do TCB recebe uma DIA favorável mesmo que condicionado, e o segundo recebe uma DIA desfavorável. Como ultrapassar essa disfunção?

Finalmente gostaria de chamar a atenção para uma “Falta” neste Estudo que o deixa incompleto. Os Acabamentos. Como vão ser integrados os aterros na malha do Território? Como vão ser ajardinados e arborizados? Que soluções Pedonais e Cicláveis para que os Cidadãos possam fruir parcialmente o Território?

Numa sessão de esclarecimento promovida pela Câmara Municipal do Barreiro no passado dia 24 de Novembro visando “a melhor condução da opinião pública sobre este projecto” (sic), o senhor Administrador da APLSS apresentou algumas propostas que não constam do Anteprojecto. Como a que incluo abaixo.

Mas se não estão incluídas que garantias recebem os municípios de que as mesmas serão implementadas?

Recomendo assim que seja exigido um anexo adicional à APLSS para superar os aspectos que venham a ser apurados na presente Fase de Avaliação Pública do EIA e integrar as lacunas identificadas.



POSIÇÃO QUANTO AO TERMINAL DE CONTENTORES DO BARREIRO

Continuação do Documento anterior

No presente documento pretendo mostrar as lacunas do EIA para o Terminal de Contentores do Barreiro e fundamentar as razões porque defendo que o mesmo não receba DIA favorável enquanto a APLSS não colmatar essas lacunas.

1. EFEITO DE BARREIRA E GUETIZAÇÃO DA CIDADE

Logo no nº 3.2 do RNT somos informados que o comprimento do Cais passa a ter 1325 m (800 m na 1ª fase e 525m na 2ª Fase) o que representaria um decréscimo de 175 m relativamente ao anterior EIA. Depreende-se que os 200 m necessários para o Terminal de Barcaças são interiores ao primeiro, o que foi confirmado em sessão de esclarecimento abaixo mencionada. Não aumentando assim o comprimento total, o que permitiria admitir que estariam criadas as condições para que toda a Infraestrutura ficasse confinada à frente ribeirinha da Quimiparque entre os existentes Terminais de Graneis Sólidos (TGS) e Líquidos (TGL).

No entanto, nas várias plantas que compõem o EIA logo se conclui que o Terminal avança para Poente tapando a vista da Avenida Bento Gonçalves para Norte (Lisboa), até próximo da Piscina Municipal do Barreiro como ilustrado no Anexo II.

Ora esta “intrusão” na Frente da Cidade é inaceitável para os seus habitantes e, aparentemente desnecessária, como passo a demonstrar.

- Medindo a distância entre as Faces Poente do TGS e TGL, onde se deveria inserir o TCB, concluímos ser a mesma de 1760 m.
- Descontando um canal de 300 m para a TTT, seus acessos e servidões, restaria ainda uma frente de 1460 m para hospedar o Terminal de Contentores.
- O que permitiria não só alojar o Terminal (1325 m) mas assegurar ainda uma folga de 135 m para acomodação de outras necessidades

No anexo III ilustro esta hipótese.

Desde que haja vontade de conciliar as necessidades da APLSS, da Baía do Tejo e a Dignidade Comunitária dos Municípios, o anteprojecto pode ser redesenhado de modo a não colocar em causa os valores Cénicos e Paisagísticos bem como o Desenvolvimento Turístico da Cidade a poente do Território da Quimiparque (actual Baía do Tejo)

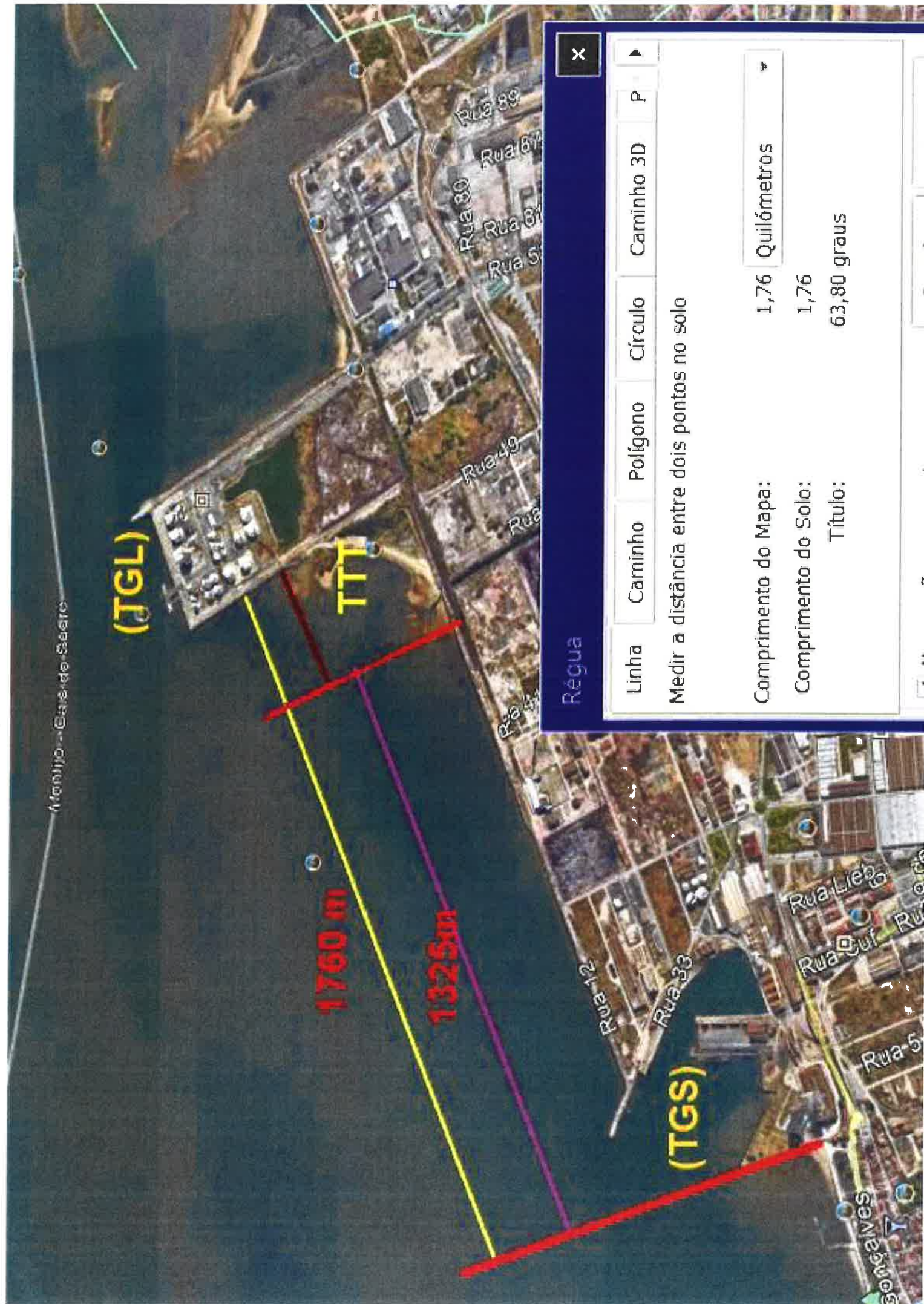
2. ACESSIBILIDADES FERROVIÁRIAS E RODOVIÁRIAS, ATERROS E ZONAS VERDES

As Acessibilidades ao Terminal de Contentores deveriam constituir um dos aspectos mais relevantes do Anteprojecto do TCB (Terminal de Contentores do Barreiro).

Durante mais de 130 anos, a cidade do Barreiro foi dividida em duas cidades (Norte e Sul) separadas pelo Corredor Ferroviário existente na direcção Nascente-Poente.

A ligação entre as duas “Cidades” era estabelecida por três passagens de nível, uma no Lavradio, outra sensivelmente no Centro da Cidade (Rua Miguel Bombarda) e a terceira na Zona designada por Recosta bem próxima da primeira estação ferroviária do Barreiro, actuais instalações da EMEF.

Esta “fraqueza” urbana na mobilidade dos Cidadãos foi sendo paulatinamente resolvida depois de 1974, com o Túnel do Lavradio onde termina o IC21, a passagem inferior sob a Ferrovia na Rua Miguel Bombarda junto à estação do Barreiro A e, por fim, já no início do presente século, através de um viaduto construído sobre a ferrovia na antiga zona da Recosta próximo do actual terminal Rodo-ferro-fluvial do Barreiro.



Régua

Linha

Caminho

Polígono

Círculo

Caminho 3D

P

Medir a distância entre dois pontos no solo

Comprimento do Mapa:

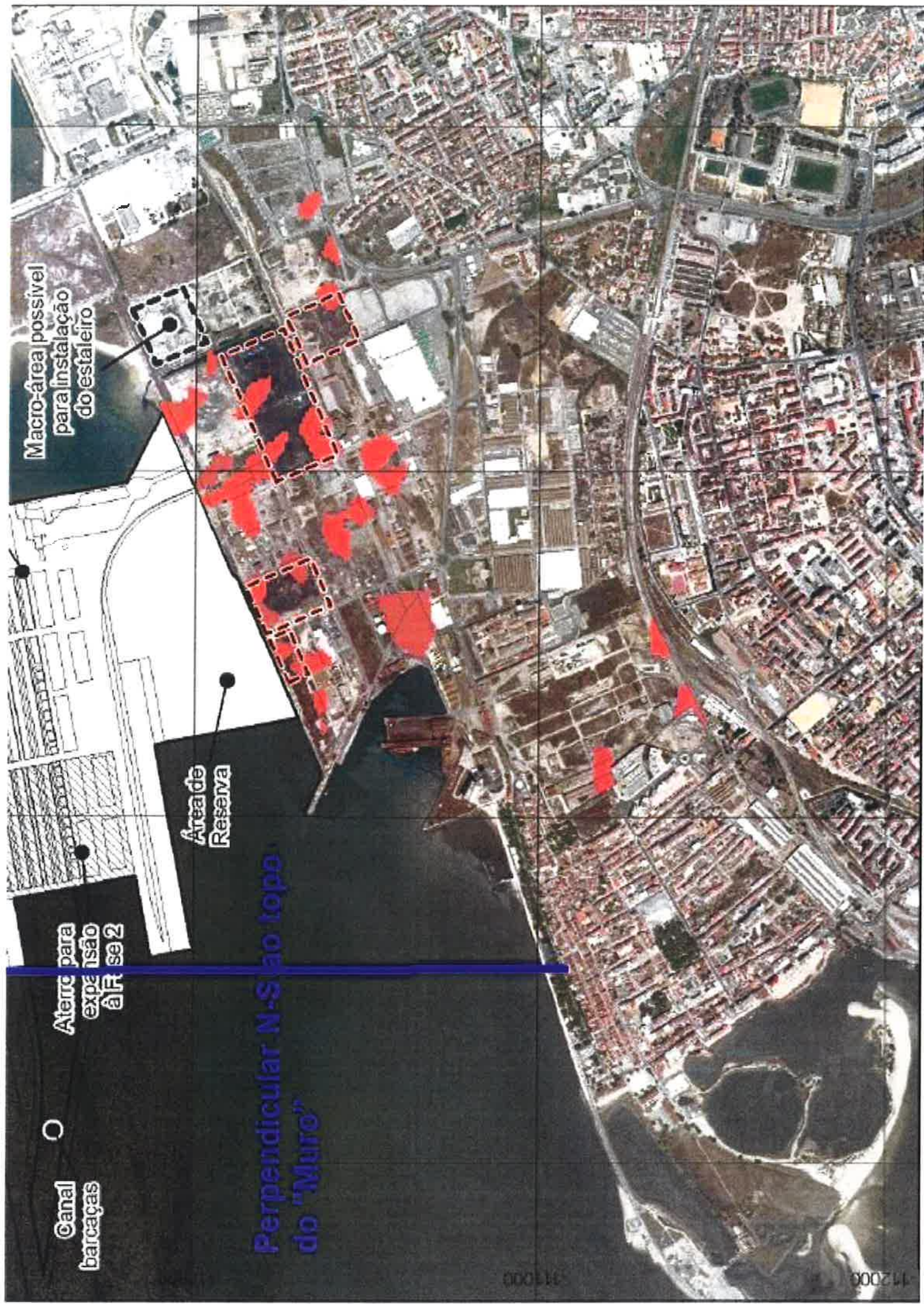
Comprimento do Solo:

Título:

1,76 Quilómetros

1,76

63,80 graus



Macro-área possível
para instalação
do estaleiro

Área de
Reserva

Aterro para
expansão
área se2

Canal
barcaças

Perpendicular N-S ao topo
do "Muro"

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

112000

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5084

Data: 23/11/2018

Autor: Augusto Coelho

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Não concordo de todo com a instalação do Terminal de Contentores de Lisboa, na Cidade do Barreiro, porque não cria emprego substancial e porque acrescenta os seguintes problemas; Aumento da poluição ambiental do rio e margens da zona ribeirinha, pela actividade do Cais, quer pelo movimento e manobras dos navios, quer pelas limpezas associadas no próprio cais. Destruição das praias, pela ondulação criada. Poluição sonora, pelos movimentos gerados no cais, pelos guindastes. Poluição atmosférica, e criação de problemas de circulação causados pelo aumento de tráfego de viaturas pesadas. Alteração do clima social, numa cidade pequena e pacata, pelo aparecimento de negócios à margem da lei, associados a este tipo de instalação. Por último, mas não menos importante, tanto para o país, mas principalmente para a própria cidade e cidade anexas, a impossibilidade que cria, da instalação de indústrias não poluentes, quer na área das novas tecnologias quer na área artística, que necessitam de ambientes, limpos, isentos de barulhos ou trepidação, estando a cidade a 20 minutos do centro de Lisboa, e estando previsto uma nova ponte, que gostaria que fosse para ligar a cidade de Lisboa, à margem sul e ao novo aeroporto, por Comboio e Metro.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5085

Data: 23/11/2018

Autor: Manuel Ferreira Fernandes

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Exma Administração da Agência Portuguesa do Ambiente Como Cidadão activo e interessado nas Questões relacionadas com o Futuro e Sustentabilidade Ambiental e Económica do meu País, da minha Região e da minha Cidade, li, reli e compreendi o volumoso EIA da APL para os TC&B (Terminais de Contentores e Barcaças) do Barreiro em fase de AIA. Queiram por favor encontrar em anexo a minha posição resumo acerca do mesmo. Os meus Melhores Cumprimentos Manuel Ferreira Fernandes

Anexos:2

Resposta ao comentário

5212

Data: 28/11/2018

Autor: Joaquim Galrito

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

A presente consulta não respeita, a não ser muito parcialmente, o parecer técnico da Câmara Municipal do Barreiro aprovado por unanimidade em 21 de Junho de 2017. Para além de não respeitar, em aspectos fundamentais, a vontade e direitos da população Barreirense, é omissa em muitas matérias determinantes, nomeadamente no que se refere às características e traçados das acessibilidades ferroviária e rodoviária. Não sou contra a construção desta importante infraestrutura no exacto limite do respeito do parecer técnico da C.M.B. acima referido, com o qual me identifico. Porém, à versão apresentada no presente Estudo de Impacto Ambiental, manifesto o meu total e completo desacordo, por não se encontrarem adequadamente defendidos os interesses da população do Barreiro e do seu território.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5124

Data: 26/11/2018

Autor: Susana

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

O projeto irá contribuir para que uma das melhores zonas e vistas do Barreiro seja tapada por contentores. Isso não é admissível. por outro lado, em termos de acessibilidades, o Barreiro ainda não está devidamente infraestruturado

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5171

Data: 27/11/2018

Autor: Manuel Ferreira Fernandes

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Para APA Venho pelo presente mensagem enviar mais um Texto e Anexos para evidenciar melhor as razões porque não posso concordar com o EIA da APLSS, na sua proposta actual e formular sugestões visando melhorar este anteProjecto e torná-lo aceitável para a maioria da população Barreirense.

Anexos:3

Resposta ao comentário

5223

Data: 29/11/2018

Autor: Turismo de Portugal, I.P.

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Parecer do Turismo de Portugal, I.P.

Anexos:1

Resposta ao comentário

Data: 06/12/2018**Autor:** Duarte Romão

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

A localização foi melhorada em relação a proposta anterior, contudo são fundamentais a criação de acessos que permitam melhor os actuais e simultaneamente dar saída e escoamento aos contentores e produtos ligados a essa nova "indústria". Devem ser minimizados os efeitos visuais e sonoros com a criação de barreiras vegetais e materiais, bem como devem ser acautelados pela Câmara Municipal do Barreiro, contrapartidas reais que melhorem as ligações marítimas, de lazer e desportivas. Inclusão de um porto de recreio de apoio a náutica de recreio a explorar pelos 3 Clubes existentes. Novos espaços verdes que melhorem a qualidade de vida dos Barreirenses. Estes projectos devem ser vistos como uma oportunidade para melhorar a qualidade de vida e não o contrário, e na minha opinião serão esses factores/contrapartidas que devem ser fechadas e devem fazer parte do caderno de encargos da empresa que pretende explorar o Terminal.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

Data: 02/12/2018**Autor:** Vitor Durão

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

1) Parece-me muito incorrecto ter sido realizado o Estudo de Impacto Ambiental em vez de uma Avaliação Ambiental Estratégica, porque há diversas localizações possíveis, provavelmente melhores que esta, e que não foram comparadas para posterior decisão. Mais uma vez a decisão política anda à frente do conhecimento e isso merece o meu maior repúdio. 2) Por ex.: Setúbal podia ser uma melhor solução porque já tem, e está em ampliação, um porto de águas profundas. A distância que um navio tem de percorrer no estuário do Sado é de 8Km enquanto que no Tejo, para chegar ao Barreiro, é de 22 Km. Evitava-se também o risco de colisão de algum navio com a Ponte 25 de Abril. Como o risco do aumento de poluição no Tejo, depois de milhões gastos para o limpar. 3) Sobre o Barreiro. Nas vistas realizadas não foi desenhada a parede de contentores. Quando tal for feito aparecerá uma parede em frente da cidade, o que é incompreensível e prejudicará imenso o Barreiro e as potencialidades dos espaços urbanos ribeirinhos para os habitantes e para o próprio turismo. Deveria ser deslocado para uma posição mais à frente do Parque Empresarial evitando servir de tapume à cidade. Não me parece um investimento relevante para a cidade pois cria poucos postos de trabalho, e mesmo empresas de logística que aqui se venham a instalar devido ao Terminal de Contentores, poucos postos de trabalho também criam.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

Data: 04/12/2018**Autor:** Rui

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

O proposto terminal NÃO serve os melhores interesses do Barreiro Pelo impacto ambiental e paisagístico (independentemente da sua maior ou menor extensão a poente); Por impedir a requalificação do território da Baía do Tejo no sentido do alargamento do centro da Cidade para fins habitacionais, comerciais e de lazer; Por divergir das características que têm proporcionado ao Barreiro beneficiar da crescente pressão imobiliária de Lisboa: a qualidade de vida, o lazer associado à frente ribeirinha, a cultura, factores que têm atraído cada vez mais novos moradores qualificados e com poder económico; Pelas infraestruturas rodo-ferroviárias a construir para acesso ao proposto terminal que irão retalar ainda mais parte significativa do Concelho (Lavrado); Por, em troca da criação de emprego meramente residual (a crescente automação das infraestruturas portuárias o garante), implementar um modelo de desenvolvimento anacrónico em prejuízo dos factores diferenciadores positivos do Concelho indicados acima (qualidade de vida, ambiente, lazer, cultura, turismo) Porque, em suma, o projecto destrói e inibe um desenvolvimento sustentável para a Cidade e para os seus habitantes e gerações futuras, não sendo veículo para atracção de empreendedorismo de qualidade nem gerador de contribuições locais e fixação de novos habitantes qualificados e com poder de aquisição que dinamizem a vida local.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5245

Data: 05/12/2018

Autor: Miguel Amaral

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Infelizmente acho que não é possível fazer qualquer diferença com a participação neste site que consiste num mero repositório de 37 documentos técnicos, sem um contexto/uma descrição breve e muito objectiva daquilo que está realmente em causa para o cidadão comum. A forma como este processo está montado e comunicado não constitui um mecanismo viável para o convite a uma participação pública eficaz e abrangente junto dos munícipes. Talvez por isso a "consulta pública" termine daqui a 2 dias e (à data de 4 de Dezembro) existam apenas 17 participações num total de 80000 munícipes - o que revela o fracasso total e o carácter obsoleto desta iniciativa. Estas discussões públicas deveriam ser realmente inclusivas, esclarecedoras e realizadas com bastante antecedência e transparência, de forma contínua, incluindo várias sessões de discussão presencial, fóruns de discussão online, simulações, maquetes, apresentação de diferentes cenários e respectivos impactos socioeconómicos e ambientais. O processo deveria estar desenhado para envolver de facto os cidadãos num processo participatório proativo de tomada de decisão e não numa espécie de comunicação, a posteriori, de uma série de decisões que foram já tomadas pelo executivo praticamente à margem da discussão pública, nem de uma abordagem meramente descritiva que apenas permite uma participação reactiva por parte dos cidadãos, que se revelará, com certeza, inconsequente em termos práticos.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5247

Data: 05/12/2018

Autor: Dulce Reis

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Terminal do Barreiro - Comentários

1 - A justificação apresentada parece insuficiente por ausência de comparação do impacto económico e da perda de competitividade externa com as alternativas:

- porto de águas profundas na Cova do Vapor/Golada (não confundir com Trafaria, cuja contestação foi utilizada para inviabilizar o porto de águas profundas na foz do Tejo; aliás. será inevitável intervir na zona para fecho da Golada contra o desassoreamento da Caparica e o assoreamento da barra do Tejo, e para instalação de um terminal de líquidos)

- ampliação com estacaria do terminal de Sta Apolónia, receando-se que o objetivo da sua transferência para o Barreiro seja o imobiliário Sta Apolónia- Matinha

- melhoria da barra e desenvolvimento do porto de Setubal

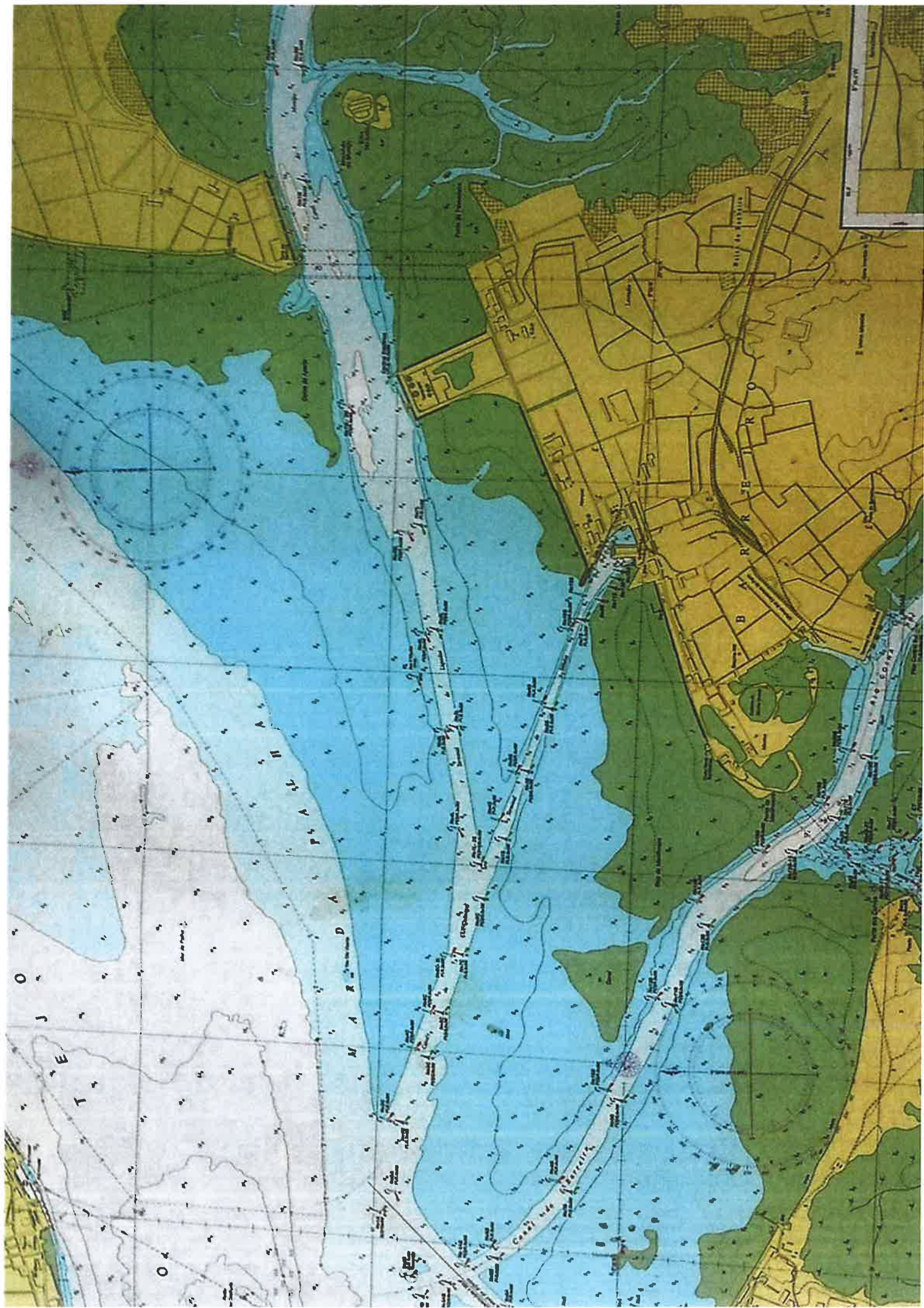
2 - é exagerada a previsão para o navio de projeto: a sonda disponível (ver carta náutica em anexo) no canal de aproximação é de 6 a 7m e na zona de manobra é 0 (comprimento do navio 350m), o que para um calado desejável de 14 m (!) obriga a dragagens profundas ; existe colisão com a rota do barco do Montijo que terá de se deslocar para onde existem hoje baixios (obrigando a dragagens não pagas pelo concessionário do terminal)

3 - segundo estudo do LNEC, os valores indicados para as dragagens anuais são otimistas, o que justifica a recomendação de se realizarem já experiências de determinação de taxas de assoreamento tanto quanto possível próximas das condições reais; igualmente se receia que os custos estimados para as dragagens sejam otimistas (2€/m³, quando poderá ser 5€/m³); a localização do terminal do Barreiro é desfavorável do ponto de vista do assoreamento dada a sua exposição aos ventos dominantes N e SW, pelo que se consideram otimistas os valores apresentados, tanto mais que os custos de dragagens deverão ser assumidos pelo concessionário; recomenda-se a sobreposição da carta náutica ao projeto do porto para avaliar bem as necessidades de dragagens

4 - enquanto terminal de contentores de volume significativo para navios de 8000 TEU o terminal do Barreiro não parece, pelo exposto, ser uma boa solução; no entanto, a sua valência como porto fluvial, de ligação a portos fluviais a montante, como receção de transhipment e como terminal ferroviário com ligação a Setubal e Poceirão é importante, sendo desejável para navios de menor calado, mantendo-se os terminais de Alcântara e Santa Apolónia e preparando-se o fecho da Golada e um futuro porto de águas profundas na Cova do Vapor-Bugio.

5 – Insiste-se e reforça-se a recomendação de realização de ensaios para determinação experimental da taxa de assoreamento

Fernando Santos e Silva



Assinala-se como negativo neste projecto: A localização da Fase 2 do projeto do TCB, pelos impactes negativos que gera na paisagem com a redução da integridade visual, do que hoje são as panorâmicas sobre a plenitude do rio Tejo e da cidade de Lisboa; a inexistência de garantia da constituição de uma faixa de território localizada a poente do TCB, com introdução de novos usos e funções de cidade; Não salvaguarda a necessidade de prosseguir com a concretização dos pressupostos estratégicos do PUTQAE; Não se encontra garantidos os canais de acessibilidade ferro e rodoviário ao TCB através dos canais definidos para a TTT, que por sua vez permitirão dotar toda a infraestrutura de mobilidade de maior segurança e eficiência; Os acessos pela Av^a das Nacionalizações contendem com a existência de uma zona alargada de habitação e de uma escola, não se prevenindo no estudo medidas de mitigação dos impactos negativos; O estudo não prevê igualmente quaisquer medidas de arborização que diminuam o impacto visual na Av^a Bento Gonçalves; O impacto do aumento do ruído não se encontra compensado por nenhuma medida concreta.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5250

Data: 05/12/2018

Autor: Associação Barreiro Património Memoria e Futuro

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Junto em anexo envia a Posição da Associação Barreiro – Património, Memória e Futuro sobre o EIA, Terminal de Contentores no Barreiro (TCB) A Associação Barreiro – Património, Memória e Futuro, vem manifestar, da forma mais incisiva, a opinião de completo repúdio manifestada pelos seus associados, em relação à solução espacial apresentada no novo projecto relativamente ao EIA em fase de Consulta Pública de AIA, para instalação e um Terminal de Contentores no Barreiro (TCB). Essa opinião é sustentada pelos seguintes pontos, que integram a presente exposição:

Anexos:1

Resposta ao comentário

5251

Data: 05/12/2018

Autor: Associação Barreiro Património Memoria e Futuro

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

junto em anexo a posição da Associação Barreiro – Património, Memória e Futuro sobre o EIA, Terminal de Contentores no Barreiro (TCB) A Associação Barreiro – Património, Memória e Futuro, vem manifestar, da forma mais incisiva, a opinião de completo repúdio manifestada pelos seus associados, em relação à solução espacial apresentada no novo projecto relativamente ao EIA em fase de Consulta Pública de AIA, para instalação e um Terminal de Contentores no Barreiro (TCB). Essa opinião é sustentada pelos seguintes pontos, que integram a presente exposição:

Anexos:1

Resposta ao comentário

5256

Data: 05/12/2018

Autor: fernando santos e silva

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Terminal do Barreiro - Comentários Do ponto de vista técnico, a revisão 3 não parece ter melhorado a revisão 2, pelo que junto os comentários em ficheiro anexo Fernando Santos e Silva

Anexos:2

Resposta ao comentário

5263

Data: 06/12/2018

Autor: Cláudia Reis

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Pese embora, no geral, concordo com a construção do Terminal de Contentores no Barreiro, não pode deixar de estar contemplado no projecto uma via de acesso exclusiva (a construir de raiz) ao terminal, seja por viaduto paralelo à IC21 ou por túnel, uma vez que os Barreirenses não podem ver a sua vida urbana esgotada em acessos viários e complicados. O Barreiro tem uma população residente de cerca de 75mil habitantes, sendo que grande parte entra e sai da cidade por duas vias, rodoviária e marítima. É essencial a construção de vias rodoviárias alternativas e exclusivas para o trânsito pesado, exmp. terminal de sines e as acessibilidades do mesmo. Há ainda a ter em consideração ao impacto visual e ambiente da construção do Terminal, não nos podemos esquecer que o povo Barreirense já sofreu muito com as fábricas extremamente poluentes. Acredito que os pontos negativos são claramente menores que os positivos no que toca a erguer o Terminal no Barreiro. Mas, ainda assim, não podemos querer um Terminal a todo custo, sem colmatar os pontos negativos.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5265

Data: 06/12/2018

Autor: Alexandre Cardoso

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

A este propósito não me parece lógico que se continue a investir no, já muito saturado, setor terminal do estuário do Tejo insistindo fazer um porto de águas profundas num estuário, quando temos Sines, que não está longe, e, eventualmente, Leixões que, neste momento, tem sido a resposta, ainda que parcial, para o escoamento da produção da AutoEuropa face aos constrangimentos, pelos motivos conhecidos, do Porto de Setúbal. Acresce que o porto de Leixões dentro da Península Ibérica tem sido um dos que tem conhecido, nos últimos anos, um maior desenvolvimento, tendo ganho mais serviços e tendo-se tornado mais polivalente. No âmbito do Plano Estratégico 2025 seria mais útil reforçar os equipamentos presentes no porto de águas profundas de Sines através do reforço da ligação ferroviária. Seria uma forma de promoção da coesão territorial, tão apregoada mas tão pouco materializada, e, por outro lado, a excessiva concentração de serviços num mesmo terminal (porto), aumenta a dependência dessa infraestrutura deixando-a muito exposta a conflitos sociais (caso das greves) com os constrangimentos inerentes para o funcionamento das empresas (por exemplo, o atual caso da AutoEuropa no porto de Setúbal). Por outro lado o porto de Sines é o único terminal de GNL em Portugal e um dos doze terminais da UE para a exportação do gás de xisto Americano. Por tudo isto considero que a persistência na opção Barreiro para este projeto revela uma falta de visão política muito significativa.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

Data: 06/12/2018**Autor:** Alexandre Cardoso

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

A este propósito não me parece lógico que se continue a investir no, já muito saturado, setor terminal do estuário do Tejo insistindo fazer um porto de águas profundas num estuário, quando temos Sines, que não está longe, e, eventualmente, Leixões que, neste momento, tem sido a resposta, ainda que parcial, para o escoamento da produção da AutoEuropa face aos constrangimentos, pelos motivos conhecidos, do Porto de Setúbal. Acresce que o porto de Leixões dentro da Península Ibérica tem sido um dos que tem conhecido, nos últimos anos, um maior desenvolvimento, tendo ganho mais serviços e tendo-se tomado mais polivalente. No âmbito do Plano Estratégico 2025 seria mais útil reforçar os equipamentos presentes no porto de águas profundas de Sines através do reforço da ligação ferroviária. Seria uma forma de promoção da coesão territorial, tão apregoada mas tão pouco materializada, e, por outro lado, a excessiva concentração de serviços num mesmo terminal (porto), aumenta a dependência dessa infraestrutura deixando-a muito exposta a conflitos sociais (caso das greves) com os constrangimentos inerentes para o funcionamento das empresas (por exemplo, o atual caso da AutoEuropa no porto de Setúbal). Por outro lado o porto de Sines é o único terminal de GNL em Portugal e um dos doze terminais da UE para a exportação do gás de xisto Americano. Por tudo isto considero que a persistência na opção Barreiro para este projeto revela uma falta de visão política muito significativa.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5267

Data: 06/12/2018**Autor:** Alexandre Cardoso

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

A este propósito não me parece lógico que se continue a investir no, já muito saturado, setor terminal do estuário do Tejo insistindo fazer um porto de águas profundas num estuário, quando temos Sines, que não está longe, e, eventualmente, Leixões que, neste momento, tem sido a resposta, ainda que parcial, para o escoamento da produção da AutoEuropa face aos constrangimentos, pelos motivos conhecidos, do Porto de Setúbal. Acresce que o porto de Leixões dentro da Península Ibérica tem sido um dos que tem conhecido, nos últimos anos, um maior desenvolvimento, tendo ganho mais serviços e tendo-se tornado mais polivalente. No âmbito do Plano Estratégico 2025 seria mais útil reforçar os equipamentos presentes no porto de águas profundas de Sines através do reforço da ligação ferroviária. Seria uma forma de promoção da coesão territorial, tão apregoada mas tão pouco materializada, e, por outro lado, a excessiva concentração de serviços num mesmo terminal (porto), aumenta a dependência dessa infraestrutura deixando-a muito exposta a conflitos sociais (caso das greves) com os constrangimentos inerentes para o funcionamento das empresas (por exemplo, o atual caso da AutoEuropa no porto de Setúbal). Por outro lado o porto de Sines é o único terminal de GNL em Portugal e um dos doze terminais da UE para a exportação do gás de xisto Americano. Por tudo isto considero que a persistência na opção Barreiro para este projeto revela uma falta de visão política muito significativa.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5268

Data: 06/12/2018**Autor:** Isabel

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

Vem a Sapec Parques Industriais, S.A., apresentar a sua contribuição / participação pública no EIA do Terminal do Barreiro, anexando o ficheiro em formato pdf "Participação Pública_Estudo Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro.pdf".

Anexos:1

Resposta ao comentário

5272

Data: 06/12/2018

Autor: Nuno Miguel Santos

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Completamente contra, esta nova versão, não salvaguarda em nada o futuro do Barreiro

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5273

Data: 07/12/2018

Autor: JP Barreiro

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Exmos. Srs., A Juventude Popular do Barreiro, enquanto juventude partidária preocupada com o futuro dos jovens barreirenses, submete, em anexo, a sua posição relativa ao Terminal de Contentores, no âmbito da presente consulta pública. Pela JP Barreiro, Hélder Leal Rodrigues Presidente da JP Barreiro

Anexos:1

Resposta ao comentário

5274

Data: 07/12/2018

Autor: Baía do Tejo SA

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Em anexo a posição da Baía do Tejo, SA

Anexos:1

Resposta ao comentário

5279

3) Acessos e Mobilidade:

Modo Rodoviário: Pelo IC21, atravessando a malha urbana, onde já passam 37 camiões/hora no transporte de combustíveis do Terminal de Líquidos do Barreiro, piorando significativamente o ambiente na zona ?

Modo Ferroviário: Comboios atravessando também a malha urbana, ainda por cima - toda em viaduto - sobre zonas urbanas no Barreiro, introduzindo significativos factores ambientais negativos no “casco urbano”, parecendo “coisa do século passado” ?

Um novo ramal ferroviário pode ser um bloqueio para a população do Lavradio, cuja população já está bloqueada pelo Alto Seixalinho, e com um ramal perpendicular, bloqueando o acesso ao Barreiro, e não fazendo sentido algum nenhum ser usada a Avenida das Nacionalizações.

“Numa fase intermédia barcaças exigindo cais adicional de 200 metros, de um total de 1325 m”: Como vai ser feita a movimentação dos granéis ? Depois o que fazem ao sistema de barcaças ? Deitam-no fora ?

“Enquanto não existir uma TTT”: Com o argumento do Terminal Portuário no Barreiro, “para este não ficar coxo” vai ter que adicionalmente se fazer a polémica TTT Chelas-Barreiro, mesmo que sendo em ponte-túnel, com custos desnecessários. Faz algum sentido uma Terceira Travessia do Tejo Chelas-Barreiro, ou Beato-Montijo, em ponte ou ponte-túnel, para injetar cargas no casco urbano de Lisboa em desenvolvimento, e mesmo afetando visualmente o estuário do Tejo, e com custos enormes ?

A considerar-se a hipótese de vir a existir mais uma travessia (baseado em estudos já feitos) e porque 70% da população da Península de Setúbal reside a oeste da mesma, dá origem a que a Ponte 25A tenha 2,4 vezes o tráfego do da Ponte Vasco da Gama. E por em túnel custar menos 200 milhões € (a preços de 2008) do que em ponte, e não afetar a navegação na zona e não ter impactos visuais, a melhor solução parece vir a ser um Túnel ligando Trafaria (aproveitando a A33) a Algés (aproveitando a CRIL, a CREL e a A5). Também para criar mais uma alternativa de acesso das origens/destinos: Sintra, Cascais, Oeiras, Lisboa-oeste, ao futuro Aeroporto Complementar na margem sul.

Será que se pretende continuar o modelo: pendularmente (diariamente) cerca de 235 mil (metade da população ativa) de residentes na Península de Setúbal terem que se deslocarem diariamente para trabalhar para a margem norte, mesmo com todos os custos económicos, sociais e ambientais daí derivados ? E o Barreiro ser prejudicado pelo atual mau serviço de transporte fluvial praticado pela Soflusa/TT ?

“Exigência de ligação (em ponte ou túnel) Barreiro-Montijo” : Vai criar entropia na navegação da zona e nos acessos ao Aeroporto, a localizar na BA6. Não serve o concelho da Moita. Deve-se aproveitar uma futura rede tipo Metrobus e gestão BRT, que servirá todos os Concelhos do Arco Ribeirinho Sul, e não só o Barreiro.

Acessibilidades Marítimas:

Para além da enorme quantidade de dragados a remover na fase de construção, quem vai pagar os 3,3 milhões de m³ anualmente em dragagens de manutenção, que normalmente são feitos pelo Estado...à nossa custa ? Obs.: Ponto que a atual Ministra do Mar criticou - e bem - quando era Deputada.

Consulta Pública sobre o projeto do Terminal Portuário no Barreiro

1) A motivação de Lisboa querer mudar os TC para a margem sul:

O facto de 90% das cargas que aportam a Lisboa terem como destino a margem norte, passando a serem movimentadas na margem sul (Barreiro) vão aumentar significativamente os custos logísticos, **retirando-lhe competitividade**.

E, podendo vir a afetar por efeito concorrencial, ainda mais a rentabilidade do porto de Setúbal, localizado na mesma região, cujo terminal usável para contentores (zonas 1 e 2) são dos maiores em Portugal, e infelizmente ainda se encontra subutilizado a cerca de 20% da sua capacidade. **Para quê este desperdício ?**

Do lado de Lisboa, os Terminais (o auto-dragável **TCA**-Terminal de Contentores de Alcântara e o **TCSA**-Terminal de Contentores de Santa Apolónia) concessionados à Yilport (o mesmo grupo que explora o terminal de Setúbal anteriormente referido) estão só a 36% da sua capacidade. **Para quê mais este desperdício ?**

Ainda por cima existem as complementaridades de movimentação de cargas do TCA, nomeadamente: A utilização da Via de Cintura Ferroviária, a Rodovia através da CRIL e outras vias rápidas. E ainda existe a possibilidade de transportar contentores por barcaças até ao terminal da ETE em Castanheira do Ribatejo.

Em relação ao TCSA as alternativas ainda são mais fáceis de concretizar.

Assim resolveriam o problema do escoamento de contentores na margem norte, que é para/de onde são movimentadas cerca de 90% das cargas.

Ou será para Lisboa se poder continuar a desenvolver urbanisticamente em matéria imobiliária na sua zona ribeirinha, e terem o monopólio dos navios de cruzeiro, mesmo sacrificando outros concelhos ? É para isto a expressão “cidade das duas margens” ? E com **exorbitantes e injustificados custos adicionais ?**

2) Relação Cidade (Barreiro) – Terminal:

Mesmo nesta 2ª versão do EIA, a relação plena com a cidade do Barreiro está ainda por conseguir, continuando (se bem que menos) a criar-se um tampão na relação com a cidade, ainda parcialmente “encaixotada” na Avenida da Praia, com vista para uma infra-estrutura portuária.

Para quê tirar os “muros de contentores” de Lisboa para os colocar no Barreiro, diminuindo o efeito paisagem a esta Cidade, e aumentando o ruído na zona, reduzindo-lhe a Qualidade de Vida ?

Lisboa não quer ter um “muro de contentores” que lhe tire a vista, e não lhe permite crescer urbanisticamente e Turística ! Porque há-de ser o Barreiro a ter que receber este “muro de contentores” que lhe retira paisagem e usufruto do espelho líquido ?

Qual a razão científica para que não se possam depositar os dragados de nível 1, nas diretamente nas praias da Costa da Caparica, e ao invés tenham que serem imergidos na barra. Para depois serem depositados nas praias da Costa da Caparica ? **Outro desperdício ?**

4) Concorrência com o porto de Setúbal:

A não ser que queiram fazer “concorrência desleal” a Setúbal, que pode vir a contribuir para o “fecho” deste, e onde a Yilport tem também as zonas 1 e 2, respetivamente da Tersado e Sadoport ?

Será para fazer com ajuste direto - o que parece ilegal - com a Yilport, para irem depois para o Terminal Portuário no Barreiro ?

Ou vão desmotivar a Yilport a continuar na AML ?

Por último:

Vão-se “colocar os ovos todos no mesmo cesto” descurando o objectivo (as infraestruturas de transportes são só um meio) para a zona do Barreiro que deviam ser para: atividades económicas mais amigas do ambiente, nomeadamente nas áreas do conhecimento: investigação e inovação tecnológica industrial e logística. Reindustrialização menos poluente, preferencialmente já 4.0. Atividades logísticas menos pesadas e actividades lúdicas da Região, outrora a 1ª Industrial de Portugal ?

O certo é que no âmbito do COMPETE2020, para a Região de Setúbal nada veio, pelo facto de, mais uma vez, lhe ter sido administrativamente vedado acesso aos Apoios Comunitários ? Qual o objectivo ?

Não será preferível, à imagem do que motivou Alfredo da Silva a “transferir-se” de Alcântara para o Barreiro, fazer um Terminal Portuário no Barreiro com dimensões menos ambiciosas, não necessitando de dragagens profundas ?

E em vez de trazer a totalidade das cargas para o Barreiro e depois 90% ter que voltar para a margem norte, é preferível aproveitar as características de auto-dragagem do TCA, e o TCSA, e os 10 % das cargas que vêm para a margem sul, virem de barcaças para o Barreiro.

Fazer depender o re-desenvolvimento do que foi o maior complexo industrial da Península Ibérica (CUF) das necessidades de Lisboa, não me parece acertado.

7 de Dezembro de 2018

António Manuel Caldeira Lucas

Opinião sobre Terminal de Contentores do Barreiro

O presente "parecer" resulta da reflexão de mais de 4 dezenas de cidadãos do concelho do Barreiro que, num acto de cidadania, entenderam criar uma plataforma nas redes sociais denominada Barreiro Progresso.

Do nosso ponto de vista o EIA agora em apreciação pública enferma de um problema de base.

Sendo certo que o EIA abrange a localização do Terminal de Contentores do Barreiro não deixa de ser evidente que aborda outras matérias, que se podem dizer de conexas. Contudo, não é concebível ou mesmo aceitável que, em simultâneo com a localização, não se tratem as graves e determinantes questões das acessibilidades. Não há justificação, clara e objectiva, para tal facto. O Barreiro não mudou de local e a zona de implantação do Terminal muito menos. Não foi a deslocalização, para nascente, que podia "perturbar" o estudo das acessibilidades até porque, na mera hipótese do seu eventual chumbo futuro, a localização proposta iria por "água abaixo".

Por outro lado, não resulta claro que não possa haver, à priori, uma desconsideração e desvalorização ou adiamento "ad eternum" da Terceira Travessia do Tejo.

Das indicações contidas no EIA não resulta claro um conjunto de preocupações de natureza ambiental paisagísticas nem da inserção do Terminal, quer no território do concelho quer, mais particularmente, no território da Baía Tejo".

Ainda que sejam apresentados valores, mais baixos, para os impactos do ruído fica por saber em que medida o EIA considerou todas componentes do descritor ruído. Não foram indicados os locais, a metodologia e os horários em que foram e como foram feitas as medições ou avaliações.

Estas são, entre várias outras, as razões que fundamentam a nossa discordância face ao que nos é colocado à consideração.

Mandaria o bom senso que se aguardasse pelo Estudo das acessibilidades ou que o mesmo fosse um todo: Localização e acessos.

José António Sequeira da Encarnação e Edmiro Lopes Nunes, em representação da plataforma Barreiro Progresso.

Terminal de Contentores no Barreiro

Discussão Pública do Investimento

1. Sessão Pública

No âmbito da discussão pública obrigatória por Lei do Estudo de Impacte Ambiental teve lugar uma **Sessão de Esclarecimento na Casa da Cultura da Baía Tejo no Barreiro em 24.Novembro. 2018** a que assisti do princípio ao fim.

2. Mesa que conduziu os trabalhos

Tomaram lugar na mesa que conduziu a Sessão de Esclarecimento, 1 Vereador da Câmara Municipal do Barreiro que coordenou, 1 Administrador da APL (Administração do Porto de Lisboa), 1 representante da IP (Infraestruturas de Portugal), a que se juntou mais tarde 1 representante da Sociedade Baía Tejo.

3. Apresentação do Projecto

O representante da APL fez a apresentação do investimento.

Daquela apresentação resultaram imensas dúvidas de âmbito técnico e, tendo em atenção que sou Engenheiro Civil há mais de 40 anos, Licenciado e Pós-Graduado em Infraestruturas de Transporte, Especialista em Transportes e Vias de Comunicação pela Ordem dos Engenheiros e, ao longo da minha actividade profissional ter trabalhado na JAE, Obras Públicas da Guiné, na Câmara Municipal de Bissau, na CP e na REFER, tenho o dever de ter algum conhecimento sobre acessibilidades (marítimas e terrestres) assim como da sua construção.

Tive á minha responsabilidade a coordenação e fiscalização do aterro hidráulico e obras complementares que foram efectuadas para a construção do actual Terminal de Mercadorias da Bobadela que funciona como um Terminal de Contentores do Caminho de Ferro e que tem muita analogia com o Terminal de Contentores do Barreiro, quer na forma de utilização assim como nas técnicas utilizadas para a sua construção (aterro hidráulico com materiais dragados na margem do estuário do Tejo), um é na margem direita e o outro na margem esquerda do estuário do Tejo.

4. Dúvidas suscitadas

Julgo ser detentor dos conhecimentos técnicos e experiência profissional para me pronunciar sobre este investimento.

A referida apresentação **deixou-me inúmeras dúvidas e questões técnicas relevantes por esclarecer.**

Como cidadão e contribuinte não posso deixar de dar o meu contributo e **esta Memória Descritiva funcionará para memória futura sobre este empreendimento** porque me apercebi de inúmeras lacunas, problemas técnicos mal estudados e, consequentemente, mal resolvidos e conclusões erradas e que decorrem daquilo que me apercebi da apresentação do empreendimento a que assisti.

Para se justificar a necessidade de localização de um Terminal de Contentores no Barreiro foi apresentado um *Quadro Prospectivo* da evolução do crescimento que **prevê um acréscimo significativo do tráfego marítimo.**

Ora, se vai haver um crescimento significativo do transporte marítimo qualquer engenheiro portuário sabe que **o único modo de transporte terrestre viável e capaz de fazer face ao transporte marítimo é o transporte ferroviário.**

Mas, por estranho que pareça, **a solução apresentada praticamente não apresenta esta solução.**

Sabendo-se que o destino final da maioria das mercadorias que chegarem ao Terminal do Barreiro destinar-se-ão á margem norte e esta acessibilidade não existe.

A única **solução ferroviária pesada** (para mercadorias) **com peso por eixo de 25 Ton** existente para ligação entre as 2 margens do estuário do Tejo tem de ir a Vendas Novas e ao Setil e **percorrer uma distância de 140 Km.**

Face a esta insuficiência grave do projecto tentou-se mitigar com a utilização de umas **barcaças.**

Além de envolver custos adicionais de transferência dos contentores, o seu trânsito no estuário do Tejo levanta bastantes dúvidas porque implica calas de navegação com calado suficiente para a **circulação em segurança daquelas barcaças carregadas em maré baixa.** Além de que, implica o acréscimo de tráfego nas calas navegáveis existentes e a **sua compatibilização com outros tráfegos designadamente das carreiras regulares de passageiros entre as duas margens que têm velocidades diferentes.**

Portanto, faz dela uma solução atamancada, coxa e tecnicamente não serve.

Resta pois o escoamento dos contentores pelas vias rodoviárias.

Portanto, o que se propõe é o completo delírio porque, quem conheça bem os actuais *níveis de serviço* da rede viária existente na zona e onde serão injectados naquela malha centenas de camiões **porta-contentores, facilmente se aperceberá que se instalará o caos muito rapidamente.**

5. Dragagens

Para falar sobre a questão das dragagens, o seu volume (em 1º estabelecimento e de manutenção) os valores mencionados são muito significativos (**e eu tenho muitas dúvidas que os referidos serão os reais e, muito menos, que sejam os finais**) com custos financeiros bastantes significativos.

De salientar que a entidade APL que agora se prontifica a fazer diligentemente todas estas dragagens para o Terminal do Barreiro é a mesma que se recusa a receber o Presidente da Câmara Municipal do Seixal que lhe **solicitou uma audiência há mais de 10 meses e que não obteve qualquer resposta para tratar da grave problema que é o total assoreamento da Baía Natural do Seixal** e que provoca áquele concelho graves problemas no seu desenvolvimento económico, turístico e impede o desenvolvimento de várias actividades económicas e de lazer como a prática de desportos náuticos (vela, remo, etc), a circulação de embarcações turísticas e de ligação entre as margens contribuindo para o descongestionamento das vias rodoviárias envolventes que estão saturadas, o fácil acesso á actividade o estaleiros navais existentes na Baía, etc, etc.

Ainda no que se refere a dragagens assinala-se que o representante da APL referiu que das matérias a dragar **apenas 2% estão contaminados**.

Eu quero desde já referir que **não acredito minimamente naquele valor**, porque se refere a uma zona que esteve largas dezenas de anos sujeita a processos industriais intensivos com grande produção de resíduos metálicos poluentes como o foi o caso de terrenos da antiga CUF/QUIMIGAL.

Relativamente a isto, gostaria de perguntar se a dragagem será efectuada por *dragas de sucção* ou de *balde* e qual o destino a dar a estes produtos contaminados.

Em 30. Novembro.2018 a RTP-1 anunciou que foi chumbado pela Direcção Geral de Recursos Naturais o pedido do porto de Setúbal para a deposição de 6,5 milhões de m3 de produtos dragados no estuário do Sado.

Tal situação inviabiliza o início dos trabalhos de dragagem no porto de Setúbal. Portanto, daqui se conclui que **esta questão das dragagens não é tão iníqua quanto alguns querem fazer crer**.

6. Construção dos terraplenos com os materiais dragados.

É claro que se podem efectuar aterros hidráulicos para a construção do TCB. Conforme referi, foi essa a opção técnica que foi adoptado em 1975 para a construção do terrapleno do que é hoje o **Terminal de Mercadorias da Bobadela** que tem uma área de **90 ha** e em que **foram dragados 2.000.000 m3** de areias do estuário do Tejo (próximo de Alcochete).

Todavia, é necessário entender que os terrenos a terraplenar estão nas margens do estuário do Tejo e que **têm espessura entre 15 a 20 metros de lodos flandrianos moles**.

Para a sua consolidação são necessários mais de 2 anos, pelo menos, com a utilização de pré-cargas estáticas de aterros ou com o recurso a técnicas de consolidação dinâmica pelo método *Menard* ou outras técnicas aplicando por ex. telas

drenantes como foi aplicado nos terrenos anexos á Siderurgia Nacional e onde actualmente se encontra o **Parque Industrial do Seixal** e os edifícios dos **Serviços Operacionais da Câmara Municipal do Seixal**.

As técnicas utilizadas na Bobadela foram estudadas pelo Projectista Prof. Eng^o Correia Mineiro da **Hidrotécnica Portuguesa** e, simultaneamente, Professor das Cadeiras de Mecânica de Solos e Fundações I e II do **Instituto Superior Técnico** portanto, pessoa altamente qualificada e experiente sobre estes problemas complexos que envolvem a mecânica dos solos.

É que aqueles terraplenos irão receber 4 ou 5 contentores empilhados e, consequentemente, o terreno de fundação terá que ter capacidade resistente adequada.

No caso da Bobadela, a consolidação dos lodos de profundidade **veio a provocar a sua repulsão lateral com o consequente assoreamento da Cala Norte** (cala de navegação).

Por analogia, no Barreiro as consequências serão semelhantes.

Este assunto foi estudado? Que soluções é que estão previstas para este assoreamento das calas de navegação nas proximidades?

Porque não foi abordado na explicação apresentada pela APL, eu pergunto:

Neste caso do Terminal de Contentores do Barreiro quem é que estudou este assunto e que soluções técnicas é que foram apresentadas?

Estranho que especialistas portuários deixem passar de uma forma tão grosseira aspectos tão essenciais num empreendimento desta dimensão e custo.

7. Encerramento da Sessão sem esclarecimento de dúvidas.

Isto são apenas algumas questões resultantes de uma análise muito superficial do muito que fica por dizer e tinha a solicitar os esclarecimentos aos responsáveis da *Sessão de Esclarecimento*.

Todavia, devido á forma como a mesma foi dirigida e, apesar de ter pedido a palavra para colocar as questões, a mesma não me foi concedida.

O que considero grave, porque se a Lei estabelece este instituto jurídico é **porque o legislador entende que todas as dúvidas dos cidadãos interessados merecem e devem ser esclarecidas.**

8. Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes

Por aqui se constata **a grande falta que faz ao Estado Português não ter uma instituição com as competências, o saber e a experiência que o representava o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes** que numa péssima e inacreditável decisão governamental foi extinto.

Actualmente, o Estado Português como não tem técnicos nos seus quadros com experiência e conhecimentos técnicos altamente especializados, limita-se a adjudicar a entidades externas Projectos e Estudos que depois se verifica que

não se compatibilizam e em que há matérias que, pura e simplesmente, não foram estudadas e outras que são estudadas, são tecnicamente de uma autêntica pobreza franciscana.

E depois deparamo-nos com situações como a presente mas que, infelizmente, está longe de ser a única.

9. Viabilidade desta PPP

Só espero e faço votos que, para este Terminal de Contentores na forma em que foi apresentado, não apareça nenhum investidor interessado (e que, sabendo eles fazer as contas) e com os inconvenientes que ele tem, terá pouca vontade de fazer um **investimento de cerca de 600M€**.

Aquilo que pude observar naquela Sessão de “Esclarecimento” foi muita política partidária e **pouca discussão da bondade técnica, económica, social e ambiental do investimento em discussão**.

10. Contradições entre membros da Mesa

Uma contradição patente entre as declarações proferidas pelos próprios membros da Mesa é que, enquanto o Vereador da Câmara Municipal do Barreiro referia que a localização do Terminal de Contentores no Barreiro iria trazer bastantes postos de trabalho para o concelho (falou-se em 10.000) o representante da APL referiu que o Terminal do Barreiro **seria um terminal portuário do séc. XXI** e, por isso, seria altamente mecanizado (que é o que acontece nos terminais mais recentes) e, conseqüentemente, **os postos de trabalho serão residuais**.

Situação com a qual eu concordo e eu acho que o representante da APL tem toda a razão.

Só que tem um problema, é que **contradiz frontalmente com o referido pelo Vereador da Câmara Municipal Barreiro**.

Portanto, convirá que se entendam pelo menos relativamente a esta matéria porque, como se verificou dá a sensação de uma autêntica cacofonia.

O que é compreensível, porque os **membros da Mesa pretendem esconder o máximo**, porque se fôr em conhecidos todos os **custos-benefícios** facilmente se verificará que a situação não é tão côr de rosa como a querem pintar.

11. Atitude e comportamento de alguns membros da Mesa (principalmente os políticos)

Convirá que as decisores políticos tenha uma formação cívica que lhes indique que numa democracia amadurecida e adulta os responsáveis políticos só têm é que prestar contas e justificar aos cidadãos contribuintes e não adoptarem **aquelas poses de arrogância e altivez que só escondem a mais profunda ignorância sobre as mais variadas matérias**.

12. Comportamento inaceitável da APL

Enquanto cidadão e munícipe do Seixal não posso deixar de observar que a mesma APL, que **tão grande deferência tem com o Município do Barreiro, não exerça pelo menos parte dessa sua disponibilidade para com o Município vizinho do Seixal.**

Tal diferença de tratamento tão significativa legitima-nos a que nos interroguemos se as verdadeiras causas não estarão em que uma Câmara Municipal (a do Barreiro é do mesmo partido (PS) e afecta ao Governo) e que a outra (Seixal) tem presidência CDU. Há aqui uma falta de equidade de tratamento que nem conseguem disfarçar.

Poderá ser uma coincidência, mas há muito que deixámos de ser ingénuos e também nunca acreditámos que “as vacas voassem”.

Enquanto cidadão, irei sentir os efeitos profundamente negativos decorrentes da utilização de centenas de camiões a circularem numa rede já bastante saturada e isso irá prejudicar ainda mais a mobilidade urbana dos cidadãos que residam nesta região.

13. Consequências a curto prazo para os Barreirenses

Actualmente os barreirenses ainda não têm a consciência do que lhes vai acontecer.

Com a entrada em funcionamento do TCB, a sua vida irá transformar-se num inferno com a circulação diária de centenas de camiões porta-contentores numa rede viária já muito sobrecarregada e, quando se aperceberem já é tarde demais. É só verificarem o que se passa em Alcântara.

Não é por acaso que Fernando Medina se quer livrar do Terminal de Contentores em Alcântara e apoia a sua ida para o Barreiro. Pudera.

Se juntarmos estes efeitos negativos decorrentes da localização do Terminal de Contentores no Barreiro com a vontade do Governo e da VINCI de instalar um terminal do aeroporto da Portela no Montijo, os barreirenses a única coisa que têm a fazer é emigrar.

Tudo isto está a ser servido com uma grande dose de cinismo pelo Governo com a colaboração dos autarcas locais que dizem que é para o bem do concelho e o seu desenvolvimento sócio económico.

Vão juntar no mesmo local o pior de Alcântara com a Av. do Brasil, Av. E.U.A e Alvalade.

Só que os barreirenses deverão ter presente que **os actuais governantes são temporários enquanto que os barreirenses terão que viver durante o resto das suas vidas com estes infernos.**

Com o consequente agravamento das condições atmosféricas decorrentes das emissões poluentes da circulação de tantos veículos pesados a diesel.

Para um Governo que tem como bandeira a descarbonização isto é uma autêntica “pérola”.

E tendo tentado justificar tudo isto com a criação de postos de trabalho. Tanto num caso como noutro é uma grandíssima e refinada mentira, qua andam a infringir aos barreirenses e montijenses.

Mais uma PPP que é um sorvedouro de dinheiros públicos, para isso, já nos basta as rodoviárias.

A responsabilidade deste cenário é exclusivamente dos responsáveis políticos que os irão conduzir a esta situação

14. Acessibilidade Ferroviária

Do ponto de vista das acessibilidades o que faz sentido, em face do que é proposto, será a construção de uma ponte exclusivamente ferroviária que permita a passagem de comboios de mercadorias de 25 ton/eixo que permita o escoamento dos contentores do TCB para a margem norte e, simultaneamente, uma ligação rápida ferroviária ao novo Aeroporto de Lisboa a criar no CTA (Centro de Tiro de Alcochete).

Só que os barreirenses deverão ter presente que os actuais governantes são temporários enquanto que os barreirenses terão que viver durante o resto das suas vidas com estes infernos.

Com o consequente agravamento das condições atmosféricas decorrentes das emissões poluentes da circulação de tantos veículos pesados a diesel.

Para um Governo que tem como bandeira a descarbonização isto é uma autêntica “pérola”.

E tendo tentado justificar tudo isto com a criação de postos de trabalho. Tanto num caso como noutro é uma grandíssima e refinada mentira, qua andam a infringir aos barreirenses e montijenses.

Mais uma PPP que é um sorvedouro de dinheiros públicos para isso já nos basta as rodoviárias.

15. Em conclusão.

Para o funcionamento correcto do Terminal de Contentores no Barreiro é necessário que;

- i. O transporte dos contentores do Terminal de Contentores seja feito exclusivamente por via férrea;**

- ii. As dragagens a efectuar sejam precedidas dos estudos técnicos elaborados por pessoas altamente qualificados e idóneas sobre essa matéria;
- iii. Deverá ser estudado cuidadosamente a deposição do material dragado para a formação do terraplino e analisado a consolidação dos lodos de forma a obviar os efeitos colaterais referidos;
- iv. No que se refere ao material de dragagem com produtos contaminados deverão ser estudados cuidadosamente a sua manipulação (e sobre equipamento de dragagem adequado) e ser sujeito a tratamento posterior qua as melhores práticas recomendem;
- v. Pensar seriamente na travessia ferroviária pesada (em exclusivo) **nada de rodovia**, na ligação entre as 2 margens para servir em simultâneo o TCB e o NAL no CTA;
- vi. Esquecerem e abandonarem essa aventura das barcaças que será dinheiro gasto desnecessariamente e é uma péssima solução.

Portanto, daqui se infere que:

1. Eu não sou contra o TCB
2. Eu não sou contra o NAL.

Sou é contra ás más soluções técnicas, económicas e ambientais.

Ainda estamos a tempo de corrigir os erros e é nesse sentido o meu contributo.

16. Discriminação negativa dos residentes no Seixal em detrimento do Montijo e do Barreiro

Se a isto acrescentarmos que os utentes do cais do Seixalinho no Montijo (outra Câmara Municipal de maioria socialista) **o estacionamento é grátis desde 1.junho.2017** enquanto que os residentes no Seixal têm de pagar €1,20/dia, ou seja, €26,40/mês, só em estacionamento.

Por outro lado os Sêniores (+ 65 anos) na SOFLUSA (Barreiro, Câmara Municipal socialista) **têm uma redução significativa nos preços dos bilhetes.**

Consta-se através destes factos que **os residentes no Concelho do Seixal não têm nem isenção de pagamento no estacionamento como acontece no Montijo nem redução do tarifário para Sêniores como acontece no Barreiro.**

Sabendo-se que as empresas são exactamente as mesmas TRANSTEJO e SOFLUSA e que são ambas empresas públicas.

Alguém é capaz de me explicar esta discriminação negativa relativamente aos Municípios do Seixal?

Alguém é capaz de demonstrar que isto tenha alguma equidade ou racionalidade?

Parece que nada tem a ver mas tem, porque são exactamente os mesmos senhores que agora estão a decidir sobre o Terminal de Contentores do Barreiro. Por aqui se vê a bondade das suas decisões.

17. Estudo elaborado pela Universidade Católica Portuguesa para a Associação Comercial do Porto.

Não sou só eu que põe grandes reservas ao Terminal de Contentores do Barreiro.

As conclusões de um Estudo com 70 páginas encomendado pela Associação Comercial do Porto a um conjunto de investigadores da Universidade Católica Portuguesa e da empresa de engenharia Tresmo sob a orientação de um Conselho Consultivo onde constam **Valente de Oliveira**, professor catedrático da FEUP e ex-ministro do Planeamento e Obras Públicas, **Alberto Castro**, Professor Universitário e **Matias Ramos**, ex- Director do LNEC e ex-Bastonário da Ordem dos Engenheiros.

Segundo aquele Estudo a opção pelo Barreiro orçado em 800M€ é um **desperdício de recursos e um exemplo de mau investimento público.**

Será que alguém sem credenciais, sem conhecimentos, sem experiência se atreve a contestar o parecer deste conjunto de pessoas, entre eles Professores Universitários e Engenheiros muito experientes?

Pelos vistos atrevem-se, como foi o caso a que assisti na Casa da Cultura do Barreiro em 24.Novembro.2018, mas com argumentos técnicos muito fraquinhos e nada convincentes.

Por outro lado, também a Comunidade Portuária de Setúbal que congrega operadores e concessionários do porto de setúbal indica que **Setúbal já tem uma capacidade disponível ainda muito longe da saturação** e ampliando ainda a oferta após as obras de aprofundamento da barra e canais de manobras previstos.

As obras em Setúbal terão custos á volta de **25,2M€** (metade dos quais de fundos comunitários) enquanto o **projecto do Barreiro aponta para valores astronómicos na ordem dos 600M€ sem incluir as acessibilidades além de €600.00 em estudos que já foram gastos.**

É isto gerir com critérios os dinheiros públicos ?

Duvido.

18. Falta de Informação e Sessões de “Esclarecimento” tendenciosas e manipuladas.

O que se notou durante todo este processo foi uma grande falta de informação (técnica, económica, financeira, social e ambiental) relevante e o correspondente debate que permitisse aos cidadãos analisarem objectivamente as vantagens e os inconvenientes deste empreendimento.

19. A diferença entre o Terminal da Bobadela e o Terminal do Barreiro é que um

que no Barreiro foram transportados por via marítima, mas a sua forma de deposição e armazenamento é semelhante.

20. Isto só acontece porque não se aprende nada com as PPP'S rodoviárias, com a PARQUE ESCOLAR, nem com os estádios de futebol do EURO 2004.

Também naquela altura os governos de então nos pretenderam convencer que era tudo uma maravilha. E depois o resultado viu-se.

Este é o campo ideal onde germina a corrupção.

MUITO OBRIGADO PELO TEMPO E ATENÇÃO QUE ME DISPENSARAM.

Amora, 7 Dezembro 2018

José Luís de Almeida Simões
Engenheiro Civil Sénior (OE16910)

TERMINAL BARREIRO CONSULTA PÚBLICA

Em resposta à consulta pública do projecto do novo Terminal do Barreiro a Liga para a Protecção da Natureza vem dar o seu **parecer discordante da conformidade** do Estudo de Impacto Ambiental apresentado na medida em que a análise do projecto do novo terminal do Barreiro, é feita, no atual contexto de um desenvolvimento sustentável que tanto se advoga, num total desrespeito dos compromissos assumidos por Portugal em fóruns internacionais de conservação da natureza e da biodiversidade e de desenvolvimento sustentável. De notar que este projecto, como foi apresentado e no contexto em que se insere, encontra-se também num total desrespeito pela Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade. Este parecer está dividido em duas partes:

- A- Apreciação na Generalidade;
- B- Apreciação Técnica;
- C- Conclusões

A

Apreciação na Generalidade

Ainda que se trate, a presente consulta pública, de um projecto em particular, um novo terminal no Barreiro, é fundamental que no uso das ferramentas legislativas que enquadram, e muito bem o presente EIA, se faça também uso do sentido e pertinência destas ferramentas legislativas, à luz das Directivas Comunitárias e Convenções Internacionais que Portugal subscreve, nomeadamente a Directiva Habitats (Directiva 92/43/CEE, Artigo 6º(3))

Surpreendentemente, não foi incluída neste estudo uma análise de impactos cumulativos, que sobreponha este projecto aos já existentes e aos que se esperam já no futuro (muito próximo). Surpreende porque não é através de pedidos únicos de licenciamento que se determina a capacidade de carga do Ecossistema Estuarino. De lembrar que o estuário do Tejo é, e como muito bem menciona este estudo, um ecossistema de importância fundamental não só pela sua dimensão, como também pela sua posição biogeográfica insubstituível. Dele depende a biodiversidade da costa nacional, a biodiversidade de espécies migratórias, todos os serviços de ecossistema já tão bem identificados e consequentemente, todas as comunidades humanas que dependem destes serviços. Dito isto, fica claro que, desconsiderar um impacto só porque a área afetada não se insere em zonas de reserva é, no mínimo, inaceitável. O ecossistema estuarino não se resume a um loteamento conveniente. O ecossistema estuarino é um só e tem uma só capacidade de carga para um nível crescente de impacto antropogénico.

Este projecto, pela sua envergadura, impacto cumulativo e natureza deve ser sujeito, isso sim, a uma **Avaliação Ambiental Estratégica ferramenta que decorre da transposição nacional da Directiva 2001/42/CE, de 27 de Junho**, e não passar apenas por um licenciamento ambiental como se, pela sua natureza e tipologia este não fosse um projecto de grande impacto ecossistémica, merecedor por isso de uma avaliação integrada dos impactes cumulativos. A **LPN vem realçar** que o atual enquadramento desta obra **não é a de um simples licenciamento ambiental**, esta obra aparece numa conjuntura integrada que inclui um aeroporto, o presente terminal, o aumento de tráfego entre margens e a inevitabilidade de uma terceira ponte sobre o Tejo. E não há por isso, uma explicação para que, a avaliação do impacto destas

Estrada do Calhariz de Benfica, 187 • 1500-124 Lisboa

Tel. +351 - 217 780 097 | 217 740 155 | 217 740 176 • Fax: +351 - 217 783 208

E-mail: geral@lpn.pt • www.lpn.pt

iniciativas de investimento público-privado não sejam também de alvo de uma avaliação integrada e estratégica através da ferramenta existente – A Avaliação Ambiental Estratégica.

B

Apreciação Técnica

A LPN abstém-se de comentar todos os aspetos técnicos apresentados tendo procurado respostas apenas a duas questões imperativas:

1- Base técnica/científica para a determinação dos locais de imersão e dragados:

Não pondo em causa a adequabilidade do TUPEM atribuído ao largo da costa da Caparica, sobre a qual, a LPN se abstém nesta fase, dúvidas se levantam sobre a adequabilidade do estudo que esteve na base da identificação dos locais de imersão de dragados no interior do estuário. O estudo do LNEC apresentado data de 1998, e não existe qualquer referência que demonstre que este estudo se aplica ao mesmo estuário 20 anos passados. De lembrar que, o estuário do Tejo sofreu, muito pouco tempo antes da data do estudo, alterações fundamentais após a construção da Ponte Vasco da Gama. Aliás, muito embora a data da publicação apresentada como fundamental seja 1998, nada indica a data da amostragem de dados, muito provavelmente anteriores à construção da própria ponte, que causou alterações profundas na dinâmica sedimentar do estuário. Só este argumento parece bastar para dizer que, também **sobre os locais escolhidos para a imersão de dragados a LPN se pronuncia de forma altamente desfavorável.**

2- Qualidade dos sedimentos a dragar:

Muito embora as análises sejam apresentadas a metodologia não parece estar clarificada. Por exemplo, no que respeita a dragados a sua análise em profundidade deverá ir para além da profundidade a dragar, ou, até o nível de contaminação estabilizar em profundidade. Não encontramos também a adequabilidade das amostras apresentadas para a classificação dos sedimentos a dragar quanto à sua contaminação.

C

Conclusões

A LPN apresenta o seu parecer desfavorável ao EIA apresentado por considerar que este não se adequa ao projecto proposto de um novo terminal do Barreiro. As razões para este parecer são fundamentalmente **a ausência de uma cabal análise de impactos cumulativos, a inadequabilidade do estudo apresentado que justifica a localização de imersão de dragados e porque a descrição metodológica para a amostragem, análise e classificação dos sedimentos a dragar não é conclusiva quanto à conformidade.**

Data: 07/12/2018

Autor: António Manuel Caldeira Lucas

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Serve o presente para solicitar o registo do meu parecer no âmbito da consulta pública:
<http://participa.pt/consulta.jsp?loadP=2363>

Anexos:1

Resposta ao comentário

5280

Data: 07/12/2018

Autor: António Manuel Caldeira Lucas

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Anexos:1

Resposta ao comentário

5282

Data: 07/12/2018

Autor: José Luís de Almeida Simões

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Anexos:1

Resposta ao comentário

5283

Data: 07/12/2018

Autor: Barreiro Progresso

Estado: Tratado

Classificação: Dentro do Âmbito

Comentário

Por solicitação do Ex.mo Senhor Engenheiro José Luís Simões, junto se envia a fundamentação e respectiva posição relativamente ao processo ora em consulta. Melhores Cumprimentos

Anexos:1

Resposta ao comentário

Data: 07/12/2018**Autor:** LPN**Estado:** Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito**Comentário**

Em resposta à consulta pública do projecto do novo Terminal do Barreiro a Liga para a Protecção da Natureza vem dar o seu parecer discordante da conformidade do Estudo de Impacto Ambiental apresentado. A análise deste projecto, é feita, no atual contexto de um desenvolvimento sustentável que tanto se advoga, num total desrespeito dos compromissos assumidos por Portugal em fóruns internacionais de conservação da natureza e da biodiversidade e de desenvolvimento sustentável. De notar que este projecto, como foi apresentado e no contexto em que se insere, encontra-se também num total desrespeito pela Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade. A LPN apresenta o seu parecer desfavorável ao EIA apresentado por considerar que este não se adequa ao projecto proposto de um novo terminal do Barreiro. As razões para este parecer são fundamentalmente a ausência de uma cabal análise de impactos cumulativos, a inadequabilidade do estudo apresentado que justifica a localização de imersão de dragados e porque a descrição metodológica para a amostragem, análise e classificação dos sedimentos a dragar não é conclusiva quanto à conformidade.

Anexos:1**Resposta ao comentário**

5287

Data: 07/12/2018**Autor:** Ecodeal**Estado:** Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito**Comentário**

Submete-mos em anexo o documento com a participação da Ecodeal.

Anexos:1**Resposta ao comentário**

5289

Data: 07/12/2018**Autor:** Partido Ecologista Os Verdes**Estado:** Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito**Comentário**

Posição do Partido Ecologista Os Verdes em relação ao Terminal do Barreiro O Partido Ecologista Os Verdes tem acompanhado de perto o projeto de expansão e realocização do terminal de contentores de Lisboa, nas suas diversas vertentes, incluindo o projeto de implantação de um Terminal de Contentores no Barreiro, para o qual já tomámos posição e participámos no anterior processo de consulta pública. Nesse sentido, e face à nova consulta pública, o PEV mantém a sua posição pelo que reafirmando as grandes preocupações face a este projeto tece ainda mais algumas considerações.

Anexos:1**Resposta ao comentário**

5290

O TERMINAL DO NOSSO DES(CONTENTAMENTO) - 4

“Dez razões para não aceitar o projeto TCB/L e chumbar o Estudo de Impacto Ambiental – 2018”

0. SÍNTESE DA POSIÇÃO ASSUMIDA

São muitas as razões que levam a não concordar com o Projeto APL-ATKearney - 2014, tal como o EIA-2018, já aduzidas nos artigos anteriores.

Ainda falta falar nas questões de segurança e de (in)coerência técnica e política. É isso que faremos de seguida, para concluir em síntese, que há uma dezena de argumentos fundamentados para “chumbar” o Projeto da Administração do Porto de Lisboa, encomendado pelo governo, e não aceitar o Estudo de Impacto Ambiental-2018, sobre o qual termina no dia 7 de Dezembro o período de consulta pública.

Pela nossa parte dizemos não!

4. 8. IMPACTO DE SEGURANÇA

No afã de procurar “arrumar” o projeto TCB/L longe das “vistas”, que não é a maior nem a principal questão (o busílis é o próprio projeto megalómano APL-AT Kearney-2014), o “grupo de trabalho” esqueceu uma questão de segurança incontornável. A Diretiva de Seveso, vertida na legislação portuguesa, não permite a construção de instalações portuárias, ou quaisquer outras fabris a menos de 500 metros de um Terminal de Depósito de Líquidos Perigosos, neste caso a Tanquipor – Alkion.

Na necessidade de “afeçoarem” o EIA-2018, para ultrapassar o chumbo do EIA-2017, empurraram o traçado da futura (esperamos!) 3.^a Travessia do Tejo para Nascente, de tal forma que ficaria, em projeção, no limite do Terminal.

Passando a uma altitude da ordem dos 80/100 metros, salvo erro, fica dentro da zona de proibição que vai até aos 500 metros, medidos neste caso em altimetria.

Sem qualquer alarmismo, a Tanquipor tem armazenadas milhares de toneladas de

produtos perigosos (amoníaco, acrilomitrilo, gasolinas, gasóleo, fuel), potencialmente explosivos e incendiáveis. Não há muito tempo, uma terrível explosão em zona portuária, na China, provocou dezenas de mortos.

Querem pôr a futura ponte a passar na vizinhança imediata de um parque de armazenamento de produtos químicos perigosos? O EIA-2018 não pode ser aprovado.

4. 9. APL – Administração do Porto de Lisboa, tira coelhos da cartola

Está longe de ser de “rigor científico” e “apolítico” o papel da APL, neste processo do Terminal de Contentores do Barreiro.

Durante muito tempo fez-nos crer que o projeto se confinava às margens terrestres da área da ex-CUF/Qimigal, gerida pela Baía do Tejo, chegando ao ponto de sonegar durante meses, até Fevereiro de 2017, a existência do projeto APL – ATKearney- 2014, no qual se fundamenta, no essencial, o Estudo de Impacto Ambiental-2018, como de resto o anterior EIA–2017, no essencial similar, exceto por terem “empurrado” o traçado para Nascente, tirando-lhe um “bocadinho” (em lugar de 13 ficaria com 11 pórticos na 2.ª fase).

Mas, como quem tira “coelhos da cartola”, eis que “suavemente”, lhe acrescentam um Porto de Barcaças, mais 125 metros de cais, que o traz outra vez a tapar parte das vistas.

Para quem observa de fora fica-nos a sensação da “Petição de Princípio”, ou seja, decide-se fazer um megaprojeto, elaboram-se estudos à maneira tecnocrática (o Porto de Lisboa vai esgotar-se em 2025(?), quando está a perder quota no trabalho portuário nacional!) e tenta-se demonstrar a sua bondade. É um “dejá vu”, como quando dos dez estádios de futebol para o Euro-2004; ou o Aeroporto na Ota (travado a tempo); ou o gigantismo do Centro Cultural de Belém que quase duplicou os custos; ou a Alta Velocidade “sócrateana”, quando o país estava à beira da banca rota!

A megalomania como estratégia arrastando impactos terríveis (financeiros, económicos, ambientais), ou a filosofia “crescentista” com “obras de regime”, quando tanta coisa falta num País tão desigual.

Claro, o capitalismo neoliberal aplaude e as transnacionais dos fundos financeiros

rejubilam (neste caso, uma ou outra transnacional do transporte contentorizado, que quer espaço para arrumar a mercadoria!) O projeto APL-ATKearney-2014, não serve o interesse nacional, por mais “coelhos” que apareçam por artes mágicas.

4.10. A POSIÇÃO DAS AUTARQUIAS DO BARREIRO

É compreensível e desejável que as autarquias do concelho queiram o desenvolvimento económico, o aumento dos postos de trabalho para que os nossos filhos e netos não tenham de imigrar (como aconteceu com os meus!).

É aceitável que, em primeira instância, tenham acarinhado o projeto de um Porto Logístico Multimodal, convivendo na área da ex-CUF/Qimigal com outros projetos multiformes e multifunção, até com alguma construção imobiliária.

Não é compreensível e não é aceitável que, ao aperceber-se do gigantismo agressivo e eivado de contradições do Projeto APL ATKearney-2014 e do seu EIA-2018, as suas potenciais malfeitorias (paisagísticas, ambientais, ecológicas, de segurança, de acessibilidades), a sua irrelevância económica evidente, a sua enorme contradição com o desenvolvimento moderno, progressivo e equilibrado do concelho, se façam “profissões de fé”, ou mudanças de posição (o EIA -2017 foi chumbado).

Existem alternativas para o Barreiro de desenvolvimento harmonioso, equânime, sustentável: a atração de pequenos/médios projetos tecnológicos/industriais, não agressivos, não poluentes, para as áreas delimitadas no PDM; um grande projeto com apoios comunitários para a recuperação e requalificação do Centro Histórico do Barreiro, com a criação de habitação-jovem apoiada; a preservação/valorização/usufruição do seu vastíssimo património arqueológico ferroviário, químico-industrial e moageiro, em classificação na DGPC, com um potencial turístico/cultural assinalável; e de forma muito mais do que simbólica, a revitalização das Oficinas Ferroviárias, nas tecnologias Diesel e Elétrica.

Registamos com preocupação a posição incoerente do executivo socialista que se diz contra o EIA-2017 e a favor do atual. O que mudou de substancial se o projeto-base é o mesmo?

5. DEZ RAZÕES PARA NÃO SE QUERER O TERMINAL DE CONTENTORES NO BARREIRO

1. Em termos de estratégia de desenvolvimento regional, o Projeto TCB/L compromete o futuro, por ser um vetor unidirecional que inviabiliza outras direções e projetos multidimensionais para a vasta área da ex-Cuf/Quimigal, que se transformará num gigantesco parque de contentores.
2. Do ponto de vista económico a criação de novas empresas e de postos de trabalho será irrelevante, quer pela crescente automatização de processos, quer pela transferência de operadores do Porto de Lisboa, se for avante a orientação subjacente de trazer todos os terminais da margem direita.
3. Esta perspetiva mais ou menos explicita, de trazer todos os contentores de Lisboa, configura uma perda para a economia da cidade que não deve assentar unicamente no Turismo. A especulação a “abocanhar” a margem norte do rio e a empurrar as atividades agressivas para a outra margem, historicamente sacrificada.
4. Do ponto de vista do interesse nacional o investimento de 600 milhões de euros (mais acessibilidades!) na construção de um Porto Fluvial obrigando a dragagem de milhões de toneladas, só se justificaria se não houvesse alternativas menos onerosas (ampliação do Porto de Lisboa, alargamento do Porto de Setúbal, aumento de capacidade dos Portos de Sines e Leixões).
5. A ampliação do Porto “natural” de Lisboa que está longe de estar esgotado (perdeu quota no trabalho portuário nacional, passando de 17,79% em 2010, para 12,4% em 2017) e tem uma banda enorme de expansão entre Sta Apolónia e a Zona Oriental, não gastando praticamente nada em dragagens e com melhores acessos rodoviários e ferroviários.
6. Em termos de impactos ambientais, ecológicos e paisagísticos, o projeto TCB/L é altamente agressivo, por “roubar o rio à cidade”, “tapar” a mais bonita marginal de todo o curso do Tejo, mexer em milhões de toneladas de lodos e areias mais ou menos contaminadas, criar um “muro” de

contentores que tapará as “vistas” e colocará o Lavradio num gueto.

7. Do ponto de vista da segurança, o Projeto TCB/L, cria sérias limitações à projetada Terceira Travessia do Tejo, empurrando, segundo o EIA-2018, o seu traçado para uma área proibida pela Diretiva de Seveso (a menos de 500 metros do Porto de Armazenamento de Líquidos Perigosos). O próprio TCB/L, com instalações portuárias a menos de 500 metros, também cairá nessa alçada.
8. Não foi feito o estudo prévio, nem a contabilização de custos respetivos, para a retirada rodoviária de contentores, impossível pelas vias atuais já saturadas, obrigando à construção de viadutos de razoável complexidade e significativos custos. A aventada Ponte para o Montijo afigura-se muito problemática pelos impactos ambientais negativos previsíveis.
9. Também não foi estudado o “celebrado” transporte por via ferroviário, nem foi feita a sua quantificação, que se afigura de concretização complicada por obrigar à construção de obras de arte em ponte ferroviária elevada, como elevados serão os custos. É liminarmente rejeitável qualquer solução que corte as vias rodoviárias e coloque o Lavradio num gueto.
10. A proposta solução parcial de retirar contentores em barcas, além de introduzir mais entropia na navegabilidade do estuário, aumenta os impactos negativos nas margens da cidade (ruído, poluição, agitação das águas). As barcas subindo pelas margens de reserva do Tejo até um projetado parque rio acima, obrigam a mais dragagens e a passear os contentores até à margem norte quando, podem lá ficar... em Lisboa!

Nota final:

Serão necessários mais argumentos para além do que ficou dito nas vinte páginas fundamentadas para chumbar o Estudo de Impacto Ambiental – 2018?

Data: 07/12/2018**Autor:** Barreiro Progresso

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

No âmbito do processo de apreciação pública e em nome de mais de 40 cidadãos do concelho do Barreiro, aglutinados em torno da plataforma "Barreiro Progresso", criada no contexto das redes sociais, somos a enviar, em anexo, a opinião deste grupo de cidadãos. Em representação de "barreiro Progresso" assinam: José António Sequeira da Encarnação
Edmírio Lopes Nunes Barreiro 7 de Dezembro de 2018

Anexos:1

Resposta ao comentário

5291

Data: 07/12/2018**Autor:** Armando de Sousa Teixeira

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

O Estudo de Impacto Ambiental -2018 não deve ser aprovado pelas razões expressas em anexo

Anexos:1

Resposta ao comentário

5293

Data: 07/12/2018**Autor:** ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

Exmos. Senhores Junto se remete parecer da ZERO sobre o EIA do Projeto do Terminal do Barreiro. Com os melhores cumprimentos Carla Graça Vice-Presidente da Direcção ZERO- Associação Sistema Terrestre Sustentável

Anexos:1

Resposta ao comentário

5294

Data: 07/12/2018**Autor:** CITRI, SA

Estado: Tratado**Classificação:** Dentro do Âmbito

Comentário

Ex.mos Srs., Questiona-se a razão pela qual os sedimentos provenientes da dragagem - potencialmente contaminados com metais pesados - não foram classificados de acordo com a Lei quadro dos resíduos nomeadamente recorrendo ao guia produzido pela Agência Portuguesa do Ambiente sobre classificação de resíduos. Atendendo a que, de acordo com a legislação, se tratam de materiais que o produtor tem interesse em se desfazer, é clara a aplicabilidade da legislação em vigor em matéria de gestão de resíduos. Do ponto de vista da proteção do ambiente, a reposição de dragados com alguma contaminação, classe 3, no meio aquático não vem resolver um problema ambiental com décadas de existência. Sugere-se assim a realização de análises aos dragados de acordo com a legislação em vigor para classificação de resíduos para posterior definição de destino mais adequado segundo a hierarquia de gestão de resíduos e o princípio da proteção do ambiente.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

Posição do Partido Ecologista Os Verdes em relação ao Terminal do Barreiro

No âmbito do processo de Consulta Pública

Enquadramento

O Partido Ecologista Os Verdes tem acompanhado de perto o projeto de expansão e realocação do terminal de contentores de Lisboa, nas suas diversas vertentes, incluindo o projeto de implantação de um Terminal de Contentores no Barreiro, para o qual já tomámos posição e participámos no anterior processo de consulta pública.

Nesse sentido, e face à nova consulta pública, o PEV mantém a sua posição pelo que reafirmando as grandes preocupações face a este projeto tece ainda mais algumas considerações.

Os Verdes não ignorando nem rejeitam a importância de projetos estruturantes na região de Lisboa para a criação de emprego, dinamização económica e know-how. Estamos também cientes de que um país não pode apenas desenvolver-se com base em serviços e no setor primário. Consideramos que projetos de elevada dimensão e implantados numa zona sensível do ponto de vista ambiental, como é o estuário do rio Tejo, e do ponto de vista social e de qualidade de vida com um tecido populacional fortemente consolidado, devem ser adequados à zona de implantação reduzindo ao máximo os impactes negativos e devem ser bem avaliadas as alternativas e prémias dos mesmos.

Colocado isto somos a reafirmar e salientar as seguintes preocupações:

1 – Enquadramento paisagístico

O projeto mantém um forte impacto paisagístico principalmente na frente ribeirinha do Barreiro e não está a ser tido em conta um outro enquadramento que permita não ferir de forma tão agressiva a estrutura paisagística na zona urbana consolidada, uma vez que incide sobre a avenida da Praia, a marginal no centro da cidade, afetando a sua vista sobre o rio e sobre Lisboa. Este aspeto continua a contribuir para a nossa discordância em relação ao projeto na forma como está apresentado.

2 - Afetação dos ecossistemas envolventes e impactes

Consideramos que o estudo de impacto ambiental continua a não avaliar de forma abrangente o ecossistema do estuário nem o impacto da implantação do terminal, da sua laboração e do previsível aumento do tráfego de navios nomeadamente sobre as populações de vertebrados, peixes e mamíferos.

3 – Dragagens e impacto das lamas

Há uma menorização da importância do impacto provocado pela remoção de lamas contaminadas com metais pesados mas que não pode nem deve ser descurado dado o

caráter bioacumulativo dos metais pesados na cadeia alimentar e tendo presente que o estuário do Tejo produz uma grande quantidade de produtos alimentares explorados. Por outro lado não é tido em conta também a dispersão destes elementos por todo o ecossistema estuarino que vai muito para além da zona de implantação incluindo as áreas sensíveis.

O próprio estudo reconhece a insuficiência do conhecimento do grau de contaminação dos fundos estuarinos nomeadamente ao nível dos metais pesados, recomendando por isso mesmo uma análise complementar.

Por outro lado não há uma análise aprofundada e alargada dos efeitos que as alterações na morfologia do leito do estuário possam ter na dinâmica de marés e correntes do estuário e na própria dinâmica de toda a frente costeira quer a norte quer a sul da barra nomeadamente ao nível das praias existentes.

4 - Sinergia com outras infraestruturas previstas ou não previstas

O estudo de impacto do Terminal do Barreiro restringe-se essencialmente à obra de implantação do terminal e ao funcionamento do terminal em si e não entra em consideração, de forma cumulativa com todas as infraestruturas adjacentes necessárias e fundamentais ao funcionamento do mesmo, nomeadamente a rede rodó e ferroviária de acesso que são remetidas para estudos autónomos.

Os Verdes discordam desta metodologia e consideram que todo o projeto nas suas diversas vertentes tem de ter uma avaliação global de impactes ambientais e não compartimentada. Aliás o próprio estudo refere que o Projeto não tem viabilidade, ou não funcionará sem as respetivas vias de comunicação rodó e ferroviárias, a construir obrigatoriamente.

Por outro lado, consideramos que um projeto desta natureza e com esta localização faria sentido com a existência de uma ligação ferroviária à margem norte do Estuário, aliás que nunca chegou a ser construída, tendo na devida altura, a opção governamental sido pela construção de uma travessia do Tejo apenas rodoviária, que liga a parte oriental de Lisboa ao Montijo. A ausência de uma ligação ferroviária pesada Barreiro – Lisboa, leva-nos a duvidar da eficácia e pertinência deste projeto.

No entendimento do PEV, o projeto agora em análise continua a não efetivar uma verdadeira estratégia de planeamento e organização funcional do sistema de mobilidade e transportes, a qual se deve exercer em estreita articulação com o modelo de ordenamento territorial preconizado nos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), constituindo o pressuposto base necessário à efetivação do desenvolvimento e a consolidação do sistema urbano e por sua vez a coesão territorial.

5 – Ruído

Relativamente a este impacto, Os Verdes consideram que deveriam ser apresentados os dados consolidados e um extrato do Mapa de Ruído para as diferentes fases e soluções, de forma a possibilitar a avaliação do contributo do TCB e os seus impactes no território.

É apontada a ocorrência de incumprimento dos valores legais, em alguns recetores sensíveis analisados, por exemplo, ao nível do Centro Hospitalar Barreiro Montijo, EP que se encontra junto de uma das vias rodoviárias que servirá o TCB, e que no âmbito do presente estudo não foi avaliado o impacto que o TCB tem sobre este recetor sensível.

6 – Questões Laborais

Por último temos sérias dúvidas que pressupostos ou considerações como a competitividade do custo da mão de obra é uma mais valia para justificar uma obra desta natureza quando atualmente sabemos em que condições laboram os trabalhadores das zonas portuárias e os problemas sociais que isso tem causado, não vendo nós em algum lado assegurada a salvaguarda dos direitos laborais e sociais dos mesmos, que por norma operam em condições demasiado precárias.

7 de dezembro de 2018.

Partido Ecologista Os Verdes

A lista de resíduos é vinculativa no que diz respeito à identificação dos resíduos que devem ser considerados resíduos perigosos (entradas absolutas), como é o caso da entrada 13 01 11*-óleos hidráulicos sintéticos. No que diz respeito às entradas espelho, em que os resíduos possam ser classificados com um código de resíduos perigosos ou não perigosos, terá que se verificar se o resíduo em causa contém alguma substância perigosa que lhe confira uma ou mais das características de perigosidade estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1357/2014, da Comissão, de 18 de dezembro.

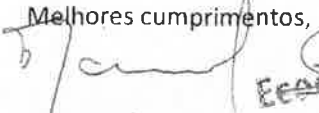
O facto de um resíduo conter alguma substância que seja considerada perigosa não significa que o mesmo também o seja. A classificação do resíduo como perigoso irá depender da perigosidade individual dos seus constituintes e da sua concentração, com exceção dos resíduos classificados em entradas absolutas, em que independentemente da concentração das substâncias perigosas que estão presentes no resíduo, os mesmos serão sempre classificados como resíduos perigosos. Em situações de dúvida, de acordo com o Princípio da Precaução deverá considerar-se que os resíduos em questão são resíduos perigosos.

No que diz respeito à determinação das características de perigosidade, a decisão 2014/955/UE, da Comissão, de 18 de dezembro, refere que a mesma deverá ser feita de acordo com o estabelecido no regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro (CLP). A metodologia sugerida neste regulamento tem como princípio a avaliação da perigosidade individual das substâncias que constituem o resíduo, com base na sua concentração, pelo que é necessário saber-se a origem do resíduo e quais os seus principais constituintes. A partir destas informações, deverá fazer-se uma análise da perigosidade de cada um dos constituintes individuais, de acordo com o estabelecido no regulamento (UE) n.º 1357/2014, da Comissão, de 18 de dezembro em articulação com o estabelecido no anexo I do CLP. Nos casos em que não é conhecida a composição qualitativa e/ou quantitativa do resíduo, terá que fazer-se uma análise laboratorial que permita identificar e quantificar os diferentes constituintes desse resíduo.

As características de perigosidade poderão também ser aferidas através de determinação analítica usando-se para tal os métodos de ensaio descritos no regulamento (CE) n.º 440/2000 da Comissão, de 30 de maio. Todavia, não é excluída a utilização de outros métodos de ensaio ou orientações reconhecidos internacionalmente. Salienta-se que só poderão utilizar-se métodos que envolvam ensaios em animais, na aceção da diretiva 86/609/CEE, do Conselho, de 24 de novembro, se não forem possíveis outras alternativas que proporcionem uma adequada fiabilidade e qualidade dos dados.

Para uma melhor compreensão da metodologia de classificação de resíduos em vigor poderá consultar o Guia de Classificação de Resíduos.

Melhores cumprimentos,


ecodeal, S.A.
Gestão Geral

Manuel José Mendes Simões



Chamusca, 07 dezembro 2018

Ex.mos Srs.

Relativamente á Avaliação de Impacte Ambiental do terminal portuário a localizar na margem esquerda do rio Tejo, no Barreiro.

O aditamento refere que ***“as análises físicas e químicas aos sedimentos a dragar foram realizadas de acordo com a Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro, relativa à gestão de dragados, o que não permite a cabal classificação dos sedimentos como resíduos perigosos, nem esclarece quanto à sua admissibilidade em aterro.”***

Mais acrescenta que:

“foi então proposta para a fase de projeto de execução (medSed8 do EIA) a realização duma campanha de caracterização de sedimentos contaminados (classe 4) para avaliação das condições de admissibilidade em aterro. Esta caracterização destina-se a suportar as condições de licenciamento das operações de deposição de resíduos em aterro e deverá ser executada nos termos do Decreto-Lei n.º 183/2009, de 10 de agosto, na sua atual redação, e no Decreto-Lei n.º 183/2009, de 10 de agosto, na sua atual redação, e no Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, com a redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho.”

Nestes termos, vem a Ecodeal reforçar que todos os sedimentos, independentemente da classe, para serem geridos como resíduos, deve o seu produtor/detentor fazer a classificação dos resíduos nos termos da LER, Lista Europeia de Resíduos. A escolha do código LER que melhor classifica um determinado resíduo deverá ser feita com base na descrição do capítulo e subcapítulo e por fim no processo de fabrico que lhe deu origem. A identificação do código que melhor descreve um determinado resíduo deverá seguir as seguintes etapas:

Procura-se nos capítulos 01 a 12 ou 17 a 20, a fonte geradora do resíduo e determina-se o código de seis dígitos adequado ao resíduo, excluindo os códigos terminados em 99.

Se não existir nenhum código apropriado nos capítulos 01 a 12 ou 17 a 20, procura-se identificar os resíduos nos capítulos 13, 14 ou 15.

Se nenhum dos códigos de resíduos se aplicar, procura-se identificar os resíduos no capítulo 16.

Se o resíduo também não se enquadrar no capítulo 16, atribui-se-lhe o código terminado em 99 dos capítulos 01 a 12 ou 17 a 20.

Acrescenta-se que dentro de cada um dos grupos de capítulos enunciado deverá respeitar-se a ordem de precedência dos diferentes capítulos, consultando-se os mesmos por ordem numérica crescente.

Nota: Algumas unidades industriais podem ter de classificar as suas atividades em vários capítulos. Por exemplo, uma fábrica de automóveis pode produzir resíduos pertencentes aos capítulos 12 (resíduos da moldagem e do tratamento de superfície de metais), 11 (resíduos inorgânicos contendo metais, provenientes do tratamento e revestimento de metais) e 08 (resíduos da utilização de revestimentos), consoante a fase do processo de fabrico.



Parecer relativo ao Estudo de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro

A ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável, após leitura detalhada dos documentos disponibilizados, vem por este meio apresentar o seu parecer relativo ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Terminal do Barreiro, em fase de Estudo Prévio.

Enquadramento

O projeto do Terminal do Barreiro foi objecto de um primeiro procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) em junho de 2017, tendo então a Administração decidido pela alteração do projeto e novo procedimento de AIA, de acordo com as alterações efetuadas.

À data, a ZERO pronunciou-se, tendo apresentado um parecer desfavorável por considerar que não estavam cumpridos um conjunto de pressupostos que deveriam estar a montante de qualquer definição de um projeto desta natureza.

Seria de esperar que, ao ser apresentado de novo o projeto do Terminal do Barreiro, pelo menos alguns dos pressupostos tivessem sido resolvidos e/ou esclarecidos. No entanto, verificamos que isso não só não acontece, como acrescem novos factos que colocam de novo em causa a necessidade do projeto, bem como a sua sustentabilidade ambiental, em consonância com a garantia da qualidade de vida das populações locais em simultâneo com a proteção dos valores naturais em presença.

Justificação do projeto

O projeto do Terminal do Barreiro encontra justificação, de acordo com o EIA, na “Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026”, de acordo com o disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro. Este documento elenca um conjunto de projetos a serem desenvolvidos ao longo de toda a costa de Portugal Continental.

No entanto, verificamos que uma Estratégia com esta importância e magnitude, que pelo tipo e número de intervenções que pressupõe e os seus impactes muito significativos associados deve ser sem dúvida considerada um novo programa sectorial, não foi objecto de qualquer Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

Pese embora o PETI3+ (2014-2020) tenha sido sujeito a uma AAE, uma reavaliação de um programa sectorial, neste caso no sector marítimo-

portuário, carece sem dúvida de uma avaliação aprofundada de todos os impactos no seu conjunto.

Acresce ainda que a AAE do PETI3+ elencou um conjunto de fragilidades, nomeadamente para o sector marítimo-portuário. Ora, a Estratégia para o Horizonte 2026, aprovada há um ano, não tem em conta nenhum dos aspectos então elencados na AAE de 2014, dos quais destacamos abaixo os mais relevantes.

- i. Definição de prioridades: “[O PETI3+] carece, no entanto, de maior explicitação quanto à observância de condições exigidas no PET para a seleção dos investimentos prioritários, nomeadamente as da existência de saldo custo-benefício positivo e da não existência de alternativa mais eficiente”.
- ii. Descarbonização no sector dos transportes: É referido que “a incorporação de objetivos relativos à descarbonização do sector dos transportes não está devidamente materializada no PETI3+ nem interligada de forma explícita com os objetivos de longo prazo aí preconizados e que dependem dos efeitos ambientais esperados do conjunto de projetos”, em total contradição com o Roteiro de Baixo Carbono ou mesmo com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, que o Governo e a Administração se encontravam então a preparar e que foi apresentado muito recentemente (e estando neste momento em consulta pública).
- iii. Alterações climáticas: É recomendado “conceber e dimensionar as infraestruturas de forma a assegurar as respetivas resiliência, robustez e capacidade de adaptação para os cenários de alterações climáticas, atendendo em particular às recomendações do Grupo de Trabalho da Energia Indústria da ENAAC relativas à robustez dos portos oceânicos, para os quais “importa fazer o estudo dos portos que estão implantados, da sua robustez e da capacidade que têm face às previsões de consumo, dos padrões de consumo e dos fluxos de mercadorias e de como isso poderá ficar (ou não) afetado com as alterações climáticas”.
- iv. Questões ambientais: É referido, em relação à Política Portuária Europeia Portos 2020, ser “desejável, num quadro alargado às questões ambientais, a inclusão de uma análise das situações com maiores riscos ambientais e medidas para melhoria do desempenho ambiental dos portos” e “dando especial atenção à análise nesta perspetiva dos projetos localizados em áreas de maior densidade populacional e que envolvam maiores riscos para o desempenho ambiental dos portos”. É também referido que “deverá ser dada especial atenção ao potencial risco que o aumento do tráfego marítimo poderá constituir para as emissões de enxofre”, podendo assim “constituir um potencial em risco a concretização de políticas de redução das emissões de enxofre”, de acordo com as normas europeias e internacionais em vigor.

- v. Ordenamento do Território: É referida a necessidade de se *“atender à integração territorial das infraestruturas, na fase de implementação”*.

Não só estas questões não estão contempladas nesta Estratégia, que reiteramos ser efetivamente um novo programa sectorial do transporte marítimo-portuário, como também não são contempladas ao nível de projeto no caso do Terminal do Barreiro.

Análise dos principais aspectos críticos do projeto

Apresentam-se de seguida os impactes que a ZERO considera serem mais significativos e que, em nosso entender, consubstanciam no seu conjunto um profundo impacto e alteração no ambiente e qualidade de vida das populações locais.

1. Dragagens e impacte no Estuário do Tejo

O projeto implica uma elevada movimentação sedimentar para alargamento e aprofundamento do canal de acesso ao atual porto do Barreiro, assim como a criação de bacias de rotação, que necessitarão de dragagens regulares para a sua manutenção.

Apesar de um impacte positivo pela retirada de sedimentos contaminados presentes em algumas zonas a dragar (classes 3 e 4), a movimentação de perto de 25 milhões de metros quadrados de materiais, seja qual for a alternativa de construção escolhida, é extremamente elevada e tem, em nosso entender, consequências graves para o Estuário do Tejo, dadas as alterações na qualidade da água, comunidades ecológicas e hidrodinâmica, com impactes na dinâmica morfológica do estuário e zonas adjacentes na foz e, acima de tudo, na perda permanente de habitat bentónico na zona intervencionada e na envolvente que não nos parecem suficientemente avaliadas nem passíveis de qualquer minimização ou compensação.

Para além disso, os sedimentos resultantes das dragagens do Tejo previstas neste projeto devem ser considerados resíduos, uma vez que resultam de uma atividade económica, pelo que deve ser avaliada corretamente a sua perigosidade. Nesse sentido, os dragados devem ser classificados de acordo com a legislação em vigor, cuja aplicação está bem definida no Guia de Classificação de Resíduos elaborado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), passível de consulta em:

http://www.apambiente.pt/_zdata/Políticas/Resíduos/Classificacao/Guia%20de%20Classificacao%20de%20resduos_20171023.pdf

No entanto, de acordo com o Aditamento ao EIA, na página 56, em resposta à pergunta 31, o promotor do projeto refere que vai caracterizar os resíduos dragados da classe 4 de acordo com as condições de admissibilidade em aterro, o qual não é o procedimento indicado pela APA e pela legislação para se classificarem resíduos. Por outro lado, também não se afigura legal a proposta apresentada de imersão na foz exterior do Tejo dos resíduos de classe 3 resultantes da dragagem, uma vez que, se forem classificados de acordo com a legislação acima referida como não inertes, o seu destino legal de deposição não pode ser o fundo marinho.

Em resumo, é fundamental que, na classificação dos resíduos resultantes das operações de dragagem do fundo do Tejo, o promotor seja obrigado a utilizar o Guia criado para o efeito pela APA, devendo encaminhar os resíduos não inertes para destinos legais, os quais não contemplam a imersão no mar.

2. Qualidade do ar e emissões de gases com efeito de estufa (GEE)

A modelação e análise efetuadas no EIA permite concluir que, em qualquer das alternativas de projeto, ocorrerão impactes significativos na qualidade do ar, quer durante a fase de construção, quer durante a fase de exploração, sendo o poluente mais significativo o NO_2 , mas registando-se também aumento do parâmetro PM_{10} , devido ao aumento do tráfego rodoviário de acesso ao Terminal e também do próprio tráfego marítimo.

Deve-se salientar que ambos estes parâmetros são precursores da formação do ozono troposférico, um poluente com impactes muito significativos ao nível da saúde humana, à semelhança dos seus precursores, e que fenómenos cada vez mais frequentes de ondas de calor com radiação elevada podem potenciar este tipo de episódios.

Por outro lado, não foi efetuada uma análise às partículas finas $\text{PM}_{2,5}$ (e ultrafinas $\text{PM}_{1,0}$) que se conhece estarem associadas ao funcionamento de infraestruturas portuárias e de navios, e que têm um impacto muito mais relevante a saúde humana. De ressaltar ainda que os dados utilizados para a situação de referência do parâmetro PM_{10} (consideradas as emissões de fundo) são já mais antigos por indisponibilidade de dados mais recentes, pelo que a estimativa do impacto poderá ter algum enviesamento.

Por fim, há ainda a referir que a análise efetuada não considerou as infraestruturas rodoviárias de ligação ao Terminal, nem os seus receptores sensíveis, dado o projeto de execução das mesmas não estar incluído no EIA, o que implica sem dúvida que há impactes significativos nas populações que não estão devidamente analisados.

Já no que respeita às emissões de gases com efeito de estufa (GEE), o EIA conclui pelo aumento muito significativo principalmente devido ao tráfego

marítimo, com uma contribuição de cerca de 90%. Este impacto parece-nos claramente incompatível com o objetivo traçado de redução de emissões de GEE com vista ao balanço zero de emissões em 2050, conforme preconizado no Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, recentemente apresentado e que se encontra presentemente em consulta pública.

Nas medidas de minimização propostas, muito pouco ou nada é referido sobre medidas de fundo para a redução de emissões e da poluição atmosférica, como seja dotar as instalações portuárias de infraestruturas para alimentação de energia de fonte renovável, evitando que os sistemas de geração de energia própria dos navios continuem a funcionar quando estes estão atracados, o que é revelador de quanto esta questão é menosprezada pelo promotor do projeto.

3. Ruído

No que respeita ao ruído, tendo em conta a ultrapassagem atualmente verificada dos valores-limite dos indicadores Lden e Ln presentes nos mapas de ruído em áreas ainda significativas no concelho do Barreiro, parece-nos demasiado otimista admitir que o agravamento aquando da fase de construção e depois de exploração do terminal causará apenas uma excedência dos valores-limite em determinados local e de forma ligeira. Com o ruído proveniente dos navios, das operações de carga/descarga e do tráfego intenso de camiões, o incómodo e o incumprimento quase certo dos valores-limite dos parâmetros citados será certamente mais gravoso que o previsto/modelado e merece uma avaliação muito mais cuidada do problema.

Com efeito, não é possível aferir do real impacto do Terminal sobre o descritor ruído sem se avaliar conjuntamente os seus projetos conexos, nomeadamente as novas acessibilidades rodoviária e ferroviária. Qualquer um dos canais propostos para as duas infraestruturas — ferroviária e rodoviária — atravessa zonas urbanas fortemente consolidadas, e na proximidade de equipamentos escolares (EB 2,3 Álvaro Velho), pelo que a avaliação efetuada no EIA apresenta lacunas graves e insanáveis.

4. Paisagem

O projeto do Terminal do Barreiro implica uma alteração muito significativa da paisagem, com particular ênfase para as populações mais próximas, com um impacto visual negativo e significativo, provocado quer pelas estruturas fixas de operação portuária, quer pelo estacionamento de contentores, mas também visível desde Lisboa e que porá em causa a utilização e potencialidades do território intervencionado. Este impacto não é minimizável.

5. Ordenamento do Território e Estrutura Ecológica

A alteração da linha costa e da morfologia do terreno são incompatíveis com o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) no que se refere à destruição da área estruturante primária da Rede Ecológica Metropolitana, conforme é reconhecido no EIA, sendo as medidas compensatórias descritas relativamente a este e outros impactes manifestamente insuficientes, porque os impactes são de tão elevada magnitude que não são passíveis de minimização ou de compensação.

Para além disso, o projeto do Terminal do Barreiro não é compatível com o Plano Diretor Municipal (PDM) do Barreiro, atualmente em vigor, nem sequer com o Plano de Urbanização do Território da Quimiparque e das Áreas Envolventes (PUTQAE), conforme documentação disponível em:

<https://www.cm-barreiro.pt/pages/755>

6. Património arqueológico e cultural

O EIA refere a afetação de património arqueológico vários, não passível de minimização.

Deve-se ainda referir os impactes esperados sobre zonas atualmente em procedimento de classificação como património industrial, especificamente o parque da CUF e o da CP.

De referir também a afetação de uma zona classificada como de interesse municipal paisagístico, ambiental e moageiro — Alburrica e os seus moinhos, bem como o passeio ribeirinho adjacente, e que foi recentemente intervencionado e reabilitado como parque urbano de lazer — a Av. Bento Gonçalves, conhecida como Avenida da Praia.

Acessibilidades, projetos conexos e impactes cumulativos

O projeto do Terminal do Barreiro prevê um conjunto de acessibilidades, imprescindíveis ao seu funcionamento e viabilidade económica, nomeadamente a ligação rodoviária ao IC21 e a ligação ferroviária a Linha do Pinhal Novo. No entanto, a avaliação de impacte ambiental destes dois projetos conexos não é efetuada e é remetida para uma fase posterior, o que na prática inviabiliza uma avaliação conjunta de todos os impactes cumulativos.

É referido também a necessidade de construção de uma terceira travessia do Tejo (TTT), e especificamente a Ponte Chelas-Barreiro — rodoviária, que se considera vital para o sucesso do empreendimento. Mas no EIA esse canal não está previsto e o canal proposto para a ferrovia de ligação à linha já existente parece não ser compatível com o canal previamente definido para a TTT.

É também referido o futuro terminal de barcas, mas a avaliação dos seus impactos não é efetivamente realizada. Mais, a presunção da existência de um futuro terminal de barcas implica um novo canal de navegação até à Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, com novas dragagens. Sabe-se que está em elaboração um EIA para este projeto, mas trata-se verdadeiramente de um projeto conexo, que deveria ser alvo de uma avaliação ambiental conjunta, de forma a serem avaliados os impactos cumulativos.

Na prática, o que se entende é que existe todo um conjunto de projetos vitais para o funcionamento e viabilidade económica do Terminal do Barreiro, que coexistirão com o Terminal, que irão implicar mais impactos bastante significativos sobre o Estuário e as populações ribeirinhas, mas que não são avaliados no âmbito do projeto.

Considerações finais

A Política Europeia para os Portos preconiza que se deverá melhorar o perfil ambiental dos portos, dado que as atividades portuárias têm um impacto significativo em termos de emissões, ruído, poluição das águas e dos solos e fragmentação dos habitats.

Nada destas recomendações é visível no projeto do Terminal do Barreiro. Os principais impactos sobre as populações, como a qualidade do ar e o ruído, são inexplicavelmente minimizados. E mesmo os impactos sobre património são também minimizados ou nem sequer considerados.

E acima de tudo, todos os projetos conexos, absolutamente imprescindíveis, assim assumidos no próprio EIA, como as ligações ferroviária e rodoviária ao Terminal, ou o canal de navegação para as barcas, são projetados para uma avaliação futura, evitando assim descaradamente uma avaliação mais realista dos verdadeiros impactos ambientais do projeto.

Outros projetos previstos, também pelo Porto de Lisboa, como seja o Terminal de Sucata da Siderurgia, no Rio Coia, não são sequer mencionados.

A ZERO considera absolutamente inaceitável esta flagrante fuga e desconformidade com os princípios e pressupostos da legislação de Avaliação de Impacte Ambiental, através da fragmentação do projeto. O projeto do Terminal do Barreiro deverá ser reavaliado, tendo em consideração todos os projetos essenciais ao funcionamento da infraestrutura.

Para além disso, e tendo em conta os vários projetos que a Administração do Porto de Lisboa tem previstos para a zona do Estuário do Tejo, deverá ser feita uma avaliação conjunta dos impactos cumulativos de todos eles.

Por tudo o exposto acima, a ZERO não tem alternativa senão emitir um **parecer desfavorável**, exigindo que sejam cumpridos os requisitos da legislação de AIA, no que se refere à avaliação dos impactes cumulativos de todos os projetos associados e conexos ao projeto do Terminal do Barreiro.

7 de dezembro de 2018

A Direção da ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável