

----- **ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA** -----
----- **SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA, REALIZADA NO DIA 20 DE MAIO DE 2008.** -----
----- **ACTA NÚMERO CINQUENTA E UM** -----

----- No dia 20 de Maio de 2008, reuniu na sua Sede, sita no Fórum Lisboa, na Avenida de Roma, a Assembleia Municipal de Lisboa, sob a presidência da sua Presidente efectiva, Excelentíssima Senhora Dra. Paula Maria Von Hafe Teixeira da Cruz, coadjuvada pelos Excelentíssimos Senhores Eng.º Jorge Manuel Mendes Antas e Nelson Pinto Antunes, respectivamente Primeiro e Segundo Secretários. -----

----- Assinaram a “lista de presenças”, para além dos mencionados, os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Afonso Miguel Silveira Machado Pereira Costa, Alberto Francisco Bento, Álvaro da Silva Amorim de Sousa Carneiro, Ana Belo Burt Magro Pires Marques, Ana Maria Lopes Figueiredo Páscoa Baptista, Ana Sofia Soares Ribeiro de Oliveira Dias, António Manuel, António Manuel de Sousa Ferreira Pereira, António Modesto Fernandes Navarro, António Paulo Quadrado Afonso, Armando Dias Estácio, Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho, Deolinda Carvalho Machado, Domingos Alves Pires, Ermelinda Lopes da Rocha Brito, Fernando Manuel Moreno D’Eça Braamcamp, Fernando Manuel Pacheco Ribeiro Rosa, Fernando Pereira Duarte, Francisco Carlos de Jesus Vasconcelos Maia, Francisco David Carvalho da Silva Dias, Francisco José da Silva Oliveira, Heitor Nuno Patrício de Sousa e Castro, Hugo Filipe Xambre Bento Pereira, Ismael do Nascimento Fonseca, João Carlos Durão Lopes Saraiva, João Carlos Santos Pessoa e Costa, João Manuel Costa Magalhães Pereira, João Miguel Narciso Candeias Mesquita Gonçalves, João Paulo Mota da Costa Lopes, Joaquim António Canelhas Granadeiro, Joaquim Lopes Ramos, Joaquim Maria Fernandes Marques, Jorge Manuel da Rocha Ferreira, José das Neves Godinho, José Filipe de Mendonça Athayde de Carvalhosa, José Luís Sobreda Antunes, José Maria Ribeiro Rodrigues, José Maximiano de Albuquerque Almeida Leitão, José Roque Alexandre, José Rui Roque, Lídia Marta Canha Fernandes, Luís Ângelo da Silva Campos, Luís Baltazar Brito da Silva Correia, Luís Filipe Graça Gonçalves, Luís Pedro Alves Caetano Newton Parreira, Manuel Luís de Sousa Silva Medeiros, Marcelino António Figueiredo, Maria Albertina de Carvalho Simões Ferreira, Maria Alexandra Dias Figueira, Maria Cândida Rio de Freitas Cavaleiro Madeira, Maria da Graça Resende Pinto Ferreira, Maria de Lurdes de Jesus Pinheiro, Maria Idalina de Sousa Flora, Maria Irene dos Santos Lopes, Maria Luísa Rodrigues Neves Vicente Mendes, Maria Teresa Cruz de Almeida, Maria Virgínia Martins Laranjeiro Estorninho, Nelson Miguel Rodrigues Coelho, Nuno Roque, Paulo Alexandre da Silva Quaresma, Pedro Alexandre Valente de Assunção, Rodrigo Manuel Neiva de Oliveira Leal Lopes, Rodrigo Nuno Elias Gonçalves da Silva, Rogério da Silva e Sousa, Rogério Gomes dos Santos, Rui António Francisco Coelho, Rui Manuel Pessanha da Silva, Timóteo Rodrigues Macedo, Valdemar António Fernandes de Abreu Salgado, Vasco Jorge Valdez Ferreira Matias, Victor Manuel Dias Pereira Gonçalves, José Luís Português Borges da Silva, Manuel Fernando Dias de Almeida, António da Conceição

Tavares, José Manuel Cal Gonçalves, Rosa Maria Carvalho da Silva, João Martins Vieira, Aníbal de Sousa, Carlos Alberto Rebelo Costa, Fernando Catarino Narciso, Félix Soares Gomes Lopes dos Santos, Pedro Manuel Tenreiro Biscaia Pereira, Luís José Morales de Los Rios Coelho, Maria João Bernardino Correia, Luís Jorge Teixeira Mendes da Silva, Rita Susana Borges Cortez Folgosa, José Guilherme Figueiredo Nobre de Gusmão, João Pedro Gonçalves Pereira, Nuno Maria Bonneville Van Uden, João Gordo Martins e João Maria Martins Baioneto. -----

----- Faltaram à reunião os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Ana Maria Bravo Martins de Campos, Ana Patrício de Lamy Barreiros, Carlos Filipe Marques Lima, Fausto Jorge Gonçalves Teixeira dos Santos, Henrique José Praia da Rocha de Freitas, João Augusto Martins Taveira, João Mário Amaral Mourato Grave, João Miguel Martins Ferreira, João Nuno Vaissier Neves Ferro, José Joaquim Vieira Pires, Luís Filipe da Silva Monteiro, Marta Sofia Caetano Lopes Rebelo Gonçalves e Vítor Manuel Alves Agostinho. -----

----- Pediram suspensão do mandato, que foi apreciado e aceite pelo Plenário da Assembleia Municipal nos termos da Lei 169/99, de 18 de Setembro, com a redacção dada pela Lei 5-A/2002, de 11 de Janeiro, os seguintes Deputados Municipais: -----

---- Pedro Portugal Gaspar (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal José Cal Goçaves. -----

---- João Saldanha Serra (PSD), por um dia, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Rosa Carvalho da Silva. -----

---- Rodrigo Moctezuma (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal João Vieira. -----

---- Jorge Manuel Penedo (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Fernando Narciso. -----

---- Maria de Belém Roseira (PS), por um dia, tendo sido substituída pelo Deputado Municipal Pedro Biscaia Pereira. -----

---- Hugo Lobo (PS), por um dia, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Maria João Correia. -----

---- Pedro Pinto de Jesus (PS), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Luís Coelho. -----

---- Sérgio Cintra, Maria José Falcão, André Garcia, Maria da Piedade Mestre, Helena Ribeiro, Patrícia Mourão, Maria João Faria, Nuno Pintão, João Pinheiro, Sousa Nascimento, Maria Teresa Val de Matos, Maria Vitória de Melo, Carlos Poiars, Branca das Neves, Inês Drumond, Fátima Fonseca, Anabela Valente Pires, Fernando Gameiro, Pedro Lopes, Alberto Pereira, América Coelho, Carlos Machado, António Amaral da Silva, Carlos Faria, Maria de Fátima Dias, Margarida Mota, Alexandra Bandeira, Margarida Velho, José Carlos Alegre, Carlos Castro, Maria Teresa Pires, José Oliveira Costa, Januário Costa, Diogo Leão, Alfredo Alves, Filipe Costa, Guilherme de Oliveira Martins, Carolina Tito de Morais, António Rebelo de Sousa, Joaquim Capucho, Pereira da Costa, Emílio Rincon Peres, Luís Cavaco, Odete Ferrajota, Manuel Poças, Manuel Jeffree, Mário Paiva, João Valente Pires, Fátima Cavaco, Luís Novaes Titto, Pedro Costa, Teresa Estrela, Eurico Dias, António Rego,

Deolinda Santos, Alberto Seguro Dias, António Lopes, Maria Antonina, David Amado, Alexandre Mateus, Anabela Pilar, Bruno Inglês, Catarina Martins, Rute Florêncio, Osvaldo Sousa, Fernando Gonçalves, Ena Bonfim, Lurdes Menor, Artur Oliveira, Luís Silva, Susana Martins e Vítor Formiga, todos Deputados Municipais suplentes do PS, pediram a suspensão do mandato por um dia. -----

----- Telmo Correia (CDS-PP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal João Gonçalves Pereira. -----

----- Carlos Barroso (CDS-PP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Nuno Van Uden, 3º da lista, já que o Deputado Municipal Carlos Andrade, 1º suplente, comunicou não poder estar presente nesta reunião. -----

----- José Luís Ferreira (PEV), de 20 de Maio a 5 de Junho, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal João Gordo Martins. -----

----- Foram justificadas as faltas e admitidas as substituições dos seguintes Deputados Municipais, Presidentes de Junta de Freguesia: -----

----- Rui Marques (PSD), Presidente da Junta de Freguesia da Penha de França, por Carlos Alberto Rebelo Costa. -----

----- Filipe Pontes (PSD), Presidente da Junta de Freguesia da Sé, por João Baioneto. --

----- João Miguel Ferreira (PSD), Presidente da Junta de Freguesia de Santa Isabel. ---

----- Joaquim Emanuel de Sousa (PSD), Presidente da Junta de Freguesia dos Mártires, por Aníbal de Sousa. -----

----- Rosa do Egipto (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, por Luís Jorge Mendes Silva. -----

----- Belarmino Silva (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Marvila, por Félix Santos. -----

----- Justificaram faltas os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Henrique Rocha de Freitas (PSD), relativamente à presente reunião. -----

----- José Cal Gonçalves (PSD), relativamente à reunião realizada em 13 de Maio de 2008. -----

----- António Ferreira Pereira (PSD), relativamente à reunião realizada em 13 de Maio de 2008. -----

----- João Taveira (PSD), relativamente à reunião realizada em 13 de Maio de 2008. --

----- Carlos Lima (PCP), relativamente à presente reunião. -----

----- Às 15 horas e 20 minutos, constatada a existência de *quorum*, a **Senhora Presidente**, que se encontrava ladeada na Mesa pelos Excelentíssimos Senhores: Dr. António Costa, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa; Engº. Duarte Silva, Representante da Senhora Secretária de Estado dos Transportes e Director da RAVE; Engº. Fernando Santo, Bastonário da Ordem dos Engenheiros; Engº. Carlos Ramos, Presidente do LNEC; Drª. Paula Alves, Administradora da NAER; Prof. José Manuel Viegas, Presidente do Conselho de Administração da TIS, declarou aberto o presente debate específico sobre “Acessibilidades Rodoviárias e Ferroviárias à Margem Sul”, referindo: -----

----- “Senhores Deputados, permito-me dar as boas-vindas e agradecer muito, em particular aos nossos convidados, a todos e cada um, o terem aceite participar neste

debate específico da Assembleia Municipal de Lisboa sobre o tema “Acessibilidades Rodoviárias e Ferroviárias à Margem Sul. -----

----- A vossa presença testemunha, naturalmente, a importância das questões suscitadas e enriquece, habilitando uma análise integrada, os objectivos a que nos propomos. Bem hajam, pois, por isso. -----

----- Quero também aqui referir e agradecer a disponibilidade manifestada por sua Excelência o Senhor Ministro das Obras Públicas e sua Excelência a Senhora Secretária de Estado dos Transportes para com esta Assembleia e a forma pronta e directa como com ela se relacionaram. -----

----- Este debate quer-se como uma primeira discussão das consequências para Lisboa da necessidade de ligações à Margem Sul, decorrentes do congestionamento rodoviário na Ponte 25 de Abril, da localização prevista para o novo aeroporto e da rede ferroviária de alta velocidade. -----

----- Inicia-se hoje, mas não termina hoje. Diria que é uma primeira abordagem sobre as questões que referi, porque quer a Cidade, quer esta Assembleia no caso, não vão prescindir de analisar, escrutinar e reagir com a independência que não pode deixar de ser reconhecida, um conjunto de decisões governamentais que inevitavelmente a condicionam. Importa ver, de forma fundamentada, com que concreto balanço. -----

----- Mas não há inevitabilidades, nem no imobilismo, nem no voluntarismo, numa cidade viva e participativa. Lisboa é-o, felizmente, cada vez mais. -----

----- Há Lisboa e há a Área Metropolitana, sabemos-lo e esta realidade deve estar muito presente. Não tem estado. Mas também importa saber se queremos uma cidade de grandes infra-estruturas ou uma cidade sobretudo virada para as pessoas e as suas memórias históricas, de desenvolvimento sustentado. Ou ainda uma cidade em que seja compatível realizar estes dois objectivos, se e na medida do que for possível. -----

----- É preciso ter a coragem da opção e qual o sentido e impacto de um conjunto de infra-estruturas num contexto que se avizinha, a impor estruturalmente um novo paradigma de vivência, questão que, aliás, anda pouco, para não dizer quase nada discutida, se me permitem a expressão. -----

----- Trata-se, em suma, de um modelo de cidade que está em causa, no que tiver de positivo e negativo, em que serão naturalmente muito úteis as perspectivas dos intervenientes. -----

----- Muito obrigado, uma vez mais, a todos pela vossa presença e pela vossa participação.” -----

INTERVENÇÕES

----- **O Senhor Presidente da Câmara**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção:

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal. -----

----- Senhoras e Senhores Deputados Municipais. -----

----- Senhor Representante da Secretária de Estado dos Transportes. -----

----- Senhor Bastonário da Ordem dos Engenheiros. -----

----- Senhor Presidente do LNEC -----

----- Senhora Representante da NAER -----

----- Minhas Senhoras e meus Senhores. -----

----- Queria, em primeiro lugar, agradecer à Senhora Presidente da Assembleia Municipal o convite para participar neste debate específico que hoje se organiza na Assembleia Municipal, e aproveitar a ocasião para dar também a informação da reflexão que, quer ao nível da Câmara, quer sobretudo ao nível dos serviços municipais, tem estado a ser feita em torno desta questão e, muito em particular, sobre a questão da terceira travessia do Tejo. -----

----- Em primeiro lugar, Lisboa só é Lisboa porque não é uma ilha, Lisboa só é Lisboa porque é a capital de uma região e porque é a Capital de País. Isto significa que, quando nos pensamos, temos que nos pensar no contexto regional e no contexto nacional. Neste contexto, é absolutamente decisiva a nossa inserção nas grandes redes de comunicação, é fundamental o desenvolvimento do porto, é fundamental a existência de um novo aeroporto em Lisboa, é fundamental a nossa inserção na rede de alta velocidade, é fundamental a nossa inserção nas redes do comboio regional, ou nas redes rodoviárias nacionais e regionais. -----

----- Isto dito, na questão da terceira travessia temos que analisar os dois modos que terão serventia na nova travessia, o modo ferroviário e o modo rodoviário. -----

----- O modo ferroviário está pensado de há muito, está previsto no nosso Plano Director, está previsto no PROT da Área Metropolitana de Lisboa e é importante para a inserção de Lisboa na rede de alta velocidade. É muito importante para a melhoria da qualidade do comboio suburbano, basta ver que no eixo Lisboa-Setúbal haverá uma redução muito significativa dos tempos de circulação, permitindo fechar um anel ferroviário com a linha de cintura e todo o comboio suburbano na Margem Sul do Tejo. -----

----- A questão do modo rodoviário foi muito discutida ao longo de anos e foi habitualmente considerado como não devendo ser pelo menos prioritária. Eu creio que não seria prioritário, diria mesmo que era absolutamente indesejável, não fosse a localização decidida para o novo aeroporto da região de Lisboa. A localização a sul do novo aeroporto internacional de Lisboa tornou inevitável a existência de uma nova travessia rodoviária. -----

----- Isso, aliás, foi logo sinalizado no relatório do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, com base no qual foi tomada a decisão da localização no Campo de Tiro de Alcochete do novo aeroporto internacional de Lisboa, essencialmente pela razão de que a travessia da Ponte 25 de Abril não é uma travessia eficiente para servir o novo aeroporto e a Ponte Vasco da Gama, por razões de segurança e de limitações face ao seu congestionamento, não pode ser o modo único de serventia ao aeroporto, porque tem uma distância muito grande entre nós, creio que 18 Km, não tem vias de evacuação, não tem vias alternativas e, portanto, havia a necessidade, logo sinalizada pelo LNEC, da criação de um novo canal rodoviário. -----

----- Discute-se, naturalmente, qual deva ser esse canal rodoviário. Essa é uma outra discussão que, certamente, não deixará de estar presente nesta Mesa. Mas isto significa que do ponto de vista nacional, regional e, no que diz respeito ao modo ferroviário, também do interesse da Cidade de Lisboa, temos que ter em conta a

necessidade de uma nova travessia ferroviária e, devido à localização do novo aeroporto, também rodoviária. -----

----- Isto dito, não podemos ignorar que esta ponte, sendo necessária, acarreta necessariamente consigo fortes impactos sobre a Cidade de Lisboa. Eu diria sobretudo dois tipos de impactos. Por um lado, impactos na paisagem e na estrutura urbana da Cidade de Lisboa, na sua amarração nas Freguesias de Beato e Marvila. Por outro lado, impactos no que diz respeito à circulação rodoviária em Lisboa e, por essa via também, impactos ambientais na Cidade de Lisboa. -----

----- Quanto ao primeiro aspecto dos impactos, nós temos insistido na necessidade de otimizar a inserção da nova travessia na malha da Cidade de Lisboa. A grande condicionante não é a que resulta do modo rodoviário, mas é a que resulta do modo ferroviário e, portanto, eu diria que esse impacto de paisagem e inserção na cidade, independentemente de haver ou não modo rodoviário, seria sempre um impacto muito significativo. -----

----- Poderemos depois fazer o jogo das fotografias, para saber se é mais alta, se é mais baixa, se dá para mais isto ou aquilo, mas a verdade é que a ponte tem que chegar junto à margem com um impacto sempre muito forte na cidade. -----

----- E porquê? Da discussão que tivemos em Câmara, com o contributo da RAVE e do LNEC, basicamente pela relação que se tem que estabelecer entre a ponte e a garantia da navegabilidade do Tejo naquele canal de Cabo Ruivo. Esse impacto acaba por se traduzir por duas formas: -----

----- Em primeiro lugar quanto à altura da torre dos tirantes. O projecto que foi feito prevê um vão entre pilares de cerca de 450 metros, para permitir criar condições que o Porto de Lisboa definiu como óptimas para a navegabilidade naquele troço. Ora, quanto mais extenso for o vão, mais alta tem que ser a torre dos tirantes. Esse é um primeiro impacto, condicionado e determinado pela operação portuária. -----

----- Em segundo lugar, e talvez mais significativo, é que o Porto de Lisboa exigiu que tinha que haver uma distância entre a linha de água e a parte inferior do tabuleiro de cerca de 47 metros, de forma a permitir a movimentação de barcos com calado superior a 43 metros. O facto da ponte chegar à margem a uma cota 47 cria, obviamente, a necessidade da ponte ter um declive suave até chegar à linha de cintura, que está a uma cota muito inferior, creio que da ordem dos 36 metros, o que significa prolongar muito o viaduto, quer rodoviário, quer ferroviário, de ligação da linha de alta velocidade, da ligação da linha de cintura no sentido oriente e a ligação da linha de cintura no sentido ocidente. -----

----- Foi por isso que nós solicitámos ao Ministério das Obras Públicas que estudasse a possibilidade de alterar a relação entre a ponte e a actividade portuária, seja no limite pela eventual realocação do terminal de granéis do Porto de Lisboa, seja por encontrar outras formas de manobra portuária que permitissem reduzir o vão e o tirante da ponte no ponto da margem. -----

----- A verdade é que o Ministério das Obras Públicas já tem os primeiros dados, que está neste momento a enviar por via documental para ser apreciado em próxima reunião de Câmara, mas no fundo o que é que se retira do estudo que foi feito no

Ministério das Obras Públicas? Resulta basicamente que sem afectar a actividade portuária é possível conceber uma ligeira redução do tirante de ar da ponte dos 46 para 42,5 metros e é possível também encurtar de alguma forma o vão entre pilares, o que teria o impacto positivo da redução da altura do mastro dos tirantes. -----

----- Para além destas ligeiras intervenções, uma intervenção no fundo só seria possível se tivesse por consequência comprometer a navegabilidade do Tejo a montante da ponte. Porquê? Basicamente porque a ponte, ao chegar à margem, desdobra-se verdadeiramente em cinco vias distintas, duas rodoviárias e três ferroviárias, a da alta velocidade em direcção a oriente, a suburbana em direcção a oriente e a suburbana em direcção a ocidente. Para que essas vias, sobretudo as ferroviárias, se possam articular, ou se articulam desniveladas à superfície e em altura, ou desniveladas por baixo, o que significa que para que sejam compatíveis todas as vias ferroviárias ou a ponte chega a 47 metros e se desenvolve depois em vários viadutos, ou teria que chegar à margem a 27 metros de altura entre o plano de água e a parte inferior do tabuleiro. -----

----- A opção é se chega a 47 ou a 27. Chegando a 27, não se coloca só o problema da eventual necessidade de realocização do terminal de granéis, mas verdadeiramente inviabiliza a exploração da navegabilidade do Tejo a montante, tendo em conta que a Ponte Vasco da Gama tem uma altura de cerca de 47 metros. -----

----- É evidente que estamos a fazer uma ponte para séculos e significaria uma opção desse tipo comprometer duradouramente, para não dizer definitivamente, a navegabilidade do Tejo, opção que porventura não devemos fazer. -----

----- Isto significa que, estudos feitos e salvo aprofundamento ou outros dados que possam surgir, o que aparentemente resulta do estudo feito pelo Ministério das Obras Públicas é que é possível uma ligeira optimização do impacto visual, como a eventual redução do tirante de ar de 47 para 42,5 metros, mas nada que signifique uma alteração significativa do impacto da ponte na amarração nas Freguesias de Beato e Marvila. Este é um dado que não podemos deixar de ter em conta na reflexão que fazemos sobre a nova travessia. -----

----- Por outro lado, nós temos impactos que necessariamente irão existir sobre a circulação na Cidade de Lisboa. Não vale a pena discutirmos agora aqui qual é o melhor estudo de previsão de tráfego, tenho ouvido os números mais diversos, e cinto-me àquele da comissão independente designada há vários meses pelo Senhor Ministro das Obras Públicas e que foi presidida pelo Dr. Nuno Vitorino, que dos presentes pelo menos o Prof. José Manuel Viegas integrou, e que sinalizou logo que a ponte teria com o modo rodoviário fortíssimos impactos na circulação da Cidade de Lisboa. Implicaria uma intervenção de fundo na malha rodoviária de Lisboa, que não se podia limitar a assegurar a amarração da ponte e a inserção da ponte na rede viária, mas implicava um conjunto de intervenções no conjunto da rede viária de Lisboa. -----

----- Nós temos que ter consciência deste problema, sobretudo porque este problema pode ser também uma oportunidade para nós reestruturarmos a nossa malha viária em Lisboa. Nós temos uma malha viária muito formatada pela própria orografia da cidade e, portanto, muito marcada por dois eixos rádio-concêntricos, o eixo da Av. Almirante

Reis e o eixo Av. da República/Av. Fontes Pereira de Melo/Av. da Liberdade, e vias circulares entre eixos pouco eficientes. -----

----- Esta pode ser a oportunidade de dotarmos a cidade de uma malha viária mais eficiente, menos rádio-concêntrica. Isto implica, necessariamente, um conjunto de intervenções, várias delas sinalizadas na própria comissão independente, seja no eixo da Av. dos Estados Unidos da América, seja na sua relação com a Marechal Spínola, no atravessamento da Gago Coutinho, seja em Entrecampos, seja na relação da Av. das Forças Armadas com a Álvaro Pais, seja para o lado nascente na relação entre a Marechal Spínola com a Av. Central de Chelas. -----

----- Depois, no eixo imediatamente abaixo, da Av. de Berna, com a necessidade de prolongamento da Afonso Costa para oriente, com a resolução do problema da Praça de Espanha e com uma boa articulação entre a Av. de Berna e a Praça de Espanha. ----

----- Finalmente, a necessidade de termos uma boa alternativa à Circular das Colinas. A Circular das Colinas suscitou uma forte polémica, rejeição, designadamente aqui, por parte desta Assembleia Municipal. É, portanto, um projecto que não vale a pena prosseguir, é um projecto que vale a pena ser substituído, encontrando-se uma alternativa. Essa alternativa deve-se construir com base naquilo que temos designado como a diagonal nascente-poente, que no fundo permita dar uma outra utilidade ao túnel do Marquês, seja na relação desse eixo com a Av. de Ceuta, seja com a relação que tem que se estabelecer entre o Marquês de Pombal e a Almirante Reis e essa com a Mouzinho de Albuquerque. -----

----- Estas intervenções são absolutamente essenciais para que o acréscimo de viaturas induzido por esta nova travessia, mas que vai ser necessariamente induzido por um conjunto de outras ligações radiais à Cidade de Lisboa que estão em curso, desde a conclusão da terceira faixa do IC 19, à conclusão do IC 16, não possam ter um impacto absolutamente desastroso na Cidade de Lisboa. -----

----- Agora, temos que ter em conta que a melhor forma e aquilo que devemos definir como prioritário para a compensação de todas estas infra-estruturas que, directa ou indirectamente, induzirão o transporte individual na Cidade de Lisboa, é a qualificação, a modernização e a melhoria do transporte público na Cidade de Lisboa e no conjunto da Área Metropolitana. -----

----- É por isso que temos insistido que esta solução de travessia rodoviária tem que ser acompanhada da mobilização de verbas decorrentes de todas as portagens de acesso à Cidade de Lisboa, não só para a manutenção e financiamento da rodovia, mas também para o financiamento do transporte público na Cidade de Lisboa e na Área Metropolitana. -----

----- É evidente que sendo praticamente todos os eixos de acesso à Cidade de Lisboa já portajados, a discussão sobre a introdução de novas portagens urbanas faz muito pouco sentido. O que faz sentido é saber como utilizamos as portagens já existentes, ou das que vão existir nas novas vias, designadamente no IC 16 e nesta nova travessia, fonte de financiamento do transporte público na Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Gostaria de sublinhar, para que não houvesse confusão, que não estou a falar de qualquer nova receita para a Câmara Municipal de Lisboa, é o único município

privado de ter competências em matéria de transporte público no seu território, mas que deve ser uma receita da Área Metropolitana de Transportes, que agora está pré-legislada e podia talvez assim ter alguma utilidade prática se fosse dotada de meios financeiros que lhe permitam exercer efectivamente alguma actividade positiva na coordenação e, sobretudo, na melhoria do transporte público no conjunto da Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Neste momento, em suma, o que temos estado a trabalhar é por um lado no desenho de pormenor da amarração da ponte na zona do Beato-Marvila e, por outro lado, no grupo de trabalho que foi constituído pelo Senhor Ministro das Obras Públicas, que integra técnicos do Ministério ou daqueles organismos que trabalham para o Ministério e técnicos do Município, tendo em vista a identificação do conjunto das intervenções na rede viária da cidade que têm que ser incluídas no caderno de encargos deste projecto da terceira travessia, de forma a que todas essas intervenções sejam incluídas no âmbito desta obra.” -----

----- **Eng.º Duarte Silva, Representante da Senhora Secretária de Estado dos Transportes**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa. -----

----- Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa. -----

----- Senhores Vereadores. -----

----- Senhores Deputados Municipais. -----

----- Caros colegas de Mesa. -----

----- Antes de mais devo agradecer o convite que foi endereçado à Senhora Secretária de Estado e em nome dela vir aqui fazer a apresentação do projecto da terceira travessia do Tejo, que faço com muito gosto, porque é um projecto que tem tido o empenho muito grande da parte do Governo e da parte da RAVE, que é a entidade que está incumbida de fazer a coordenação do projecto. -----

----- Com a limitação de tempo que temos, vou tentar cumprir o prazo que me foi estabelecido de 20 minutos e fazer uma apresentação sumária, mas focando os pontos que me parecem mais relevantes para apresentar um projecto. -----

----- Suponho que fará algum sentido fazer um pouco da história do que foi esta travessia no corredor Chelas-Barreiro. A discussão sobre as travessias já vem de longe e esta travessia Chelas-Barreiro, em concreto, teve uma primeira menção escrita em termos de um diploma legal em 1987, quando foi indicada a necessidade de prever uma segunda travessia ferroviária do Tejo adicionalmente à travessia ferroviária da Ponte 25 de Abril, que então estava a iniciar a sua implementação. Esteve relativamente parado durante alguns anos e em 1995 há um passo muito importante, sobretudo para quem tem que gerir do lado das autarquias os seus planos e o seu território, que foi a publicação de um Decreto de 1995 que reserva o espaço canal para esta travessia no corredor Chelas-Barreiro, espaço canal esse que foi definido numa lógica de travessia rodo-ferroviária. -----

----- Em 2000, já neste século, começam-se a dar os primeiros passos concretos em termos de estudos para desenvolver esta travessia, é criada uma primeira equipa de missão que promove um conjunto de estudos preliminares e que em 2002, com base

não só nesses estudos, mas com os estudos paralelos que foram feitos no âmbito de PROT, acaba por ser consagrada esta travessia na aprovação do PROT para a Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Depois surge também o Programa da Alta Velocidade e, no âmbito da sua preparação e da definição da rede de alta velocidade, a terceira travessia do Tejo no corredor Chelas-Barreiro é definida como um empreendimento incontornável para assegurar os objectivos e os compromissos que Portugal assumiu com Espanha e com a Europa. A partir daí houve realmente essa vontade e esse interesse em associar a esta mesma ponte a ferrovia convencional com suburbanos de longo curso à ferrovia de alta velocidade. -----

----- Já em 2008, passando um bocadinho à frente do trabalho muito extenso daquilo que foi desenvolvido no interior da RAVE, em 2008 há então o estudo do LNEC e o anúncio definitivo da localização da travessia no corredor Chelas-Barreiro. -----

----- Procurando caracterizar, de uma forma sumária mas que eu desejo que seja o mais compreensível possível, o que é a terceira travessia, para que é que ela serve. Estamos a falar de uma travessia que tem essencialmente três componentes, vou começar pela componente ferroviária convencional, porque é aquela que esteve na génese das primeiras definições e das primeiras decisões sobre esta travessia no corredor Chelas-Barreiro. -----

----- Esta travessia surge para ligar à linha do Alentejo, que termina hoje no Barreiro, a ligação da linha de cintura na zona de Chelas à linha do Alentejo, que termina no Barreiro. Com essa ligação fecha-se um anel ferroviário muito importante da Área Metropolitana de Lisboa e faz-se também algo muito importante para todo o sistema logístico nacional e de abastecimento do País, que é o libertar restrições ao tráfego de mercadorias que hoje existem na Ponte 25 de Abril. -----

----- A Ponte 25 de Abril tem restrições fortes para o tráfego de mercadorias e esta ponte no corredor Chelas-Barreiro não vai ter essas restrições e, portanto, vai potenciar também o tráfego de mercadorias entre o Norte e o Sul do País, como veremos a seguir. -----

----- Achei que o mais fácil para tentar explicar os benefícios que esta travessia pode trazer para a Cidade de Lisboa e para toda a região, nada melhor do que ilustrar aquilo que podem ser os serviços que vão usufruir e beneficiar desta travessia. -----

----- Começando pelos serviços de longo curso, pela travessia podemos ter, e certamente teremos, o tráfego de Lisboa para Faro, tráfego de longo curso convencional, e podemos ter também tráfego de longo curso de Lisboa para Évora, só a título de exemplo. -----

----- O que é aqui representativo é que, com esta travessia, estas ligações ganham em termos de tempo de percurso meia hora, o que é muito expressivo e que desejamos todos que seja um factor determinante para começar a captar mais passageiros para o transporte ferroviário, um transporte ambientalmente mais limpo. Com isto também se consegue fazer algo, que é a libertação de capacidade da linha de cintura de Lisboa. É, chamemos-lhe assim, a nossa segunda circular do sistema ferroviário da Área Metropolitana. -----

----- Ao libertamos capacidade na linha de cintura, tirando da linha de cintura o tráfego de longo curso, ganhamos espaço para reforçar outros serviços. Quais são eles? São todos os serviços suburbanos. Indo a uma escala mais regional e mais local, temos os serviços que também poderão usufruir e beneficiar em muito da existência desta nova travessia directa e que ajudam a explicar as suas funções e os seus benefícios. -----

----- Desde logo o mais directo, que são os serviços novos que hoje não existem, porque não existe a travessia e que vão ser colocados em cima da travessia. Ligações desde o centro da cidade, isto é, Entrecampos, Sete Rios, Campolide, para a Margem Sul, seja Setúbal, seja o próprio aeroporto. Ligações directas num sistema convencional entre um dos centros principais de negócios da cidade e que por via da ligação que há entre a linha de cintura e o metro se estabelece ligação a toda a cidade de Lisboa, ao núcleo principal, de uma forma directa sem transbordos, quer a Setúbal, quer ao novo aeroporto, em tempos de percurso muito competitivos. -----

----- Reparem que este serviço, quer a Setúbal, mas sobretudo focando agora no serviço ao aeroporto, é especialmente importante porque quando falamos no serviço a aeroporto temos que pensar que não queremos servir só os passageiros que estão dispostos a ir do oriente directamente até ao aeroporto num sistema de valor acrescentado e também com uma tarifa mais alta. Temos que pensar em todo o outro conjunto de utilizadores, como seja outro tipo de procura dos *low cost*, como sejam os funcionários, como sejam os fornecedores, os visitantes, o que seja. Naturalmente que para essa gama de procura o sistema convencional, que permite alargar a oferta a toda a Área Metropolitana, é mais apropriado. -----

----- Ter uma ponte neste corredor Chelas-Barreiro que permite uma boa ligação de todo o sistema ferroviário da Área Metropolitana ao novo aeroporto e com bons tempos de percurso, é efectivamente uma mais-valia. -----

----- Terá também uma ligação para oriente num sistema convencional, não estou a falar ainda da alta velocidade, que permitirá também serviços a partir da linha da Azambuja ou do oriente para Setúbal, Palmela, o que for. -----

----- Com o que falei há pouco de libertar a linha de cintura, o que é que nós podemos fazer e quais são os outros benefícios que nós podemos ter, não só muito localizados na ponte, mas para toda a Área Metropolitana? Nós podemos com isso criar condições para reforçar a oferta em todas as ligações radiais da Área Metropolitana de Lisboa. Falo do eixo de Sintra, falo do eixo da Azambuja, falo do eixo de Almada-Fogueteiro, servido hoje pela Fertagus. -----

----- Os benefícios da terceira travessia estendem-se para além da sua própria localização geográfica, conseguem-se estender a toda a Área Metropolitana num sistema ferroviário que se quer promover. -----

----- Permite também condições para outra coisa que é muito importante, não só em termos físicos, mas em termos também de espaço, de capacidade para pôr comboios, permite a ansiada ligação da linha de Cascais à linha de cintura e com isso servir toda a linha de Cascais não só ao centro da cidade, Entrecampos, Sete-Rios, mas

eventualmente termos serviços que depois seguindo pela terceira travessia podem ir directamente ao aeroporto. -----

----- Isto são apenas alguns exemplos de serviços que a terceira travessia poderá potenciar, com tempos de percurso francamente muito favoráveis e que ajudam a perceber que, quando falamos na travessia, temos que pensar em todos os benefícios a uma escala regional e não só à escala local. -----

----- Finalmente, com o fecho do anel ferroviário, que fecha com a linha da Fertagus, permite-nos uma flexibilização na utilização do sistema ferroviário e a diametralização de alguns serviços. Só para citar alguns exemplos, de Sintra directamente a Setúbal, do Pinhal Novo à Azambuja. A flexibilidade da infra-estrutura permite depois aos operadores, em função da evolução da procura, adaptarem os serviços da melhor forma a servir as pessoas e a potenciar o uso do transporte colectivo, como o Senhor Presidente da Câmara bem referiu, que é este o principal objectivo desta ponte. -----

----- Há também a questão das mercadorias, que é muito importante. Hoje a ligação Norte-Sul faz-se pela Ponte 25 de Abril, que tem restrições de carga e, portanto, não permite o tráfego de mercadorias muito pesadas, que se faz bem mais a Norte, por uma ligação que nós chamamos o Setil. -----

----- Ao fazer uma travessia que permite também sem restrições o tráfego de mercadorias, estamos a potenciar toda a articulação entre o sistema de plataformas logísticas, Bobadela, Castanheira do Ribatejo, Poceirão, com o sistema portuário tanto a norte como a sul do Tejo, Lisboa, porto de Setúbal, porto de Sines. Estamos também a potenciar as ligações e o abastecimento de uma forma mais eficiente da ligação da linha do Oeste e de todo o corredor do Oeste. -----

----- É também um ponto essencial, a questão da distribuição, do abastecimento das populações e do tráfego de mercadorias. -----

----- Ia saltar agora para a ligação de alta velocidade. A questão é muito simples de explicar. Basicamente, o que nós temos foi decidido em cimeiras luso-espanholas, que a ligação entre Lisboa e Madrid se faria na zona da fronteira junto a Caia, perto de Elvas, o que obriga necessariamente a transpor o rio, porque a Cidade de Lisboa está a norte do Tejo. -----

----- Houve outra decisão acordada entre os dois países e que é muito importante para o sucesso do projecto e para que este investimento que estamos a fazer tenha retorno, que é assegurar um tempo de percurso de 2h 45m na ligação directa entre as duas capitais, de Lisboa a Madrid. -----

----- Estas duas decisões e acordos entre Lisboa e Madrid conduzem invariavelmente à necessidade de construção de uma nova travessia na região de Lisboa, que é associada a esta Chelas-Barreiro por naturais conveniências em termos de mitigação de impactos ambientais e de custo. -----

----- Mais uma vez recorrendo aos exemplos de serviços que Lisboa poderá beneficiar desta nova ponte, desde logo o mais imediato, Lisboa-Madrid em 2h 45m numa ligação sem paragens, mas também temos serviços com paragens intermédias. Em Portugal, em Lisboa será sempre a estação central, em Évora e numa estação

internacional entre Elvas e Badajoz. Isto é muito relevante, pois coloca Évora a uma distância de Lisboa de sensivelmente 30 minutos, menos do que Sintra ou Cascais, o que coloca Évora a uma escala metropolitana face à Cidade de Lisboa. Alarga também toda a Área Metropolitana, com benefícios evidentes em termos da sua competitividade e da qualidade de vida das populações. -----

----- Depois podemos ter também serviços directos do Porto para Évora com paragem em Lisboa, assegurando continuidade dos serviços entre os nossos eixos de alta velocidade do Porto para Lisboa e depois de Lisboa para Madrid, e também ligações de muito boa qualidade entre a estação do Oriente em Lisboa e o novo aeroporto de Lisboa, sem qualquer transbordo, com um tempo de percurso de 21 minutos num serviço não de alta velocidade, mas circulando na linha de alta velocidade. -----

----- Podemos ter também ligações do serviço Porto-Lisboa, tirando proveito da continuidade que nos confere a terceira travessia do Tejo, até ao novo aeroporto de Lisboa, mais uma vez sem paragens e com tempo de percurso muito favorável. Isto no que respeita à ligação ferroviária. -----

----- No que respeita à ligação rodoviária, não me vou alongar muito, porque não é efectivamente a área da RAVE, mas em todo o caso, como a RAVE esteve a coordenar os estudos que também alimentaram de alguma forma as decisões que foram tomadas a esse respeito, só assinalar dois pontos principais. -----

----- A justificação para a componente rodoviária da terceira travessia do Tejo tem, essencialmente, duas grandes áreas. Por um lado a questão do equilíbrio e da equidade da estruturação da Área Metropolitana de Lisboa e, por outro lado, o acesso rodoviário ao novo aeroporto de Lisboa. -----

----- Estão listados um conjunto de benefícios que esta nova travessia pode trazer para toda a região, mas também alguns deles para a própria Cidade de Lisboa, naquilo que o Senhor Presidente também há pouco falou, porque cria oportunidades para equilibrar a rede viária do Município, que está muito desequilibrada, estando muito mais carregada na parte ocidental, e criando espaço também para a revitalização de uma zona da cidade, que é a zona de Chelas, onde podem e está previsto serem instalados equipamentos de importância supra-concelhia, como é o caso do Hospital de Todos os Santos e o IPO. -----

----- Claramente, ajuda a colocar Lisboa novamente no centro da Área Metropolitana, que se tem deslocado nas últimas décadas muito para ocidente. -----

----- Dito isto, chegamos a um ponto que eu acho que é essencial, que é como isto tudo se enquadra naquilo que é a estratégia para a Área Metropolitana de Lisboa, que está consagrada no PROT de toda a Área Metropolitana e em que Lisboa é peça central desse Plano de Ordenamento. Aqui vale a pena termos noção de que o PROT enuncia como um cenário de desenvolvimento de referência. -----

----- O que é que nós, em termos de sociedade no geral e habitantes da Área Metropolitana, o que é que queremos para a nossa região, que é essencialmente contrariar esta tendência que eu há pouco falei das últimas décadas, da litoralização de ocupação do território, voltar a recentrar a Área Metropolitana em Lisboa e revitalizar, em termos de estratégia territorial, o núcleo principal da Área Metropolitana, que é

Lisboa e que tem que se assumir como o centro da Área Metropolitana, é o que diz o PROT, e afirmar o estuário do Tejo como o espaço de referência à volta do qual se deve desenvolver esta grande região. -----

----- Concretizando um pouco mais o PROT, enuncia objectivos muito claros para satisfazer esta estratégia e este cenário de desenvolvimento. Estes objectivos, naquilo que importa para esta discussão, passam por recentrar a Área Metropolitana no estuário do Tejo, passam por desenvolver a Grande Lisboa na cidade a duas margens, que essencialmente no seu núcleo mais fechado é composto por Lisboa, Almada, Seixal e Barreiro, por consolidar estes quatro municípios numa grande cidade. Isso só se faz com permeabilidade em termos de deslocações, com acessibilidades. Passa também por policentrar a região e, portanto, criar condições para os vários municípios, que eles próprios também se constituam como centralidades, por valorizar a diversidade territorial e, este ponto é muito importante, corrigindo desequilíbrios existentes, porque a Área Metropolitana está hoje desequilibrada e esta terceira travessia ajuda efectivamente a fomentar um maior equilíbrio. -----

----- Uma das medidas do PROT é muito directa, assume-se como prioritária a opção Chelas-Barreiro. Consta do PROT aprovado em 2002 e assinala mais, que em termos de ordenamento do território a travessia ferroviária é fundamental para o desenvolvimento da Área Metropolitana de Lisboa e em definitivo a travessia Chelas-Barreiro deverá possibilitar o atravessamento rodoviário e ferroviário. -----

----- Tudo isto se alinha com a estratégia que tem vindo a ser definida desde a década de 90 para toda a região de Lisboa. -----

----- Só para falar de dois ou três pontos da procura, porque já foi um aspecto mencionado também pelo Senhor Presidente no que respeita à procura rodoviária, mas também temos que nos preocupar com a procura ferroviária e de transporte público. Na RAVE também implementámos um grande esforço para estudar com rigor, dentro do rigor que as ferramentas tecnológicas nos permitem, o que poderá ser a procura estimulada por esta nova travessia. -----

----- Para terem uma noção do que se fez, foi feita uma campanha vastíssima de inquéritos para caracterizar o que são hoje as deslocações entre as duas margens do Tejo, que foram ao todo mais de 60 mil inquéritos. É uma campanha ímpar, que não tem precedente num estudo deste tipo, 60 mil inquéritos para um estudo de suporte a um projecto técnico e que permitiu caracterizar a procura entre margens. -----

----- Desses inquéritos, há um leque muito vasto de informação que podemos retirar e de que eu destaco com relevância para a matéria dois gráficos. Por um lado, nos inquéritos que fizemos aos utilizadores da Ponte 25 de Abril e da Ponte Vasco da Gama em transporte individual, em automóvel particular. Ainda hoje, apesar da litoralização que tem vindo a sentir-se do território, 61% do tráfego dirige-se ao núcleo da Cidade de Lisboa. No transporte colectivo, ferroviário, barcos e autocarros, a percentagem então é esmagadora, são 91% que se dirige para Lisboa. Portanto, Lisboa continua ainda assim a ser o principal destino da Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Isto esteve na base das nossas estimativas de procura para o transporte colectivo. Efectivamente, a expectativa alimentada e suportada nestes estudos muito exaustivos e rigorosos é que esta travessia vai potenciar efectivamente a utilização do transporte colectivo, que é isso que em primeira instância nós queremos e que vai permitir ter um crescimento na ordem dos 14% na hora de ponta da manhã e 10% no corpo do dia. ----

----- Naturalmente, há uma redistribuição de procura, quer da Fertagus, quer dos barcos, porque as pessoas passam a ter um melhor serviço. Sendo melhor servidas, optam por um serviço melhor, ninguém as vai obrigar a utilizar a terceira travessia do Tejo. O serviço que vamos potenciar e que vamos colocar ao dispor das pessoas é francamente muito bom e vai permitir captar, não só de outros modos colectivos, mas também de transporte individual, passageiros. -----

----- Isso é para nós muito relevante e é também muito relevante sentirmos que em termos ferroviários, agora puxando apenas para o lado ferroviário, que de todos os modos da travessia o que mais tem crescido nos últimos anos e o único que cresceu em 2007 foi o transporte ferroviário da ligação norte-sul pela Ponte 25 de Abril. Isto também é um sinal que efectivamente estamos a modernizar enquanto País e a modernização vai no sentido da maior utilização do transporte público. Esse é que é o sentido da modernização. -----

----- Não vou falar da procura de transporte individual, também vou ter o colega das Estradas de Portugal e, portanto, vou terminar apenas com as ideias finais que gostava de salientar: -----

----- A terceira travessia do Tejo neste corredor Chelas-Barreiro constitui um empreendimento que é estruturante não só em termos locais, mas em termos nacionais, em termos regionais e em termos legais, eu diria mesmo em termos internacionais na nossa ligação ao resto da Europa. Vai ao encontro e alinha-se muito claramente com aquilo que são os desejos, os objectivos e as medidas protagonizadas no PROT da Área Metropolitana. Confere uma oportunidade para a revalorização da Cidade de Lisboa como principal centro desta grande Área Metropolitana e também ao nível mais local, na revitalização de algumas zonas que de alguma forma estão menos revitalizadas, passe a redundância. -----

----- É fundamental também para assegurar um conveniente acesso de Lisboa e de toda a margem norte ao novo aeroporto, nos três modos que estamos a falar, em alta velocidade, em ferrovia convencional, mas também no rodoviário. -----

----- Por último, é uma travessia que permite acomodar estas três valências, o que também é uma particularidade muito importante desta travessia, porque é com esta complementaridade de modos que se consegue o melhor dos dois mundos, que é por um lado estimular o desenvolvimento económico e a dinamização das áreas que vão ser abrangidas e beneficiadas, mas por outro lado também potenciar o uso do transporte colectivo. -----

----- Agradeço a atenção e obrigado pela oportunidade. Fico á disposição para qualquer esclarecimento, hoje e sempre na RAVE. Muito obrigado.” -----

----- **Eng.º Fernando Santo, Bastonário da Ordem dos Engenheiros**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito boa tarde. -----
----- Cumprimento a Senhora Presidente da Mesa da Assembleia. -----
----- Cumprimento o Senhor Presidente da Câmara. -----
----- Senhores Vereadores. -----
----- Deputados Municipais. -----
----- Ilustres colegas, convidados também para este debate. -----
----- Agradeço, naturalmente, o convite que me dirigiram para aqui estar e partilhar com todos vós algumas questões que são importantes dentro do tema que nos foi dado. Perante tantos especialistas de transportes rodoviários, ferroviários e travessias, eu entendi que deveria fazer uma abordagem mais na lógica estratégica do que pretendemos com estas travessias, com estes grandes investimentos de infra-estruturas públicas, e de que forma é que a Cidade de Lisboa vai beneficiar e naturalmente também ter constrangimentos, que são sempre contrapartida de todas as alterações que fazemos sobre o território. -----
----- Aquilo que irei trazer aqui hoje é um pouco dessas preocupações e, de alguma forma, o nosso contributo para que no final possamos discutir de forma talvez mais esclarecida, com a ajuda também dos restantes intervenientes. -----
----- A primeira questão que queria aqui colocar é que felizmente temos hoje oportunidade de estar a discutir estas matérias com um grau de liberdade que não era possível há 50 anos. Nessa altura estávamos a discutir, provavelmente, onde é que podíamos fazer uma ponte, por exemplo, porque em termos técnicos não era possível, tal como hoje, estarmos a discutir se a ponte era ferroviária ou rodoviária, se ia ligar a norte ou a sul. De facto foi possível fazê-la, mas foi em Vila Franca de Xira, onde o Tejo tem apenas 550 metros de largura e, portanto, foi aí. -----
----- Já a Cidade do Porto tinha duas pontes do final do século XIX. Depois teve mais uma, que foi a Ponte da Arrábida, em 1963, e só em 1966 é que tivemos a Ponte 25 de Abril. -----
----- Isto só para dizer que a Engenharia conseguiu trazer um maior grau de liberdade na escolha das opções e não ser apenas a opção limitada por questões físicas, nós passámos a ter uma enorme responsabilidade, que é avaliar as várias componentes que devem estar presentes nas grandes mudanças que temos pela frente. -----
----- Nesse aspecto parece-me que é importante aqui referir, em primeiro lugar, um conjunto de questões. A visão dos instrumentos de ordenamento do território sobre a Área Metropolitana de Lisboa e sobre Lisboa, porque em Setembro foi publicado o Programa Nacional das Políticas de Ordenamento do Território, que é uma Lei da Assembleia da República e que, no fundo, regula esta visão. -----
----- Depois, a realidade Município de Lisboa e da Área Metropolitana, os desafios comuns a todo o País, o impacto económico das infra-estruturas de transportes, a região num contexto mais alargado e que não pode ser apenas o contexto da Área Metropolitana, mas num contexto da Europa e do Mundo. -----
----- Também as acessibilidades à Margem Sul, que é o tema primeiro do debate e que eu deixei para o fim, e finalmente as conclusões. -----

----- A primeira questão que eu gostava de colocar a todos é apenas isto: o que muitas vezes nos debates tenho assistido é que parece que este problema que estou aqui a colocar de uma forma dicotómica ainda não está resolvido. O Rio Tejo é, afinal, um elemento natural que separa duas margens e como tal estamos aqui a discutir acessibilidades à Margem Sul, ou pelo contrário, a região de Lisboa já é uma região integrada, com políticas públicas que tenham em conta as características e as potencialidades de cada zona? -----

----- Claramente estamos na segunda parte e, portanto, aquilo que é a dificuldade da travessia do Tejo é também um grande potencial da cidade. Nesse aspecto, o PNPOT assume em termos da visão estratégica que a Área Metropolitana de Lisboa é uma das grandes aglomerações europeias, bem posicionada no ranking europeu. Portanto, temos que começar a ver as coisas pelo lado positivo e talvez por isso nos últimos anos esta região atraiu tantas pessoas. No fundo, Lisboa e Vale do Tejo tem hoje 45% do PIB nacional, tem um terço da população portuguesa, criando também grandes assimetrias com a desertificação do interior e de outras regiões. -----

----- Hoje, as cidades e as regiões afirmam-se não já pela convergência que foi própria dos fundos estruturais dos últimos 20 anos, mas afirmam-se pela competitividade. Já estamos acima da média europeia, já não estamos propriamente no período da convergência, temos que ter outra ambição. -----

----- Por outro lado, é a principal plataforma de internacionalização do País. Tem também condições naturais que lhe dão vantagem em termos internacionais, que são perfeitamente conhecidas e que muitas delas não estão devidamente optimizadas. Depois, dispõe de um elevado potencial portuário e a futura rede ferroviária da alta velocidade irá também criar um novo pólo de dinamização do território. -----

----- Continua o PNPOT referindo, e estou apenas a recordar porque é importante este aspecto, que o novo aeroporto e as novas acessibilidades irão romper com a lógica radial prevalecente. -----

----- Por outro lado, vai perder estatuto de elegibilidade para os fundos estruturais. Entramos na fase já de competitividade com regiões da Península Ibérica, com a Europa e com outras partes do Mundo. -----

----- O crescimento urbano continua a apoiar-se na construção de novas habitações, implicando a fragmentação do território. Este é um aspecto que levanta problemas de mobilidade e que estão na origem do debate que estamos aqui a ter hoje. Naturalmente, o abandono dos centros históricos e as estratégias concorrenciais de ocupação do solo têm criado disfunções ambientais. -----

----- Finalmente, a diversificação social e étnica, que têm criado uma segregação espacial. -----

----- Estas são algumas questões em que penso que todos nós nos identificamos, de uma forma ou de outra, sobre esta matéria. -----

----- Depois define como opções estratégicas modernizar e reforçar a competitividade das infra-estruturas, inserir a região nas redes transeuropeias de ferrovia, promover um sistema de transporte eficaz, eficiente e sustentável, quando falamos em

sustentável é também sob o ponto de vista económico, e afirmar a região como destino turístico internacional. -----

----- Finalmente, promover novas formas de governância territorial, passando a lógica da convergência assente nos fundos para um modelo de competitividade. Esta questão, penso que é mesmo uma das fundamentais a ter que ser discutida. -----

----- Quanto ao PROTAL, destacam-se prioridades, que é naturalmente a organização do sistema metropolitano de transportes. Na parte de coordenação intermodal, que é um aspecto fundamental, de melhoria do transporte de mercadorias e na criação da Autoridade Metropolitana de Transportes, instância de coordenação intermodal. -----

----- Parece que estão aqui identificadas as questões fundamentais que estão na base de uma abordagem desta região. Nesse aspecto, as medidas que consideram fundamentais é o reforço das acessibilidades internas e externas num conjunto de portos, aeroportos e redes de transportes; a promoção habitacional, estimulando o repovoamento das áreas urbanas e centrais e incremento de lazer e de turismo. -----

----- Perante isto, eu considero que há aqui dois graves problemas. Por um lado, falta de instrumentos para uma acção estratégica e concertada na Área Metropolitana de Lisboa, ao contrário do desenvolvimento desarticulado e concorrencial entre 18 municípios. Ou seja, nós temos um conjunto legislativo que está bem estruturado estrategicamente, mas se olharmos para o território o que temos são 18 concelhos com 18 PDMs, com 18 governos. Portanto, há aqui um problema que me parece óbvio de gestão integrada destes objectivos numa lógica de região que tem 2,7 milhões de habitantes e dos quais a Cidade de Lisboa é o centro. Não o centro propriamente dito como nós o conhecemos hoje, do final do século XIX ou do princípio do século XX, mas de facto noutra lógica. -----

----- Por outro lado, a difícil articulação que vem sendo patente desde o tempo do Duarte Pacheco, em que foi Presidente da Câmara e Ministro das Obras Públicas, em que Lisboa é o centro do Poder Central. Portanto, aquilo que o Senhor Presidente da Câmara disse há pouco, que Lisboa está limitada na gestão mesmo dos transportes públicos é de facto uma consequência desta particularização do poder, no sentido de que há decisões que sendo estratégicas para a Câmara são tomadas pelo Governo Central e isso cria também problemas acrescidos. -----

----- Em termos da caracterização da Área Metropolitana de Lisboa, temos que reparar exactamente nesse sentido de centro de cidade, de uma região. Para termos uma ideia, a região de Madrid tem hoje mais de 3 milhões de habitantes e, portanto, Madrid assume-se como uma região com poderes próprios e não é comparável com uma cidade que tem 580 mil habitantes. É comparável com uma cidade que tem 3,7 e Lisboa tem apenas 3% desse território, mas é nesse território que vivem 2,7 milhões de habitantes, dos quais 25% na Margem Sul. Estamos aqui a falar já de uma repartição desta região em duas sub-regiões, por questões que têm a ver com o Tejo. Lisboa tem 20% dessa população, ou seja, em 3% do território vivem 21% dos habitantes. -----

----- Há depois aqui alguns aspectos que são, quanto a nós, muito preocupantes. Segundo os Censos 2001, enquanto os 17 concelhos da Área Metropolitana

aumentaram a população em 240 mil habitantes, Lisboa perdeu 100 mil. Portanto, estamos já em pleno processo de convergência dos fundos estruturais, numa lógica de concorrência entre Lisboa e os restantes municípios. Isto, no fundo, penso que é um pouco contraditório com toda a política comunitária, que em Portugal foi beneficiado com fundos estruturais face aos restantes países. Não se verificou isto na Área Metropolitana. -----

----- Por outro lado, temos que reparar que o crescimento de 2,4 vezes a população nos outros municípios, Sintra cresceu tanto como Lisboa perdeu, seguido depois do Seixal e de Cascais. Só houve três territórios a perder população, Lisboa, Barreiro e Amadora. -----

----- É evidente que na parte de emprego há aqui outro dado que também nos deve preocupar. A Cidade de Lisboa concentra 46% do emprego e daí esta pressão sobre a mobilidade e sobre o território, mas temos também que considerar que se na parte da Administração Pública os 128 mil trabalhadores se têm mantido estáveis, por razões das políticas da Administração Pública, também é verdade que entre 1991 e 2000 o emprego privado na Área Metropolitana cresceu 15% mas na Cidade de Lisboa perdeu-se 5,2% dos postos de trabalho no emprego privado. -----

----- Dá a ideia que a Cidade de Lisboa também está a perder emprego e naturalmente que os novos investimentos em infra-estruturas vão criar mais facilidades para que as pessoas possam viver fora e trabalhar dentro de Lisboa. Portanto, tal como se verificou recentemente no Concelho de Mafra, em que se repararem houve um crescimento muito rápido da população, porque com as novas auto-estradas as pessoas compraram casas muito mais baratas longe, naturalmente não fazendo as contas ao preço da gasolina. Este é um aspecto que me parece também que deve ser considerado. -----

----- Depois há aspectos, como seja por exemplo o número de residentes na Cidade de Lisboa que trabalham e estudam na cidade e que nos últimos 10 anos, entre 1991 a 2001, Lisboa perdeu 24%. Porquê? Muitos eram pessoas com idade que faleceram. É que 25% da população tem mais de 65 anos e, portanto, há aqui um fenómeno de envelhecimento e há uma dificuldade em atrair os mais jovens. -----

----- Penso que é preciso perceber estas causas, porque não basta discutir o problema das pontes, das acessibilidades, se nós não conseguirmos discutir as questões que estão na origem deste fenómeno que vai criando cada vez mais pressão e, se não atacarmos o problema na origem, vai ter alguma dificuldade. -----

----- Parece pois evidente, pela constatação destes factos, que o transporte público não tem respondido eficazmente às necessidades das populações. -----

----- Mais habitações noutras sítios e mais empregos em Lisboa, a grande expressão urbana, é outro facto que parece evidente e, portanto, que não dispensa o uso da viatura automóvel, porque não podemos levar um transporte público a cada um dos lugares dispersos. Há que haver aqui uma conjugação entre o transporte que está em crescimento, entre o transporte privado e o transporte público. -----

----- Depois, há um limitado grau de intermodabilidade e, finalmente, o automóvel não está integrado nesta rede, como fazendo parte indiscutivelmente de todo o sistema. -----

----- O impacto relativamente ao número de veículos que entram em Lisboa pela Margem Sul é relativamente limitado. Se tivermos em conta, segundo os dados a que tive acesso, que cerca de um terço dos veículos que entram em Lisboa pela 25 de Abril se dirigem a ponte da Cidade de Lisboa, para outros concelhos e não chegam a entrar em Lisboa, nós teremos aproximadamente 20% do total dos acessos a Lisboa vindos da Margem Sul. Portanto, o que estamos aqui a discutir em termos relativos é 20% do problema, não poderemos deixar de discutir os outros 80%. -----

----- Esta é uma questão que me parece óbvia, porque senão vamos afunilando a discussão até discutirmos quase o parafuso da ponte, em vez de se perceber o que é que está em causa em todo este processo, porque é que chegámos aqui. -----

----- Por outro lado, o problema das acessibilidades a Lisboa e as consequências do uso do automóvel deverão ser discutidas no seu todo, nunca deixando de ter em conta as grandes preocupações que devem estar presentes num conjunto de medidas estruturais. Quais são elas? No fundo, colocar o mercado de arrendamento como alternativa à compra de habitação. Estamos hoje particularmente numa época que vive momentos difíceis com o *subprime*, com uma crise enorme no mercado financeiro, a assistir a uma discussão diferente do que era possível pôr perante a estratégia que foi seguida pelo País nos últimos anos, que foi claramente favorecer a compra de habitação. Hoje há condições e é indiscutível que Portugal tem que discutir de outra maneira a questão do arrendamento. -----

----- Têm que ser mobilizados os devolutos, através de medidas mobilizadoras. Tem que se promover a realização do edifício à escala do quarteirão. Temos que melhorar as condições de circulação na cidade, nomeadamente corredores, estacionamento selvagens proibidos, segunda fila, cargas e descargas. Tudo isto faz parte de um pacote que naturalmente não está fora da questão que o Senhor Presidente da Câmara falou há pouco, que é a reestruturação de toda a Cidade de Lisboa em termos macro, de toda a rede de transportes. -----

----- Estamos a falar de questões que têm a ver com habitação e com emprego, que são os dois factores que mais determinaram este estado de coisas. Eu não vejo possibilidade de avançarmos com uma discussão sem estarem estes dois problemas equacionados em termos de solução. -----

----- Há aqui uma discussão sobre Lisboa, sobre como se pretende afirmar Lisboa. Será uma cidade de serviços? Uma cidade de comércio? Já vimos também, pela proliferação dos centros comerciais, que fomos matando gradualmente o comércio de rua. Ficámos a ser uma espécie de países nórdicos, a viver dentro de uns complexos enormes de ar condicionado, mas a rua ficou deserta. Esta é uma opção que foi tomada há uns anos e cujas consequências são hoje bem patentes, que outras cidades da Europa não tomaram e, portanto, não têm se calhar nessa matéria os mesmos problemas que nós. -----

----- Cidade de turismo e de lazer? Se quisermos aproveitar as praias da Costa da Caparica, que pode estar para um turista a 15 ou 20 minutos de comboio, isso é possível hoje? Não é. -----

----- Portanto, temos aqui muito que fazer sob o ponto de vista de potenciar este conjunto de vantagens. -----

----- Depois, a cidade do ensino e também a cidade da cultura. Esta é uma questão determinante para sabermos que afinal as pessoas podem viver fora de Lisboa, se for essa a estratégia seguida. Não vale a pena outras preocupações e então temos que focalizar nestes aspectos e isto vai determinar um outro modelo de organização. -----

----- Quando passamos para o problema dos desafios comuns para o País, porque temos estado a falar mais de Lisboa e da zona metropolitana, nós estamos a discutir hoje problemas da sustentabilidade. Na minha óptica podemos discutir, porquê? Porque após o 25 de Abril, felizmente, conseguimos resolver grande parte dos problemas de quantidade. -----

----- Eu costumo dizer que hoje é fácil criticarmos o desordenamento do território, criticarmos muito do que fez de mal, mas é preciso perceber que nós tínhamos metade das construções em 1970 do que temos hoje, é preciso perceber que nos anos 80 os custos do financiamento à habitação não permitiam às famílias comprar casa, é preciso saber como é que fizemos o PER e erradicámos as barracas de uma grande parte do território. É preciso perceber que hoje os portugueses têm, de uma forma geral, o problema da habitação resolvido, embora à custa de compra de habitação. Nesse sentido, somos o terceiro País da Europa com maior taxa de propriedade de habitação, é evidente que com custos elevados. -----

----- Discutidas as questões neste patamar da quantidade, estamos em condições, penso, de mais facilmente percebermos que temos que olhar hoje para a questão da sustentabilidade de uma forma diferente. Penso que este é um desígnio nacional. -----

----- Por outro lado, também é preciso percebermos que quanto mais atraente for esta região, mais assimetrias iremos provocar no resto do País perante a situação do desemprego e das dificuldades económicas, que vão trazendo cada vez mais pessoas para as zonas consideradas mais ricas. Tem sido uma questão evidente nos últimos anos e penso que vai continuar assim. -----

----- Depois temos as questões que são de hoje e que penso que não vão ser invertidas a médio nem a longo prazo, que têm a ver com o aumento do preço dos combustíveis. Essa questão é determinante, porque também é uma oportunidade para que o transporte público possa aproveitar estas dificuldades para se vir a afirmar com a importância de utilização que até agora não tem tido. -----

----- Naturalmente que a emissão de gases com efeito de estufa é algo que deve preocupar os portugueses. Para terem uma ideia, de acordo com o Protocolo de Quioto, que assinámos em 2005, Portugal poderia ultrapassar até 27% as taxas definidas com base em 90. Já estamos em 37%, já ultrapassámos em 10% o nosso limiar e, portanto, estamos aqui a falar de uma questão que só pode ser resolvida com outro modelo de transportes, que são as emissões de gases. Na parte de eficiência

energética podemos resolver com os edifícios, a parte dos combustíveis não conseguimos efectivamente resolver com o recurso ao automóvel, à viatura própria. --

----- Quanto aos impactos das infra-estruturas no desenvolvimento das regiões, há vários estudos feitos. Eu analisei alguns, mas estão alguns especialistas que poderão falar, se entenderem, sobre essa matéria, mas penso que é hoje de uma forma geral aceite por todos que se há investimento público gerador de riqueza e indutor de investimento privado e desenvolvimento, é o investimento em infra-estruturas. -----

----- Num estudo que foi publicado há dois anos e que analisou os nossos investimentos entre 76 e 98, concluiu que a taxa média anual de crescimento do investimento em infra-estruturas foi de 6% e que nesse período a taxa média de crescimento do PIB foi de 3,1% e do investimento privado em 4,1%. -----

----- Por outro lado, se olharmos para esse pacote de investimentos aparece em primeiro lugar, quase com 70%, a rodovia. Aqui, tal como na habitação apostámos na aquisição, aqui houve uma aposta clara na rodovia. Na parte ferroviária 3,1%, na parte portuária 4,1% e nos aeroportos 3,4%. -----

----- Estamos num momento de mudança deste paradigma, perante os grandes investimentos em infra-estruturas ferroviárias, perante o investimento na parte do aeroporto. -----

----- Há aqui alguns números discutíveis mas que resultam desse estudo, que por cada euro investido a longo prazo há um factor reprodutivo que dá 8 euros de investimento privado e um aumento acumulado de produto de 9,5 e aumento das receitas fiscais. ---

----- Os sectores mais beneficiados, quando falamos de investimento em infra-estruturas, são a construção, o comércio, os transportes, as finanças, o imobiliário e os serviços. Há também aqui um efeito colateral, é que os investimentos em infra-estruturas não resultam apenas em benefícios para a região onde são feitos, têm um efeito de transbordo e ele, como uma mancha de óleo, alarga-se a outras regiões e daí um efeito indutor que também me parece importante assinalar. -----

----- Para termos uma ideia do que foi a nossa evolução, tenho um quadro que mostra em primeiro lugar o crescimento do PIB, com uma curva da Europa a 15 e a curva portuguesa. Nós, até 2001, mais ou menos fomos mantendo a convergência e depois começámos a cair. Uma parte significativa desta queda, é importante que se diga, foi devido ao desinvestimento em infra-estruturas públicas feitas pelo Governo por questões que, desde 2002, têm a ver com o défice público. -----

----- Eu estive a analisar os dados estatísticos e não há nenhum país da Europa que o tenha feito. Portugal perdeu, entre 2002 e 2007, 25% de investimento nas chamadas obras de engenharia civil, obras públicas, e mais de 30% no imobiliário. Todos os países da Europa têm taxas de crescimento acima ou próximo do zero, nalguns casos, mas nunca negativas. -----

----- Nós entrámos num processo de afastamento da nossa convergência e mesmo a Irlanda, que é referida sempre como o bom exemplo, e é de facto, da aposta na investigação, na formação, no conhecimento, em 2006 Portugal teve um volume de investimento no sector da construção globalmente de 25 mil milhões de euros e a

Irlanda teve 35 mil milhões, com 4 milhões de habitantes. Ou seja, o investimento *per capita* na Irlanda foi 4 vezes aquele que se verificou em Portugal. -----
----- É importante referir-se isto, perante muito que se tem vindo a discutir, sobre se este investimento é reprodutivo ou não, se é bom ou se é mau. Todas as políticas públicas da Europa, mesmo dos países mais desenvolvidos, como a Alemanha, a França, a Inglaterra, continuam a fazer-se centrar nestas áreas, por razões que levaram a Comissão Europeia, como sabem, a definir os fundos estruturais e prioritariamente para as infra-estruturas. -----
----- Com uma diferença, é que enquanto a Irlanda está hoje num processo acelerado de infra-estruturas públicas sem fundos estruturais, porque já tem 110% de rendimento em relação à média europeia e, portanto, tem que ser à custa do seu esforço interno, Portugal beneficiou, tal como a Espanha e a Grécia, largamente desses grandes investimentos por sermos apenas 15 países. -----
----- O que se está hoje a passar deve-nos posicionar, e aqui passo para a questão da região no contexto de uma visão mais alargada, que já não é a Cidade de Lisboa tal como nós a víamos há 50 anos, em que Benfica e Telheiras estavam à porta de Lisboa. Quando foi a discussão sobre o aeroporto, como sabem, a Portela era considerada muito longe, esteve para ser onde é a Cidade Universitária, porque estava mais perto do centro de Lisboa. Já não estamos a discutir a cidade região, estamos a discutir o posicionamento estratégico de uma das zonas mais importantes da Europa e que tem uma ligação privilegiadíssima em termos culturais e de raízes com todos os países de Língua Oficial Portuguesa e Espanhola. -----
----- São 30 países que têm 630 milhões de habitantes. Ou seja, têm mais 20% que a Europa Comunitária a 29, são 10% da população mundial. -----
----- Ou nós conseguimos olhar para esta realidade de uma forma diferente, passando a olhar também para o Canal do Panamá, onde passa 14% do tráfego mundial de navios que vêm da Ásia e que entram na Europa. Ou nós olhamos para os nossos portos, para a rede de transportes ferroviários e para uma rede de transportes que é fundamental para uma ligação a Espanha e não passando ao lado de Portugal, ou podemos estar a passar ao lado de uma grande oportunidade, talvez a última com os fundos estruturais, até 2013, de pormos esta região no centro daquilo que me parece importante. -----
----- A Ponte 25 de Abril, pelas nossas contas, irá ficar beneficiada com a nova travessia, seja ela onde for, mas mais se for no corredor central. -----
----- Relativamente ao novo aeroporto, penso que os meus colegas irão falar sobre isso, a Vasco da Gama poderá em 2020 ter 60 mil veículos por dia em cada sentido, quando o tráfego actual é de 33 mil veículos. -----
----- Há aqui uma necessidade, que nos parece um pouco óbvia, de ter mais uma ponte rodoviária para reforçar aquilo que poderá ser o estrangulamento de uma pressão sobre a nova ponte. -----
----- Numa fase inicial também questionei muito se a nova travessia do Tejo deveria ser rodoviária. Neste momento, até por uma razão que me parece óbvia, de que estamos a falar de um número reduzido de veículos que podem entrar em Lisboa pela

parte rodoviária face ao número de veículos que entram em Lisboa de todos os lados... Ou seja, nós não podemos também ter aqui uma visão redutora de dizer que os outros entram bem e não têm problemas e estes, que são cerca de 4% do total que entram por aquela ponte, é que são o problema de Lisboa. -----

----- A questão é que a nova ponte, se for rodoviária, tem um custo de 40 a 50% em relação a se fosse uma nova ponte e, portanto, temos aqui também uma oportunidade, e pode ser portajada. Há aqui uma vantagem económica que me parece que tem que ser tida em conta na análise final. -----

----- Muito obrigado pela vossa atenção.” -----

----- **Eng. Carlos Matias Ramos, Presidente do LNEC**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção, que fez acompanhar com a passagem de imagens: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal. -----

----- Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa. -----

----- Senhores Vereadores. -----

----- Senhores Deputados Municipais. -----

----- Restantes membros da Mesa. -----

----- Minhas Senhoras e meus Senhores. -----

----- As primeiras palavras são de agradecimento à Senhora Presidente da Assembleia Municipal pelo honroso convite que me fez, representando o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, no sentido de expor a actividade que desenvolvemos e que conduziu ao estudo que aqui pretendo apresentar. -----

----- O tema que nos foi proposto, no termo genérico, será o debate sobre acessibilidades rodoviárias e ferroviárias à Margem Sul. Depois considerei, como subtítulo, os aspectos da avaliação conduzida pelo LNEC relativamente à terceira travessia do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa. Este trabalho foi elaborado por mim e pelo Eng. Lemonde de Macedo, que é o Director do Departamento de Transportes. -----

----- O Laboratório é bem conhecido em Lisboa, tem aquele edifício que é o nosso ex-libris e que recuperámos no ano passado, que iluminámos para melhorar o aspecto de Lisboa. -----

----- Qual é a missão do LNEC? Há várias. As missões do LNEC estão consagradas em Decreto-Lei, que definem a nossa Lei Orgânica. Uma que me apraz reter e aqui transmitir é o seguinte: uma das missões do LNEC é apoiar o Governo com capacidade de independência técnica e científica na definição de estratégias que possam sustentar decisões políticas em aspectos relacionados com o progresso e boas práticas no vasto domínio da engenharia civil e áreas afins. -----

----- Dentro deste espírito de missão, que me apraz registar, no capítulo que diz respeito às acessibilidades, a intervenção que aqui pretendo fazer está dividida em duas partes. A primeira parte é uma síntese da avaliação comparativa das alternativas existentes para a terceira travessia do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa. A segunda parte tem a ver com uma referências a aspectos específicos da temática em debate. -----

----- O mandato do LNEC, porque é que estamos a fazer o estudo? Fizemo-lo por iniciativa resultante do mandato do Senhor Ministro, que dizia em termos genéricos o seguinte: competia ao Laboratório a elaboração de um relatório autónomo e objectivo de avaliação comparativa das alternativas existentes de travessia ferroviária do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa e, em simultâneo, responder se existe viabilidade e justificação para associar uma componente rodoviária à travessia ferroviária do Tejo em Lisboa. -----

----- Dentro do mandato, que não vou aqui especificar, havia um aspecto que é importante aqui referir. “Na elaboração do relatório deve o LNEC analisar os estudos correspondentes às alternativas em presença sobre a terceira travessia, nas perspectivas técnica, ambiental e funcional”. Depois especificava um conjunto de princípios que nós respeitámos, mas que me abstenho aqui de referir, porque prejudicaria os 20 minutos que tenho. -----

----- O prazo de execução era muito curto e temos que analisar o estudo tendo em conta também essa lógica. -----

----- A equipa técnica foi constituída por 22 investigadores do LNEC a trabalhar em simultâneo, havendo 12 sectores internos envolvidos e 4 consultores externos. O relatório final tem 298 páginas, se isso tem algum significado, 93 figuras, 60 quadros. Tem um relatório final e 12 relatórios parcelares, que são anexos a este relatório. Não é por falta de informação que nós não produzimos o trabalho que produzimos. -----

----- Nas travessias que foram consideradas como objecto de estudo, o aspecto ambiental está bem presente. -----

----- Vou, então, tentar dizer quais foram as soluções consideradas no estudo: -----

----- A solução Chelas-Barreiro, que é uma solução RAVE com 6,7 km e a solução Beato-Montijo associada à travessia Montijo-Barreiro, uma solução da TIS.pt, com 10,2 km. -----

----- Os cenários objecto de análise em termos de sistema de transportes foram Chelas-Barreiro rodo-ferroviário e Barreiro-Seixal, com metropolitano ligeiro e transporte rodoviário em 2013. Posteriormente a ligação rodoviária Algés-Trafaria, como quarta travessia do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa, em horizonte não definido. -----

----- A outra hipótese, Beato-Montijo ferroviária, Montijo-Barreiro rodo-ferroviária, Algés-Trafaria rodoviária em 2013 e Beato Montijo rodoviária, numa segunda fase, em horizonte não definido. -----

----- Eram as duas propostas que estavam para análise. -----

----- Áreas principais de análise: ordenamento do território; mobilidade e funcionamento do sistema de transportes; ambiente; soluções técnicas para infraestrutura de atravessamento, isto é, abordagens do ponto de vista estrutural geotécnico hidrodinâmico, tendo em conta que se trata de um estuário com uma grande capacidade de movimentação e uma grande amplitude de maré; operacionalidade e segurança da navegação portuária; servidões aeronáuticas e militares. -----

----- A metodologia para avaliação foi baseada no território, uma avaliação comparativa à escala do território e à escala do objecto. O objecto era a ponte, o território era aquilo que essa ponte iria servir. Entrarei em pormenores mais à frente. --

----- A integração dos vários níveis de análise, com base em integração de critérios, uma avaliação e integração dos impactos esperados. Referir aqui que todo o estudo foi feito com uma participação mais ou menos activa de várias entidades para as quais solicitámos apoio. Devo destacar a Câmara Municipal de Lisboa, a Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo, a Força Aérea, a Câmara Municipal do Barreiro, a Câmara Municipal do Seixal, a Câmara Municipal do Montijo, a Administração do Porto de Lisboa, a Transtejo e a Lusoponte. A todos eles foram solicitados vários estudos que nos permitissem melhorar o nosso desempenho e todos eles colaboraram de forma bem activa. -----

----- Vamos ver o que foi feito em termos da avaliação comparativa à escala do território: -----

----- Foi feita uma análise dos efeitos de cada opção na mobilidade e na equidade funcional do sistema de transportes. Já aqui foi referido o problema da equidade; -----

----- A análise dos efeitos de cada opção de localização sobre o ordenamento do território, nas perspectivas de equidade territorial e coerência, dentro de uma lógica de que Lisboa está numa Área Metropolitana; -----

----- A análise dos efeitos de cada opção de localização sobre factores ambientais ao nível regional, nomeadamente referentes à conservação da natureza e biodiversidade e à integridade ambiental do estuário do Tejo. -----

----- Vamos ver os aspectos do ordenamento do território: -----

----- É bem visível a variação do Produto Interno Bruto por habitante nos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa entre 2002 e 2007. Vemos que concelhos como o de Mafra foram aqueles que tiveram uma variação do PIB por habitante na ordem entre 50 e 60%. Lisboa andarà entre os 20 e 50%. Todos os da região sul e também, por exemplo, Sintra, tiveram umas variações próximas de zero ou mesmo negativas. -----

----- A variação do número de fogos dos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa entre 1991 e 2001. Vemos o que sucedeu em Sintra, em que o número de fogos aumentou de uma forma drástica, em 10 anos aumentou um valor superior a 40%. Na zona de Lisboa o número de fogos não aumentou e, portanto, é fácil perceber o que está a acontecer em toda a zona central, zona que nós estamos a analisar. -----

----- Está aqui a taxa de desemprego nos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa em 2001, que foi o último valor que tínhamos com credibilidade. A zona a verde com taxas de desemprego de 7 a 8%. -----

----- A população residente na margem esquerda do Tejo em 2001. Estamos a ver três zonas fundamentais, envolvendo vários concelhos, para nos podermos posicionar em termos da importância da terceira travessia do Tejo. O número de habitantes na chamada zona mais ocidental, com 335 mil habitantes, na zona central são 317 mil e na zona mais oriental são 74 mil habitantes. -----

----- Temos aqui as deslocações totais em 2007, baseadas num inquérito que já foi aqui identificado, entre as margens do Tejo, a uma média diária. Vamos ver como é

que se processa na zona central e qual o número de pessoas que se desloca de uma margem para a outra. Os números que aqui estão são num duplo sentido, quando estamos a falar em entradas devemos dividir por dois. -----

----- Depois tínhamos o aspecto de conservação da natureza e biodiversidade. Temos os dois corredores do sistema Beato-Montijo e depois Barreiro. Isto é um corredor com uma faixa de 500 metros, onde se fez a análise para o efeito no ambiente. -----

----- Vemos aqui a intersecção da solução no corredor primário e vê-se que é mais bordejante em relação a determinados aspectos que são relevantes do ponto de vista de conservação da natureza e biodiversidade. -----

----- Vamos ver um aspecto mais relevante, o montado. Estão aqui representadas áreas de montado na zona em estudo, está aqui o aeroporto e estamos a ver esta banda com 500 metros. -----

----- Em suma, em termos dos princípios de equidade, equilíbrio territorial e coerência, a análise ao nível do ordenamento do território, associado a mobilidade e funcionamento do sistema de transportes, evidenciou que a solução associada ao corredor Chelas-Barreiro é mais favorável que a solução Beato-Montijo-Barreiro. Estas análises convergiram também no sentido de que a inserção da componente rodoviária na referida solução contribui positivamente para a satisfação destes princípios. -----

----- Estou a falar em nome do Laboratório, é evidente. -----

----- Em termos à escala do território, aspectos conclusivos: -----

----- Na perspectiva funcional, recordam-se que o aspecto que tinha que ser visto era funcional, ambiental e do ponto de vista técnico, no que se refere aos critérios de mobilidade a solução Chelas-Barreiro mostrou ser mais favorável no serviço ferroviário sub-urbano, no serviço ferroviário convencional de longo curso para passageiros, no serviço ferroviário convencional de mercadorias, tendo em conta as plataformas logísticas e a localização dos portos principais, no acesso ferroviário ao NAL através da linha convencional bitola ibérica. -----

----- A solução Beato-Montijo-Barreiro mostrou-se mais favorável no acesso ferroviário ao NAL pela linha de alta velocidade bitola UIC, quer utilizando o próprio serviço de alta velocidade, quer o “Shuttle”. -----

----- Aspectos de natureza ambiental. -----

----- Em matéria de conservação da natureza e protecção da biodiversidade conclui-se que nos canais propostos pelo acesso ao novo aeroporto de Lisboa e respectivas envolventes a solução associada ao corredor Chelas-Barreiro é a que apresenta menos inconvenientes. Falamos sempre em menos inconvenientes, porque quando se constrói há sempre inconvenientes. -----

----- Ambas as alternativas analisadas equivalem-se nos aspectos relacionados com a respectiva incidência nas águas superficiais e nas águas subterrâneas. -----

----- Vamos falar na escala de objecto, a ponte em si e a zona próxima. -----

----- A abordagem que foi feita foi considerando a análise das soluções de atravessamento nos aspectos estruturais, geotécnicos e hidrodinâmicos e outros aspectos de natureza associada à estabilidade da obra. -----

----- A análise de integração com as redes ferroviárias e rodoviárias e de eventuais interferências com outras infra-estruturas em ambas as margens e a análise de impactes ambientais no local de implantação das soluções de atravessamento ou na sua proximidade. Isso permitiu-nos a avaliação comparativa à escala do objecto. -----

----- A solução Chelas-Barreiro aqui já foi referida e não vou entrar em pormenores. Há a cala do Montijo, há a cala do Poço do Bispo e falta aqui a cala de Samora. -----

----- Vê-se aqui a Base Aérea N° 6 do Montijo. -----

----- Vê-se aqui a ligação convencional ferroviária, a ligação de alta velocidade e rodovia, passando por aqui, e aqui as ligações ferroviária e rodoviária cujos pormenores já foram identificados. -----

----- A outra solução, Beato-Montijo-Barreiro, e a forma como ela se desenvolve de acordo com o projecto apresentado pela TIS. A solução Montijo-Barreiro inclui também um troço que permitirá a alta velocidade, tendo em conta a localização das oficinas do parque de oficinas e manutenção no Barreiro e a necessidade de levar as composições lá, para fazer essa mesma manutenção. -----

----- O atravessamento da Base Aérea através de canal escavado, que depois será coberto. -----

----- Aqui uma estação prevista para o Montijo, mas, melhor que eu, o seu autor está aqui e dará mais pormenores. Portanto, não me vou alongar nesta matéria. -----

----- Só retinha, porque é importante, que havia um atravessamento de toda a Base Aérea, tanto no sentido poente-nascente como também no sentido norte-sul. -----

----- Estes são pormenores da entrada em Lisboa, com identificação dos edifícios com valor patrimonial da zona de Lisboa. -----

----- A operacionalidade e segurança da navegação portuária. O Senhor Presidente da Câmara já referiu a importância das restrições que existem para garantir a navegabilidade do Tejo, para as embarcações que demandam aquela zona. -----

----- Esta zona é o terminal de contentores de Santa Apolónia e a ponte está aqui. A obliquidade da ponte faz com que a distância entre pilares neste momento seja de 540 metros, quanto a vão livre é 450 metros. -----

----- Na solução Beato-Montijo não havia este condicionamento tão forte em termos de inclinação, por isso o vão nesta cala é de 450 metros. -----

----- A existência de condicionamentos em termos de orientação e da bacia de manobra destes navios que andam por aqui faz com que o vão principal da ponte neste momento tenha 540 metros na distância entre pilares. Este valor é imposto pela largura dos maciços de encabeçamento da ponte e pela obliquidade em relação a outras dimensões. -----

----- A Margem Sul também impõe alterações em relação ao terminal de líquidos do Barreiro, que terá que ser deslocado para permitir a execução da ponte. -----

----- Na Beato-Montijo, dada a sua orientação, os condicionamentos em relação ao vão principal não são tão fortes. -----

----- Outro aspecto que foi muito analisado tem a ver com a qualidade dos sedimentos no estuário nos dois atravessamentos. No caso Chelas-Barreiro a caracterização foi feita com base nas sondagens que foram feitas especificamente nas zonas de

implantação dos pilares da Chelas-Barreiro. Toda a caracterização dos sedimentos, que vai até à classe 4 em termos de poluição, foi feita com base nos *logs* dessas sondagens. Portanto, está perfeitamente identificado. -----

----- Na solução Beato-Montijo tínhamos alguma informação dispersa, não com a credibilidade que tem esta na Chelas-Barreiro, o que permitirá dizer que há zonas aqui da chamada classe 3, o que obriga a colocar os sedimentos no mar alto, isto é, não podem ser localizados na zona do estuário. -----

----- Aqui há, nomeadamente nesta zona, sedimentos que têm que ser confinados, porque estão na classe 4 e cuidados especiais devem ser adoptados no seu tratamento. Não há uma dificuldade especial, tendo em conta a própria forma como são executadas as estacas, condutas que são cravadas no leito do estuário, o solo é confinado no interior das condutas e o solo contaminado, com uma camada de cerca de metro e meio a dois metros, será retirado com cuidados especiais e confinado em terra, porque as agências ambientais assim o determinam. -----

----- A classe 3, como vos digo, o problema que tem é que tem que ser transportado para o mar alto, com consequências em termos de custos. O outro pode ser localizado no estuário. -----

----- Há os aspectos de contaminação também existentes na zona do Barreiro, desde o fosfogesso, onde há 1 milhão de metros cúbicos não confinados na zona do canal do Montijo. -----

----- Os aspectos aqui determinantes são o zinco e o chumbo, que estão superficiais nesta zona e, portanto, exigem um cuidado muito grande no seu confinamento e na sua retirada para zonas perfeitamente ajustadas às exigências regulamentares sobre esta matéria. -----

----- Aspectos conclusivos. -----

----- Na perspectiva ambiental, quanto à qualidade do sedimento no estuário do Tejo, verifica-se que é menos favorável na ligação Beato-Montijo. -----

----- Não vou entrar em pormenores, porque o tempo está a passar. -----

----- Na perspectiva técnica, relativamente às infra-estruturas concebidas para a travessia, no que se relaciona com as amarrações nas duas margens, a solução proposta para Chelas-Barreiro possibilita todas as ligações ferroviárias, enquanto que a viabilidade de inserção de algumas vias na solução Beato-Montijo requer ainda comprovação, nomeadamente no que se refere à garantia de cruzamentos desnivelados em todas as situações. -----

----- Foi considerada pelos nossos consultores a verificação da ligação à Gare do Oriente, que é o problema principal, tendo em conta a distância muito curta a que se encontra. Do ponto de vista ferroviário, levanta algumas complicações. -----

----- No que se refere às soluções estruturais propriamente ditas, conclui-se que a maior extensão no corredor Chelas-Barreiro, o maior vão com que esta travessia transpõe o canal de Cabo Ruivo, penaliza esta solução. -----

----- Quanto a outros aspectos de natureza funcional e técnica, conclui-se que em termos de operacionalidade e segurança das operações portuárias, a ligação do corredor Beato-Montijo é preferível à ligação no corredor Chelas-Barreiro. -----

----- Em termos de eventuais interferências com servidões aeronáuticas, Aeroporto da Portela e Base Aérea do Montijo, ambas as soluções obedecem ao estabelecido nos inerentes diplomas legais. No entanto, poderão ser necessários ajustamentos para compatibilização face a possíveis alterações em estudo da superfície de desobstrução do espaço aéreo na referida Base Aérea. -----

----- Em termos de interferências com servidões militares, a solução Beato-Montijo-Barreiro apresenta-se claramente desfavorável, implicando, de acordo com o transmitido pelo Ministério da Defesa Nacional, a desactivação e a realocação da Base Aérea do Montijo, com as inerentes consequências e custos elevados. -----

----- Conclui-se que é viável e justificável uma componente rodoviária, pelos aspectos que já repetidamente foram ditos. -----

----- Em referência a aspectos específicos, queria reter uma figura que tem gerado tantas preocupações em Lisboa. A A5 e a Marginal metem diariamente, com entradas e saídas, 292 mil veículos. O corredor de Sintra mete 176 mil veículos. Tráfego médio diário anual, isto é, metade disto entra e metade disto sai. -----

----- Resumindo, apenas 24% de todo o tráfego que entra e sai de Lisboa vem da Margem Sul. A maior incidência é na zona ocidental e nós vimos o porquê desta incidência. A litoralização conduziu a que houvesse corredores como o de Sintra, o IC19, a A5 e a Marginal, que só os dois em conjunto metem qualquer coisa como 480 mil veículos de ida e volta. Ou seja, entram em Lisboa por estes dois corredores 240 mil veículos. São números medidos pelas Estradas de Portugal em 2005, são números credíveis, não são números estimados, são números medidos. -----

----- Temos a caracterização dos números com base num modelo que se desenvolveu tendo a hipótese com aeroporto e sem aeroporto e tendo em conta os níveis de serviço que garantem estes corredores. A Ponte 25 de Abril está no nível de serviço F, em 2017 terá como tráfego médio diário qualquer coisa como 154 mil veículos. Com a introdução da terceira travessia Chelas-Barreiro, o nível de serviço mantém-se, F é um mau nível de serviço. A ponte Chelas-Barreiro transportará, em tráfego médio diário anual, ou seja, metade disto é que entra em Lisboa, 64 mil veículos e a Ponte Vasco da Gama 84 mil. -----

----- Tenho aqui vários quadros que se tivesse tempo vos apresentaria, explicando em detalhe que tipo de percentagens é que a ponte iria introduzir. Só me falta aqui referir na acessibilidade ferroviária ao NAL, os tempos de percurso. -----

----- Na parte rodoviária também teria aqui várias coisas a dizer, mas infelizmente o tempo foi muito escasso para uma matéria tão grande e tão exigente. -----

----- Muito obrigado a todos.” -----

----- **A Senhora Presidente** referiu que isso seria compensado, com a generosidade dos Senhores Oradores, que contribuiriam certamente com as apresentações para uma publicação sobre este debate específico. -----

----- **Dr.ª Paula Alves, Administradora da NAER**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal. -----

----- Senhor Presidente da Câmara Municipal. -----

----- Senhores Vereadores. -----
 ----- Senhores Deputados Municipais. -----
 ----- Senhores convidados. -----
 ----- Eu tenho, em relação ao aeroporto, que começar por dizer que na fase em que estamos de arranque de uma fase completamente nova, a informação que aqui vos trago suporta-se essencialmente naquela que está contida no estudo elaborado pelo LNEC quanto à localização que foi recentemente decidida no Campo de Tiro de Alcochete. -----
 ----- Não temos, como julgo que compreenderão, estudos desenvolvidos já para esta nova localização e por isso suportamo-nos naquilo que foi a informação que o LNEC recolheu e, num caso ou outro, alguma evolução que entretanto já existiu. -----
 ----- Para me conter no tempo, começo pelo momento em que estamos. Tivemos recentemente uma decisão. Faria também uma passagem por um diploma recente relativo às medidas preventivas do solo na zona do Campo de Tiro de Alcochete. Depois focalizar-me-ia realmente no tema de hoje, que são as acessibilidades ferroviárias e rodoviárias ao novo aeroporto, introduzindo aqui não só a informação que vem do LNEC, como alguns apontamentos sobre a parte conceptual daquilo que gostaríamos de ver e com certeza achamos que vamos conseguir nas acessibilidades ao novo aeroporto. -----
 ----- Como é do conhecimento, no dia 8 de Maio o Conselho de Ministros decidiu, na sequência da decisão preliminar anterior, decidiu confirmar a localização do novo aeroporto de Lisboa no campo de Tiro de Alcochete, mantendo o objectivo de 2017 como data de abertura. -----
 ----- Esta decisão, como se sabe, resulta de um procedimento de avaliação ambiental estratégica e vem na sequência da entrega ao Governo e também divulgação daquilo que foi o relatório ambiental final dessa avaliação ambiental estratégica. -----
 ----- Neste momento está a ser finalizada a declaração ambiental prevista no Decreto-Lei 232, sendo depois todo o processo enviado à Agência Portuguesa do Ambiente e encerrar-se-á esta etapa. -----
 ----- A declaração ambiental é uma peça importante também para nós, porque ela irá conter recomendações e indicações quanto a um conjunto de trabalhos e aprofundamentos que serão necessários fazer. -----
 ----- No sentido de ganhar algum tempo, e tendo já presente a decisão preliminar tomada pelo Governo, enquanto decorria o processo de avaliação ambiental estratégica foi preparado pela NAER um projecto de diploma para estabelecer as medidas preventivas do solo na zona do Campo de Tiro de Alcochete. -----
 ----- Estão representadas as zonas que foram protegidas no diploma dessas mesmas medidas preventivas também aprovadas no Conselho de Ministros de dia 8 de Maio. Estas medidas preventivas salvaguardam um conjunto de aspectos importantes para o desenvolvimento futuro do projecto. Desde logo as questões aeronáuticas, porque toda a operação do aeroporto tem de ser protegida para que não haja perfuração de obstáculos e não sejam perturbadas as aterragens e as descolagens dos aviões. Isso, como se sabe, está normalizado internacionalmente. -----

----- Foram também protegidos os canais de acesso ao aeroporto, com a informação que era conhecida, para podermos ter esse espaço disponível. -----

----- Foi também salvaguardada, quer a área para uma futura cidade aeroportuária, quer também a protecção da zona ambiental que se situa na zona envolvente do aeroporto. -----

----- Depois foi definida uma zona mais vasta, que está representada como zona 10, um círculo de 25 km em torno do aeroporto. Esta zona destina-se a proteger o território, para se poderem adoptar medidas eficazes e coerentes ao nível do ordenamento do território. -----

----- Como se sabe e é público, estão em revisão os Planos de Ordenamento do Território. Foi recentemente decidido em Conselho de Ministros partir também para a revisão do PROT da Área Metropolitana de Lisboa. O PROT da Região de Lisboa e Vale do Tejo também está em revisão e, portanto, estes instrumentos irão depois dar luz àquilo que serão as medidas desta zona. -----

----- A zona 10 está ali de facto para proteger a possibilidade futura de implementar medidas eficazes e evitar que o território à volta se venha a desvirtuar daquilo que todos queremos ser um modelo territorial bom. -----

----- Depois deste enquadramento, focalizar-me-ia então no tema das acessibilidades ferroviárias e rodoviárias. Como enquadramento para isso trago um conjunto de informação que sintetiza aquilo que é o resultado dos inquéritos feitos aos passageiros no actual Aeroporto da Portela. Esse resultado, que é importante para termos a noção da relevância que tem o sistema de acessibilidades, esses inquéritos dizem-nos que 89% dos passageiros do aeroporto têm origem ou destino na margem norte e 11 na margem sul. -----

----- Dos 89% da margem norte, Lisboa tem de facto uma relevância especial, com 68%. A Área Metropolitana Norte 6% e o restante País 15%. -----

----- Dos 11% da margem sul, 5% estão na zona da Área Metropolitana de Lisboa e 6% no restante País Sul. -----

----- São inquéritos feitos aos passageiros e dão-nos uma ideia da importância que tem todo o sistema de acessibilidades, quer ao nível da infra-estrutura, quer ao nível dos serviços que depois são programados para servir o aeroporto, considerando que 89% dos nossos passageiros têm de chegar ao aeroporto em boas condições, visto que estão na margem norte. -----

----- Começaria agora pelas acessibilidades ferroviárias e do conjunto de serviços que estão também reflectidos no estudo do LNEC, mas que reportam e coincidem com aquilo que era o conceito de serviço que também a ANAER desejava e que está retratado, que era poder do ponto de vista ferroviário ter o aeroporto servido por um *shuttle* directo, por uma linha da rede convencional onde se pudesse ter o serviço suburbano para distribuição de algum tráfego, nomeadamente de trabalhadores do aeroporto e também alguns visitantes do aeroporto, a possibilidade de poder ter uma boa ligação às linhas de alta velocidade de longo curso para possível rebatimento dos passageiros que, vindo do longo curso, vêm apanhar aviões ao Aeroporto de Lisboa para ligações intercontinentais, ou até para os Arquipélagos da Madeira e dos Açores.

----- Isto foi contemplado no estudo do LNEC com frequências que estão adaptadas àquilo que são as estimativas da procura. Os tempos de percurso que estão previstos são de 19 minutos e para o *shuttle* 22 minutos, com 4 comboios por hora no caso do *shuttle*, 1 comboio por hora no caso das ligações de longo curso para rebatimento e os serviços suburbanos, começando com dois serviços por hora mas podendo evoluir até 4 serviços por hora no período de ponta. -----

----- Estes investimentos na ferrovia foram estimados pelo LNEC em 220 milhões de euros. -----

----- Vê-se agora aquilo que é o canal indicativo que nos foi já fornecido pela RAVE, ainda em termos de canal, para fazer a ligação entre o eixo Lisboa-Madrid e o aeroporto. É uma solução de um ramal que liga o aeroporto ao eixo de Madrid na zona próxima do Poceirão, com cerca de 20 km, e será um ramal onde coexistirão a alta velocidade e o serviço convencional. -----

----- Passando às acessibilidades ferroviárias, começaria por um diagrama que é efectivamente conceptual e que tem aquilo que nós queremos poder vir a ter, depois de trabalhado em detalhe, no aeroporto. -----

----- A organização do espaço no perímetro aeroportuário distingue os usos desse espaço, normalmente entre uma zona mais vocacionada para carga e ligada a serviços de logística e uma outra zona mais próxima do terminal de passageiros e, portanto, mais ligada a todo o movimento de pessoas e veículos ligeiros, ao passo que a outra é mais ligada a veículos pesados. -----

----- Será eficiente poder ter alguma divisão desses tráfegos principais, para acesso mais fácil às respectivas zonas funcionais do perímetro aeroportuário e por isso é bom ter um eixo a norte, que dê ligação directa e fácil à zona de carga e logística, e um eixo a sul, que dê ligação directa e fácil para a zona de passageiros. Naturalmente, há depois comunicação entre os dois eixos. -----

----- Estes eixos são aqueles que se inserem dentro do perímetro aeroportuário e que depois têm que se conectar com a restante rede principal. -----

----- Enquadrando o aeroporto numa perspectiva mais regional e olhando para aquilo que é a rede existente e a rede prevista, nós podemos ver que juntando a rede fundamental que existe e a rede prevista, aquele conceito está à partida razoavelmente garantido. -----

----- Nós temos dois eixos transversais a norte e a sul, com duas auto-estradas, a A10 e a A33. Temos a nascente do aeroporto a A13. Esta A33, que está previsto ter perfil de auto-estrada até ao aeroporto, passa depois a perfil de IC e faz ligação para o interior. A A13, que passa a nascente do aeroporto e é longitudinal, permite por outro lado fazer ligações a norte à zona de Santarém e, através do IC11, também permite garantir os acessos a sul. -----

----- Há todo um enquadramento regional de ligações ao restante País e às travessias do Tejo, de que falarei mais à frente. -----

----- Estas serão, naturalmente, redes viárias portajadas. Trabalharemos em conjunto, como se fez e como iremos fazer, com as Estradas de Portugal para se verificar a outra rede de estradas não portajadas e que ladeiam o aeroporto. Temos nesse caso a

Estrada Nacional 4, a 119, a Nacional 10 e a Nacional 118. É um conjunto de vias que estão em torno do aeroporto e que terão agora que ser vistas as correcções do seu perfil face aos níveis de tráfego e também a questões de segurança rodoviária que se têm de garantir. -----

----- Temos o eixo rodoviário fundamental que já está previsto pelas Estradas de Portugal para acesso ao aeroporto, que liga à travessia da Ponte Vasco da Gama. -----

----- Repartição modal do tráfego, os estudos de tráfego indicam que à data de abertura do aeroporto teremos 39% de passageiros a utilizar o comboio, 61% a rodovia, evoluindo depois num horizonte mais longo, 2050, para 41% na ferrovia e 59% na rodovia. -----

----- Indo buscar alguns números ao estudo do LNEC, a Ponte Vasco da Gama é para o aeroporto o principal eixo de acesso. No entanto, a ponte Chelas-Barreiro é importante porque retira tráfego à Vasco da Gama, para que a Vasco da Gama possa receber o tráfego gerado pelo aeroporto. -----

----- O LNEC trabalhou dois cenários e vamo-nos concentrar naquele que foi o decidido, que é a TTT com componente rodoviária. Teremos conforme cenários de tráfego, alto, baixo ou intermédio, uma variação entre 70800 a 76400 veículos no horizonte de abertura, evoluindo depois até quase 120000 num horizonte mais longínquo. -----

----- Muito obrigado, era isto que vos tinha a dizer.” -----

----- **Prof. José Manuel Viegas, Presidente do Conselho de Administração da TIS,** no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal. -----

----- Senhor Presidente da Câmara. -----

----- Senhores Deputados Municipais. -----

----- Colegas de Mesa. -----

----- Minhas Senhoras e meus Senhores. -----

----- Muito boa tarde a todos. -----

----- Quero agradecer o convite que me fizeram para estar aqui presente e quero começar por dizer que não vou falar da solução Beato-Montijo. Vou falar sobre as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias entre Lisboa e a Margem Sul, pegando naquilo que me parecem ser os temas mais pertinentes para a audiência que tenho, que é a da Assembleia Municipal. -----

----- Primeira declaração, que me parece óbvio mas vale a pena repetir e já aqui também foi dita, é do ponto de vista do encaixe em Lisboa. Os veículos que vêm da Margem Sul são tão onerosos como os veículos que vêm da Margem Norte. Obviamente, têm mais dificuldades de cá chegar, porque existe o acidente natural chamado Rio Tejo e também por isso são em menor percentagem. -----

----- Como é evidente, e o Senhor Presidente da Câmara começou por dizer isso, o Município de Lisboa precisa da articulação com os municípios seus vizinhos. Em meu entender, a sua expressão populacional actual é demasiado pequena. A Área Metropolitana de Lisboa sofre por Lisboa só ter meio milhão de habitantes. Lisboa precisa urgentemente de aumentar o seu número de habitantes. -----

----- Também cada município seu vizinho precisa de cuidar da sua articulação, não só com Lisboa, mas com os outros municípios vizinhos, com o tal modelo polinucleado. -
----- O sistema que temos hoje é muito desequilibrado, porque pelas forças do mercado imobiliário temos vindo a empurrar os habitantes para fora de Lisboa e depois temos que os puxar cá para dentro para virem trabalhar. Isto leva a fluxos excessivos, demasiado concentrados no tempo e tem tido como consequência também uma ocupação dos subúrbios que em muitos casos é dispersa, com grande dificuldade de bom serviço para o transporte colectivo, na prática obrigando muitas pessoas que não queiram perder muito mais tempo nas suas deslocações pendulares a usarem o transporte individual. -----
----- É preciso percebermos que cada vez mais, e bem, há mais pessoas que não se limitam a fazer casa-trabalho, que querem levar os miúdos à escola, ou que eles próprios querem ir fazer qualquer actividade cultural, recreativa ou comercial. -----
----- A ligação ferroviária suburbana que está hoje aqui em causa, a ligação ao Barreiro, é obviamente importante em termos de malha, mas em volume de tráfego, como se viu há pouco num gráfico, na soma do suburbano com o longo curso, estariam longe de justificar uma travessia ferroviária por si só. Estamos a falar de qualquer coisa como 25 a 30 mil passageiros por dia. Recordo-vos que há 20 anos atrás a linha de Sintra tinha isso por hora num sentido. -----
----- De alguma maneira, embora haja essa importância estruturante, a travessia convencional apanha boleia da indispensabilidade desta travessia para a alta velocidade ferroviária. -----
----- Esta travessia gera um tráfego adicional sobre Lisboa que é na ordem dos 50 mil veículos por dia no curto prazo e tem maior capacidade de crescimento, como é evidente. Isto representa apenas 5% do total, mas ocorre numa situação de forte saturação, em que o agravamento da viscosidade do tráfego vai ser bem superior a 5%. -----
----- Na comissão independente de que eu fiz parte estava clara a recomendação de que a decisão sobre a componente rodoviária da terceira travessia fosse simultânea com a tomada de decisão de resolver o problema das três circulares de Lisboa. -----
----- Pondo um pouco em contexto, temos que ter a noção de que estes 5% são apenas um pouco mais do que o correspondente ao alargamento do IC 19, que será cerca de 4%, mas que contando também com a construção do IC 16 e IC 30 estamos a falar no lado norte com mais cerca de 10%. -----
----- Tenho poucas dúvidas que a travessia Algés-Trafaria não é adiável por muitos mais anos e essa, por si só, vai trazer mais 10%. -----
----- Estamos a falar, dependendo de quando é que se faça o quê, de números que vão dos 10 aos 25% de agravamento, e por isso eu entendo que devemos ter um cuidado especial, porque nós estamos na fase do diagrama de tráfego, em que cada 1% do adicional de tráfego provoca um agravamento do comprimento das filas de 3 ou 4%. Se formos alegremente aos 5% de cada vez, acrescentando carga sobre Lisboa, em menos de nada teremos o comprimento das filas que é agravado em bem mais do que 50%. Acho que todas as pessoas entendem que isto é inaceitável. -----

----- Não basta continuar a fazer apelos mais ou menos moralistas para que os cidadãos passem a usar o transporte colectivo. Vimos há pouco num gráfico que a quota da Cidade de Lisboa no transporte individual é de cerca de 60%, mas no transporte colectivo é 91%. Isso tem que ser lido de uma maneira muito clara, que o transporte colectivo para ligar a Margem Sul a tudo o que é Margem Norte fora de Lisboa é péssimo e por isso apenas 9% de pessoas o usam. -----

----- Há muita gente, quer da Margem Norte, quer da Margem Sul, que mora e trabalha em locais onde a sua deslocação implicaria 2 ou 3 transbordos, o que com muitas das frequências que temos actualmente, e os operadores não têm na maior parte dos casos os seus horários articulados, implicaria perder a mais, em relação à viagem em automóvel, entre 45 minutos a uma hora em cada sentido. Portanto, quem tem escolha vai de carro, como é evidente. -----

----- Temos que ser capazes de tratar deste problema a fundo e eu espero que este ensejo da terceira travessia e destes 5% nos obriguem a trabalhar seriamente para encontrar soluções, para que quando venham os próximos 5% e os outros saibamos o que queremos fazer. Neste momento, manifestamente, ainda não sabemos. -----

----- Nós temos um conjunto de erros críticos que me parecem absolutamente fatais e que têm que ser corrigidos. No quadro actual, cada município decide individualmente sobre os seus quantitativos de população e a forma de ocupação do território. O PROT é muito pouco restritivo nessa matéria. Cada município, ao decidir quanto é que vai crescer e vimos há pouco que por exemplo Sintra cresceu 100 mil habitantes, não considera minimamente, nos seus Planos Directores isso não está sequer contemplado, a legislação não diz que isso tenha que ser considerado, como é que essas pessoas se vão deslocar para o seu trabalho, seja no próprio município ou nos municípios vizinhos. Nem há qualquer contributo desses municípios para o financiamento do sistema de transportes colectivos da região. -----

----- Quando peguei na parte de transportes do PDM de Lisboa, em 2004, escrevi uma longa carta à Senhora Vereadora de então, Eduarda Napoleão, dizendo que só aceitava pegar naquele trabalho desde que ela aceitasse aquilo que era a minha interpretação, manifestamente amplificadora do que é que se podia fazer no sector de mobilidade e transportes dentro do PDM. -----

----- Uma leitura minimamente restritiva diz-nos que nós temos que fazer um esquema da rede viária e muito pouco mais. É preciso ir ver o que é que são os objectivos do PDM para perceber que não são atingíveis sem se ter um trabalho sério sobre quais são as condições do exercício da mobilidade. -----

----- Por outro lado, não existe qualquer quadro institucional que estimule a discussão sistemática, ou mais ainda, a decisão partilhada entre os responsáveis municipais quanto à organização e gestão do sistema da mobilidade. -----

----- Aquilo que todos nós vamos falando recorrentemente, que é a criação da Autoridade Metropolitana de Transportes, é indispensável mas está longe de chegar, porque essa Autoridade até há pouco tempo atrás tinha apenas funções de contratualização do transporte público. Eu entendo que ela não pode deixar de ter alguma coisa a ver em termos de, por exemplo, o que é oferta de estacionamento a

nível dos vários aglomerados, ou das várias zonas de aglomerados. Não se trata de definir se é numa rua ou na outra, se tem entrada por aqui ou por acolá, mas as grandes orientações estratégicas de estacionamento na Área Metropolitana de Lisboa não podem deixar de ser vistas a uma escala supramunicipal. -----

----- Por outro lado, eu não conheço a última versão, mas aquilo que eu penso que era a penúltima dava aos municípios, no órgão supremo da autoridade, 7 mandatos em 15, com um contributo financeiro de 0%. Quando quisermos fazer uma transição suave para a contribuição dos municípios, imaginemos para 20 ou 40%, não é possível fazê-lo sem passar a dar aos municípios a maioria absoluta nesse órgão. Parece-me que isto é mau desenho institucional. Ponto final, não pode ser. -----

----- Não quer dizer que eles tenham que ter zero agora, mas quer dizer que tem que haver espaço para ir crescendo a contribuição financeira e, em paralelo, ir crescendo a representatividade. Mas em bom Português, quem paga manda. Portanto, os municípios só podem ter maioria de voto quando tiverem maioria de contribuição financeira, isto parece-me mais ou menos óbvio. -----

----- Não há nada previsto nessa mesma Lei, nesse quadro de referência institucional, sobre quais é que poderiam vir a ser os caminhos para os municípios poderem contribuir de uma forma mais eficaz. Eu acredito que uma parte das portagens pode ser, como diz o Senhor Presidente da Câmara, mas acho que não chega e que é preciso outras fontes. -----

----- Por outro lado e para concluir, vou ser muito mais breve do que os 20 minutos, acho que é urgente uma discussão séria e alargada sobre o modelo de governação da AML nos domínios do urbanismo, transportes e mobilidade e outros serviços de índole local e metropolitano. -----

----- Se me permitem a metáfora, nós estamos num grande condomínio e os condóminos têm que se entender, sem ficar à espera que o problema seja resolvido pelo construtor do prédio ou pelo banco que o financiou. Eu acho que esta é uma responsabilidade dos municípios e por isso aqui o digo. -----

----- Mesmo sem o Governo criar o quadro legal que os obrigue, a legislação que existe permite que haja associações de municípios com fins específicos. Há, portanto, um conjunto vasto de decisões que podem começar a ser tomadas, ou pelo menos discutidas seriamente, sem termos que ficar à espera. -----

----- Enquanto estivermos assim, cada município vai olhar para os seus eleitores, como é evidente, e na soma perdemos todos. -----

----- Muito obrigado.” -----

----- **O Deputado Municipal Victor Gonçalves (PSD)** fez a seguinte intervenção: ----

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal. -----

----- Senhor Presidente da Câmara. -----

----- Senhor Bastonário da Ordem dos Engenheiros. -----

----- Representante da ANAER. -----

----- Representante do LNEC. -----

----- Prof. José Manuel Viegas. -----

----- Representante da RAVE. -----

----- Obrigado por terem cá vindo, de facto foi um prazer ouvi-los. Vieram aqui transmitir algumas considerações que nos ajudam melhor a verificar a problemática de todos estes grandes investimentos que vão ocorrer proximamente em Lisboa. -----

----- Mas a história da terceira travessia do Tejo começa muito antes, com a polémica da localização do novo aeroporto de Lisboa. Eu recordo que durante muito tempo, nomeadamente através da insistência do PS, foi considerado que a melhor localização para o aeroporto de Lisboa seria a OTA. Aqui mesmo foram votadas várias moções contra a instalação do aeroporto na OTA, em que o PS votou sempre contra. Foi um conjunto de grandes trapalhadas iniciais que levaram a que a decisão sobre o aeroporto entrasse no anedotário nacional. -----

----- Outro motivo para a nova travessia do Tejo tem a ver com o TGV e também sobre esta matéria é importante considerarmos que de facto esta infra-estrutura que é por muitos considerada imprescindível para o desenvolvimento do País, é também por muitos considerada desnecessária e não rentável em relação aos investimentos que envolve. -----

----- Em relação à deslocação Lisboa-Porto, vai diminuir cerca de 20 minutos. Em relação ao Lisboa-Madrid, quem conhece o tráfego normal entre Lisboa e Madrid reconhece que não justifica um transporte pesado desta envergadura, na medida em que é muito menor, por exemplo, que o tráfego entre Paris e Lisboa, ou entre Bruxelas e Lisboa. -----

----- Há aqui uma consideração à partida, porque se é importante estarmos ligados à rede de alta velocidade, é também importante estarmos ligados a outras redes, que talvez fossem mais importantes se o País investisse nelas e desviasse alguns meios financeiros para essas mesmas redes, nomeadamente a rede do conhecimento, a rede da cultura, a rede das novas tecnologias, que acabassem com o atraso estrutural que este País tem. -----

----- Não são os grandes investimentos em obras públicas que vão resolver de todo o problema endémico deste País, já que se não houver investimento na cultura, investimento na educação, investimento nas novas tecnologias, o investimento na produtividade, o País continuará atrasado, mau grado os grandes e vultuosos investimentos que se façam em obras públicas. As obras públicas vão resolver o problema momentaneamente, não resolvem o problema em termos estruturais. -----

----- De qualquer forma, também é preciso reconhecer que em relação à negociação que foi tida com o Governo Espanhol relativamente à alta velocidade, fomos mais uma vez, passe a expressão, comidos pelos espanhóis. O que se verificou foi nós sujeitarmos àquilo que os espanhóis queriam. A opção que menos convinha a Portugal era esta que está definida, a que mais convinha seria aquela que mais rapidamente nos aproximasse da Europa. -----

----- Acontece que este TGV vai integrar na rede espanhola e vai ligar-se a França por onde? Não se vai ligar a França por Burgos, San Sebastian e Handaia. Vai ligar-se a França por Barcelona, Perpignan e depois Marselha-Lion e Lion-Paris. Para chegar a Paris dava-se uma volta enorme, quando se podia muito facilmente chegar a Paris se de facto o percurso fosse outro. -----

----- Aqui verificamos como não soube, a RAVE ou quem quer que negociou com os espanhóis, não soube impor também aquilo que é a vontade e que é o interesse de Portugal. Nós sujeitámo-nos ao interesse espanhol. Mais uma vez aquilo que os espanhóis querem é conjugar todas as suas regiões, considerando Portugal como uma região. -----

----- Se verificarmos bem como se vai desenvolver a alta velocidade em Espanha, é uma espécie de estrela com cinco pontas, uma ponta vai a Barcelona, outra ponta vai a Valência, outra ponta vai a Sevilha, outra ponta vai a Lisboa e outra ponta vai para Vigo, com a centralidade de Madrid. Madrid será cada vez mais o coração da Península Ibérica. Nesse sentido também não agimos bem. -----

----- Portanto, para além daquela problemática do deserto, para além da problemática do *jamais* que nós aqui verificámos durante muito tempo e da garantia de que nunca seria colocado o aeroporto de Lisboa fora daquilo que estava previsto, que era para a OTA, verificámos também que houve aqui alguns desajustes e algumas faltas de cuidado na análise do problema da alta velocidade. -----

----- A terceira travessia do Tejo é por isso uma medida que por um lado vai provocar muito investimento, que por um lado vai melhorar a circulação entre a Margem Norte e a Margem Sul do Tejo, mas por outro lado, como aqui já foi referido, vai ter também muitos e graves problemas para Lisboa. -----

----- Lisboa é o coração desta Área Metropolitana, cuja Junta Metropolitana não funciona e a nova legislação ainda lhe vai dar menos poderes. Devia haver uma opção deste Governo no sentido de dotar a Junta Metropolitana com capacidade para gerir todos estes interesses que rodam à volta do Município de Lisboa e desta Grande Área Metropolitana. Como aqui foi dito, há a necessidade de considerar a centralidade dessa Área Metropolitana em Lisboa e beneficiar todo o conjunto dos seus municípios, mas as Juntas Metropolitanas, de acordo com a legislação que vai sair, não têm qualquer poder e continuam a ser uma não existência. Alguns nesta sala são Deputados Metropolitanos e com certeza reconhecem tanto como eu. -----

----- O problema da Área Metropolitana e o problema dos fluxos que vão existir entre a margem Norte e a Margem Sul só vão ser prejudiciais a Lisboa. Vão ser prejudiciais a Lisboa porquê? Como aqui foi dito, vai acentuar-se a diminuição demográfica de Lisboa, já que vai com certeza verificar-se mais fixação de habitantes que trabalham em Lisboa na Margem Sul, como já acontece em relação à zona de Mafra, como já acontece em relação à zona de Sintra. -----

----- A capacidade económica de Lisboa também vai diminuir, na medida em que o emprego e as actividades económicas vão deslocalizar-se mais para sul. Mesmo em relação àquilo que são os proveitos, as receitas que a Cidade tem, que têm a ver com o IRC e com o IRS, que naturalmente estão dependentes destes dois factores, com certeza também irão diminuir, prejudicando economicamente de maneira substantiva a Cidade de Lisboa. -----

----- Portanto, havia aqui que ter uma consideração diferente, havia aqui que tomar uma posição mais activa, havia aqui que reagir de forma diferente e não na forma

suave. Aliás, curiosamente, foi o Senhor Presidente da Câmara, Dr. António Costa, o primeiro a anunciar esta travessia. -----

----- Também é curioso lembrar que naquilo que foi a comunicação da Senhora Secretária de Estado dos Transportes, Dr^a. Ana Paula Vitorino, quando faz a comunicação nem sequer refere o novo aeroporto. Refere o Poceirão, refere as plataformas logísticas, mas nem refere aquilo que é também uma das razões desta travessia, que é o novo aeroporto. -----

----- No PSD muitos pensam, não sei se há unanimidade nestas circunstâncias actuais, mas muitos pensam no PSD que esta nova travessia no modo rodoviário é amplamente prejudicial, é desnecessária e não serve os interesses da Cidade de Lisboa. -----

----- Servia muito mais os interesses da Cidade de Lisboa se reforçasse o eixo Barreiro-Montijo, no sentido de aumentar o fluxo sobre a Ponte Vasco da Gama e assim diminuir de alguma forma aquilo que é o fluxo da Ponte 25 de Abril. -----

----- O que vai acontecer é que a Ponte 25 de Abril vai continuar engarrafada como actualmente, a Ponte Vasco da Gama, embora sirva o aeroporto, continuará com um tráfego muito aquém da sua capacidade. O que vai acontecer é que milhares de carros vão invadir a Cidade de Lisboa por mais uma frente. -----

----- Eu sei que há frentes de terra e há frentes de rio e que, se nós facilitamos as frentes de terra, também devíamos facilitar a frente de rio. Neste caso concreto, para além dos problemas demográficos e económicos que já referi, vai haver também um problema ecológico e ambiental muito grave. -----

----- Depois, o Senhor Presidente da Câmara referiu aqui na sua intervenção que praticamente desconhece como é que vai ser a amarração na zona norte do Rio Tejo, qual vai ser a amarração na zona do Beato e Marvila, como é que vão confluir as várias vias. Pensa que vai haver dinheiro para fazer isso e que vai haver dinheiro das portagens para reverter a favor dos transportes públicos. -----

----- Eu tenho as maiores dúvidas, porque este problema está a ser tratado sem qualquer tipo de grande preocupação, sem profundidade, está a ser tratado de uma maneira ligeira. Aliás, os próprios trabalhos que são aqui enunciados pelo Senhor Presidente da Câmara são trabalhos ao nível não sei de quem, não é ao nível dos Vereadores com certeza e muito menos da Assembleia Municipal, já que a Assembleia Municipal desconhece a existência de qualquer grupo de trabalho e de qualquer conclusão nessa área. São trabalhos talvez do Gabinete do Senhor Presidente, acredito, mas não é com certeza um trabalho real e verdadeiro da Câmara. -----

----- Aquilo que nós queríamos do nosso Presidente da Câmara era que ele defendesse de facto os interesses da Cidade de Lisboa. Ele foi eleito para defender os interesses da Cidade de Lisboa e só defende os interesses da Cidade de Lisboa quem de facto não é porta-voz do Governo, porque nem sempre os interesses do Governo são coincidentes com o interesse da Cidade. -----

----- Já tivemos um exemplo, e nós também não concordámos muito com ele, que tinha uma postura, embora socialista, totalmente contrária. Estou a falar do Dr. João Soares. Aquilo que nós vemos no actual Presidente da Câmara é uma certa submissão.

Repare-se que foi ele próprio que anunciou a terceira travessia e mesmo em relação à OTA, se bem estão recordados, um dos grandes defensores da OTA era exactamente o Dr. António Costa e felizmente que o *já* acabou e não fomos para essa opção. Deve ser a risota mundial esta situação que nós verificámos em relação à OTA e em relação ao Senhor Ministro Mário Lino. -----

----- Aquilo que se pedia ao Senhor Presidente da Câmara era, por exemplo em relação ao problema de Alcântara, era ser mais activo, era ser mais denunciante em relação aos prejuízos que a instalação do cais de contentores irá provocar na Cidade. Não se vê nada disso, vê-se um falar muito fininho, quando ele até tem voz grossa. Vê-se um falar muito fininho, quando ele até é um homem poderoso e tem influência junto do Governo, é a segunda figura do Partido Socialista. -----

----- Ao menos o pouco tempo que ele cá está, e esperemos que seja pouco tempo, que faça alguma coisa de útil em termos desta Cidade e que desenvolva uma campanha junto do Governo para evitar mais danos sérios à Cidade de Lisboa. Eu faço votos disso e desejo nessa atitude as maiores felicidades. Espero que ele as tenha. -----

----- Portanto, em relação a esta travessia, o que nós pensamos é que ela, nomeadamente no seu modo rodoviário, é nefasta para o desenvolvimento da Cidade de Lisboa, nos vários aspectos em que possa ser analisada. Foram aqui referidos muitos deles pelos técnicos e pelos responsáveis que aqui tivemos o prazer de ouvir. --

----- Investimento sim, mas haja prioridade nos investimentos. Defina-se aquilo que é estrutural e não aquilo que é conjuntural. De facto é fundamental investir em muitas redes, será a do TGV a mais necessária? Penso que não. Este País precisa de sair da cauda da Europa, este País precisa de ter referenciais diferentes daqueles que tem e cada vez nos atrasamos mais. Já não somos os últimos a 15, já passámos a ser quase os últimos a 27 e isso é um paradigma a que estamos sujeitos e que temos de forçosamente sair. -----

----- Para terminar, eu saúdo todos os presentes, nomeadamente agradeço as intervenções que foram feitas pelos oradores representantes das várias entidades que têm alguma coisa a ver com esta nova travessia e desejo as máximas felicidades. -----

----- Muito obrigado.” -----

----- **O Deputado Municipal Hugo Xambre (PS)**, Presidente da Junta de Freguesia do Beato, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa. -----

----- Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa. -----

----- Senhores Vereadores. -----

----- Caros colegas Deputados Municipais. -----

----- Distintos convidados. -----

----- Excelentíssimo público. -----

----- Comunicação social. -----

----- Estando nós naquilo que foi um debate sobre o conjunto de ligações rodo-ferroviárias entre as duas margens de Lisboa, tendo sido recentemente anunciado pelo nosso Governo a localização e construção da terceira ponte, que entra na Cidade de

Lisboa bem perto da Freguesia de que sou Presidente, o Beato, não poderia deixar de hoje aqui também intervir. -----

----- Sobre a nova ponte, que muito vai influenciar o Beato e também Marvila ao nível local, sempre procurei ter sobre esta matéria uma posição realista. Por um lado há variadíssimos aspectos positivos que uma obra com esta envergadura necessariamente tem. Vai atrair investimento público e privado para a zona oriental, nomeadamente para as Freguesias de Beato e Marvila, que todos reconhecem que há muitos anos precisavam de estímulos como este. Vai permitir a construção de rodovias internas na cidade para ligar as vias que existem à nova ponte e que vão servir para o desenvolvimento da cidade como um todo. -----

----- Sobre esta questão, deixem-me que diga que foi uma pena, para não afirmar que foi um erro, que não tivesse sido aprovada a proposta do Partido Socialista para a criação de uma comissão permanente ou eventual para acompanhamento da construção da nova ponte e dos projectos que necessariamente serão feitos. -----

----- Concordo com a ideia de que esta ponte é um “contributo global” que Lisboa concelho vai dar, uma visão que acaba por ser também supramunicipal e que tem que ter algumas contrapartidas para a zona que vai receber a nova ponte. A melhoria da rede viária tem que ser uma dessas contrapartidas e sobre isso tem que haver um estudo, que penso que vai agora ser feito e que o Partido Socialista vai contribuir de forma activa para que ele possa também defender Lisboa como um todo, entre outras contrapartidas que vão ser necessárias para uma zona que vai receber a ponte e que também do ponto de vista social foi esquecida durante muitos anos por aquilo que é o todo de Lisboa. -----

----- Por outro lado, é óbvio que uma obra tão grande como esta vai ter alguns impactos que são menos positivos. Já houve várias oportunidades em vários fóruns para os autarcas darem alguns exemplos e tentarem lançar algumas ideias e algumas soluções que pudessem ser também estudadas. O ruído que pode causar, o aumento do tráfego que é possível prever e encontrar soluções para minimizar os seus impactos, o tempo de obra, com a necessidade de ter estaleiros e que vai obrigar a uma gestão eficaz dos mesmos, são alguns exemplos de questões que de forma responsável merecem a nossa atenção. -----

----- Não vale a pena pensar nos pontos menos positivos ou com dramas, porque não há grande obra que não cause incómodos. Provavelmente, os maiores pontos negativos passíveis de serem estudados, para serem minimizados, são a distância que o tabuleiro da ponte percorre em terra devido à cota elevada de entrada do tabuleiro em Lisboa e a altura do conjunto de tirantes, devido à dimensão que o vão da ponte tem e que vai provocar um maior impacto também visual, já estão a ser devidamente estudados para poderem ser minorados. -----

----- Por muito que se diga, é inegável que isso é devido também à pronta intervenção e à chamada de atenção constante que o Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa fez para que houvesse um estudo de viabilidade da transferência de uma zona do Porto de Lisboa, para que fosse possível aperfeiçoar o projecto nos pontos que também mencionei. -----

----- Agora, como as decisões não podem ser tomadas sem a ideia das implicações técnicas e económicas que um projecto como esse tem e que essas alterações necessariamente vão também trazer, resta esperar pelas conclusões finais para poder ter um projecto que sirva melhor Lisboa. -----

----- Mas temos que reter algo, por muito que custe a algumas bancadas. Temos que reter a atitude muito positiva que este Executivo Municipal já teve e vai ter durante este próprio processo, de defesa dos interesses de Lisboa, de diálogo com todas as instâncias para que sejam feitos os estudos devidos, para que as tomadas de decisão política não esqueçam também a componente técnica e científica de qualquer obra de engenharia e que sirvam e defendam a população de Lisboa. -----

----- São esses aspectos que muitas vezes, em algumas intervenções, são completamente esquecidos. Ainda há pouco ouvimos o nosso amigo Victor Gonçalves, por quem tenho muita estima e consideração, Presidente da Comissão a que pertenço e só por isso já merecia a minha estima, a dizer uma série de coisas com uma falta de competência técnica e também científica, que faz com que a política aí tem muito pouco interesse. -----

----- Eu, como autarca local, muitas vezes falo com pessoas que vão ter a ponte mesmo ao pé de casa e essas pessoas estão preocupadas se calhar com outros aspectos mais corriqueiros, diria eu, mas que podem influenciar muito mais a qualidade de vida. Se houve aspecto que esta Câmara Municipal sempre teve em muito boa conta, foi de poder fazer tudo para que esses impactos sejam os mínimos possíveis. -----

----- De forma responsável, ninguém pode dizer que o Senhor Presidente da Câmara não foi o primeiro a referir, até mesmo neste fórum, uma série de aspectos que podiam ser melhorados de forma a defender Lisboa, a defender o Beato, a defender Marvila. É inegável que sempre deu a sua visão crítica mas construtiva de uma grande obra que é necessária para que Lisboa se afirme como um todo e não apenas como algo fechado, até um pouco de encontro àquilo que também foi dito hoje numa visão mais técnica, uma visão do que foi o conjunto de estudos que fizeram com que durante anos esta questão chegasse até aqui.” -----

----- **O Deputado Municipal João Saraiva (PCP)**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

-----“Senhora Presidente, -----

----- Ilustres convidados, -----

----- Caros Eleitos: -----

----- Senhora Presidente, permita-me que inicie esta intervenção dirigindo-me a V. Exa., para lhe fazer um apelo. -----

----- Como é do conhecimento de todos, a Comissão Permanente de Urbanismo e Mobilidade desta Assembleia, por determinação da Mesa, discutiu e propôs um modelo de debate destinado àquele que aqui hoje realizamos. -----

----- O seu objecto era o novo aeroporto de Lisboa e o conjunto de reflexos que esta solução acarretaria para a cidade. -----

----- Não foi, contudo, esse o entendimento de V. Exa., que preferiu a abordagem da problemática da Terceira Travessia do Tejo. -----

----- Quem sou eu para questionar as decisões de V. Exa. e, aliás, o interesse do debate que aqui tem vindo a ser realizado, justifica plenamente a opção tomada. -----

----- No entanto, como de início referi, aqui fica o apelo para que a questão do novo aeroporto não deixe de ser, também, debatida por esta Assembleia Municipal, em tempo próximo. -----

----- De facto, muitas são as incógnitas que dele decorrerão, especialmente para a cidade de Lisboa. Cito, entre outras: -----

----- Definição da posse e dos novos usos a dar às áreas desactivadas; -----

----- Perda de empresas e dos respectivos postos de trabalho, por motivo de deslocalização; -----

----- Garantia quanto à responsabilidade e disponibilidade de meios para promover a necessária descontaminação dos solos libertados, que dela careçam; -----

----- Integração deste complexo processo no de Revisão do PDM que actualmente decorre. -----

----- Aqui deixo, pois, à consideração de V. Exa. este nosso apelo. -----

----- Mas afinal o que aqui nos traz hoje é a questão da Terceira Travessia do Tejo. ----

----- E sobre ela recai uma controvérsia desencadeada pela existência de uma nova alternativa apresentada pela CIP e face à qual o Governo, pressurosamente, determinou ao LNEC a sua análise comparativa com outras existentes, designadamente a que havia sido estudada e defendida por serviços do Estado com competências e atribuições na matéria. -----

----- Grande abertura esta a do Governo para auscultação dos representantes do Grande Patronato! -----

----- Pena é que essa mesma abertura, normalmente descambe em intolerância, quando aqueles que deveriam ser ouvidos, não são os patrões, mas sim os trabalhadores! -----

----- É o tempo que corre e que esperamos possa rapidamente mudar. -----

----- Quanto à matéria que aqui nos traz, em nosso entender, o LNEC apresentou, com base na sua análise, valiosos contributos técnicos que, no entanto, carecem, obviamente, de se associar à visão política determinada pelos instrumentos de gestão territorial, consagrados na ordem jurídica. -----

----- Efectivamente, matérias como ordenamento do território, mobilidade e ambiente, não podem ser determinadas por algoritmos rigorosos, nem se estratificam em corolários científicos sedimentados. -----

----- Daí que em primeiro lugar, seja essencial confrontar as alternativas com o PROT-AML, que contém a escala regional capaz de abranger a Terceira Travessia do Tejo. Por outro lado, atendendo aos fortes factores associados ao novo aeroporto com que a terceira travessia terá de se compatibilizar, faz todo o sentido ter em atenção o PNPO em vigor, bem como os PDM's dos concelhos envolvidos. -----

----- E de facto as alternativas em questão foram confrontadas com estes instrumentos de gestão territorial, mostrando uma avaliação que parece revelar inconsistências nos instrumentos em vigor, designadamente: -----

----- A correcta importância dada pelo PNPOT à constituição e eficaz exercício da Autoridade Metropolitana de Transportes, quando não se vislumbram quaisquer passos tendentes à sua efectiva instituição; -----

----- A clara constatação quanto à ausência de execução de medidas preconizadas no PROT-AML, nomeadamente no que respeita a infra-estruturas estruturantes; -----

----- A necessidade de rever o PROT-AML em função da nova localização do novo aeroporto de Lisboa. -----

----- Por outro lado, no que respeita a Lisboa, são tidos em conta alguns postulados que constituem hipóteses de abordagem a integrar com outros vectores da realidade da cidade. -----

----- Estão neste caso, o conceito de estruturação da circulação em malha reticulada, em alternativa ao modelo rádio-concêntrico, a criação do eixo de oportunidades de Alcântara ao Parque das Nações e o registo de "grandes oportunidades" como sejam o encerramento de unidades hospitalares centrais em benefício da regeneração urbana - que regeneração? -, ou ainda a reconversão da DOCAPESCA com potencialidades para a fixação de novas actividades - que actividades? -----

----- No entanto, e em termos conclusivos, não se afigura estarem demonstrados, quanto a esta matéria, impactos substancialmente distintos, entre as alternativas em presença, no que respeita à Margem Norte no concelho de Lisboa. Já a consideração dos impactos na Margem Sul, levará a justificar a preferência pela solução Chelas - Barreiro. -----

----- Quanto à problemática da mobilidade e funcionamento dos sistemas de transportes, que terá necessariamente que ser encarada sempre numa perspectiva metropolitana, a conclusão parece ser favorável à alternativa Chelas - Barreiro em todos os cenários de transporte de passageiros (excepção talvez para a Alta Velocidade Ferroviária). Já no modo rodoviário e mesmo tendo em conta a persistência de substanciais fluxos de transportes individuais entre as duas margens e em meio urbano, a alternativa Chelas - Barreiro é a que parece garantir melhores condições de equidade entre as duas margens, sendo, ainda, a que melhor corresponde ao modelo previsto para Lisboa. -----

----- A questão ambiental é outro dos constrangimentos que urge encarar por forma a minorar impactos que se venham a registar. -----

----- Desde logo é importante ter presente que num estuário como o do Tejo é extremamente difícil, diria que é impossível, fazer qualquer gestão com impactos ambientais nulos. -----

----- Questões como a protecção dos habitat's de zonas húmidas, do montado, dos corredores ecológicos, de mobilização dos poluentes, de protecção das reservas estratégicas de água e o aumento das emissões de gases, na fase de exploração, são exemplos de situações com as quais se terá de defrontar a solução eleita, qualquer que ela seja. -----

----- De facto, no que respeita à solução Chelas - Barreiro, esta secciona o corredor ecológico principal, implica a destruição de algum montado de sobre e, na sua fase de obra, obriga a grande mobilização dos sedimentos do Barreiro, altamente

contaminados, o que vai exigir, obrigatoriamente, trabalhos profundos de descontaminação das vazas e remediação dos solos envolvidos. -----
----- A outra solução é do ponto de vista ambiental de tal forma complexa que, em presença de outras alternativas, nunca poderia ser, a nosso ver, a escolhida. -----
----- Pese, embora, a solução Chelas - Barreiro nos parecer aquela que menos impactos virá a ter sobre a sustentabilidade futura dos sistemas onde se vai integrar, desde que salvaguardadas as questões ligadas aos sedimentos estuarinos, isto não obsta à necessária elaboração de um rigoroso processo de Avaliação de Impacto Ambiental, de acordo com a legislação pertinente. -----
----- Finalmente, não queria deixar de referir a importância que damos aos assuntos relativos à operacionalidade e segurança da navegação portuária em Lisboa. -----
----- Ao que sabemos, tal questão parece não suscitar, ainda, coincidência entre a APL e o estudo da travessia Chelas - Barreiro, designadamente no que refere às condições de funcionamento do terminal de contentores de Santa Apolónia. -----
----- É uma situação que suscita preocupações quanto à futura coerência do Plano Estratégico do Porto de Lisboa, em que se apoiam algumas intervenções de reabilitação da zona central da cidade, e que justifica um diálogo aberto e permanente entre a entidade responsável pelo projecto de Terceira Travessia do Tejo e a APL e também o Município de Lisboa. -----
----- Senhora Presidente, -----
----- Minhas Senhoras - Meus Senhores, -----
----- O Grupo Municipal do PCP, face aos dados que pôde coligir, entende dever afirmar que considera o corredor Chelas - Barreiro como o mais adequado para localizar a Terceira Travessia do Tejo. -----
----- Isto não significa que entendamos como admissível a ausência de qualquer debate nacional que deveria ter antecedido a decisão quanto à oportunidade da construção não só desta terceira travessia como também do novo aeroporto e do sistema ferroviário de alta velocidade. -----
----- A actual dramática situação do País no que se refere à coesão social e à coesão territorial, muito claramente exigiria um alargado debate e, eventualmente, outras decisões. -----
----- No entanto, manda quem pode e quem terá de assumir futuras responsabilidades.
----- E a propósito disto, não resisto a referir aqui uma perplexidade suscitada por este processo. -----
----- Sabemos que o dono material da obra é o Governo, representado pelo Primeiro-ministro. Ficámos cheios de dúvidas quanto a quem seria o dono político da obra. -----
----- É que quem nos transmitiu o resultado da análise do LNEC não foi o Primeiro-ministro. Foi o Senhor Presidente da Câmara, a quem felicito pelo seu sentido de oportunidade. -----
----- Muito obrigado.” -----
----- **A Senhora Presidente** -----
----- “É sempre um gosto ouvir o Senhor Deputado Municipal. -----

----- Quanto ao apelo, permita-me que lhe diga que é um pouco peculiar, porque o objecto âmbito, modelo, deste debate foi aprovado em Conferência de Representantes, com o consenso e a unanimidade de todas as forças políticas, incluindo a de V. Exa., conforme actas da Conferência de Representantes que V. Exa. poderá consultar quando entender. -----

----- Fica o esclarecimento, para que dúvidas não restem. -----

----- Porém, não deixo de perceber o objectivo do apelo. Aliás, todos nós.” -----

----- **O Deputado Municipal Heitor de Sousa (BE)**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal. -----

----- Senhor Presidente da Câmara Municipal. -----

----- Ilustres convidados e convidadas. -----

----- Caros Deputados e Deputadas Municipais. -----

----- Estimado público. -----

----- A nossa intervenção neste fórum de debate tem, evidentemente, como objecto essencial o conteúdo das intervenções que aqui foram produzidas e, em geral, o debate em que se pode associar as questões de Lisboa com a futura nova travessia do Tejo. ---

----- Exactamente pegando nas palavras do Bastonário da Ordem dos Engenheiros, que há pouco referia, no início da sua intervenção, que há 50 anos um debate destes não seria possível. O Governo, quando queria localizar uma infra-estrutura deste tipo, localizava sem dizer nada a ninguém. Eu queria pegar nas palavras do Senhor Bastonário e acrescentar uma outra dimensão da impossibilidade de se fazer uma reflexão deste tipo 50 anos depois. -----

----- É que desde há 38 anos existe democracia em Portugal e um dos grandes avanços da democracia portuguesa foi exactamente a institucionalização do poder local, do poder democrático eleito directamente pelas populações ao nível local e essa exigência democrática marca um panorama político completamente diferente daquele que existia há 50 anos atrás. Esse marco distintivo da nossa democracia obriga a que, numa região com estas características, uma infra-estrutura com estas características de natureza e impacto profundamente regional devia e deve necessariamente ser discutida e ser acompanhada pelos órgãos de poder local. -----

----- Para não falar, porque ainda não existem, de órgãos de poder regional, na sua ausência os únicos órgãos que do ponto de vista local existem e deviam ser chamados a participar desta decisão, deste debate, são os órgãos da democracia local, as autarquias, nomeadamente aquelas que directamente têm implicação nesta travessia. --

----- Infelizmente, a primeira nota que temos que constatar é que o Governo, responsável político desta obra, refugiou-se num parecer técnico para não fazer essa abordagem democrática, participativa, que era sua obrigação fazê-lo. Refugiou-se num parecer tecnicamente irrepreensível do LNEC e de outras entidades públicas, mas não chega para escapar da crítica, sobretudo da crítica de várias autarquias que reclamaram poder de palavra e sobretudo que reclamaram capacidade de influência da decisão junto do Governo. -----

----- Infelizmente o Governo do Partido Socialista, sempre que o Partido Socialista está no poder foge da regionalização e da participação democrática como o “diabo da cruz”. Esta foi uma boa oportunidade que o Governo perdeu de favorecer a participação das autarquias, favorecer a participação do poder local e sobretudo cumprir o desiderato que já vinha inscrito no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, quando nesse Plano se inscreveu e bem, na minha opinião, a necessidade de uma terceira travessia do Tejo que, como o representante da RAVE, Eng.º Duarte Silva, disse aqui e bem, sublinhava já nessa altura a importância prioritária da travessia ferroviária e só secundariamente a importância da valência rodoviária. -----

----- Essa travessia, no âmbito do PROTAML, correspondia a um conceito sistémico das redes de transportes na Área Metropolitana de Lisboa, onde a terceira travessia do Tejo, prioritariamente ferroviária, se inseria como elemento de ligação indispensável para fechar a malha ferroviária a nível nacional. Por outro lado, como elemento indispensável também para suportar o próprio desenvolvimento e articulação das actividades económicas, já que, como se sabe, a travessia ferroviária de mercadorias é extremamente precária na Região Metropolitana de Lisboa, principal região, onde mais de 40% do PIB é produzido, a nível nacional. -----

----- Era desse ponto de vista uma infra-estrutura a todos os títulos imprescindível e, evidentemente, podem-se fazer contas do ponto de vista do tráfego potencial, da procura potencial que pode estar associada quer ao tráfego ferroviário de alta velocidade, quer ao tráfego ferroviário de passageiros suburbano, mas esta dimensão de ser um sustentáculo da promoção e da articulação das actividades económicas, sobretudo das plataformas logísticas existentes na Região Metropolitana de Lisboa, tem sido a meu ver descurada como justificação para esta terceira travessia ferroviária do Tejo na sua valência de comboios suburbanos de mercadorias. É a esta luz que eu acho que esta questão deve ser discutida e deve ser enquadrada. -----

----- Deste ponto de vista, resulta daqui que a terceira travessia do Tejo começa por ser uma exigência para, prioritariamente, responder à promoção do transporte público, não apenas para minimizar os impactos negativos que a fluência de veículos rodoviários privados terá na Cidade de Lisboa, mas também contribuir para um desígnio nacional, que é o de melhorar a qualidade de vida dos portugueses e sobretudo cumprir as metas do Protocolo de Quioto, que, como se sabe, não poderão ser cumpridas se a prioridade política ao nível dos investimentos públicos e ao nível das decisões de governância, não for claramente assumida no sentido dos transportes públicos de passageiros e de mercadorias. -----

----- É em função dessa prioridade que eu queria centrar o debate da terceira travessia do Tejo, na parte que responde às preocupações essenciais do Bloco de Esquerda. Nós consideramos que se esta é uma das prioridades essenciais a que esta travessia deve responder, então o Governo e as instituições em que se apoia para tomar as decisões políticas têm que pensar, em articulação com os poderes locais da Região Metropolitana de Lisboa, na forma de articular uma travessia do Tejo cuja prioridade

vai ser dada ao transporte público, com as decisões que ao nível da amarração, quer na Margem Norte quer na Margem Sul, deve ter essa prioridade ao transporte público. ---

----- O que se vê é que se fala na prioridade ao transporte público na terceira travessia do Tejo e depois, quando se chega às medidas minimizadoras do impacto que essa ponte tem tanto na Margem Norte como na Margem Sul, pura e simplesmente se esquece dessa prioridade ao transporte público do ponto de vista da necessidade de construir redes de transporte público que sejam capazes de suportar e de favorecer essa orientação para que a terceira travessia do Tejo tenha como valência essencial o serviço ao transporte público de passageiros e de mercadorias. -----

----- É essa ausência que o Senhor Presidente da Câmara mais uma vez desperdiçou na sua intervenção. O Senhor Presidente da Câmara começou por dizer coisas muito acertadas, na minha opinião. Começou por dizer que esta é uma terceira travessia essencialmente da região de Lisboa, região que deve ser enquadrada para dar resposta aos problemas que ela suscita, e depois acabou a sua intervenção preocupado exclusivamente com a rede rodoviária que deve dar vazão ao tabuleiro rodoviário da futura travessia. Não disse uma palavra sobre os sistemas de transporte público e sobre a necessidade de articular esses sistemas de transporte público na Margem Norte e na Margem Sul com o transporte rodoviário. -----

----- Eu espero que esta terceira travessia do Tejo seja a oportunidade para se fazer coisas que ainda não se fizeram na Área Metropolitana de Lisboa e sobretudo à entrada de Lisboa. -----

----- Espero que esta terceira travessia do Tejo seja a oportunidade para, por exemplo, criar o primeiro *park and ride*, que é um sistema que permite articular o estacionamento na Margem Sul do Tejo com o direito ao transporte público para a Margem Norte. -----

----- Espero que esta decisão seja a oportunidade para minimizar os impactos negativos que a terceira travessia do Tejo pode ter na penetração de novos veículos na Cidade de Lisboa, dando efectivamente prioridade à construção de uma rede de transportes públicos de superfície, uma rede de eléctricos rápidos. Creio que é a única capaz de poder articular devidamente o afluxo de passageiros, que vai recair essencialmente sobre duas estações de modos pesados, Entrecampos e Gare do Oriente. -----

----- A estação de Entrecampos vais ser, provavelmente, muito requerida para o interface de transportes da terceira travessia do Tejo e ela tem que ser articulada com redes de transporte de superfície capazes de levar as pessoas para os sítios onde elas trabalham, ou onde pretendem deslocar-se.” -----

----- **O Deputado Municipal Rui Roque (CDS-PP)**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia Municipal. -----

----- Senhor Presidente da Câmara Municipal. -----

----- Ilustres convidados e convidadas. -----

----- Caros colegas Deputados Municipais. -----

----- Senhores Vereadores. -----

----- Público em geral. -----
----- Trabalhadores desta casa. -----
----- A Cidade de Lisboa, com a sua centralidade nacional e regional, tem vindo a sofrer de forma dramática de toda a soma de erros de planeamento de muitos dos municípios que a rodeiam nesta Área Metropolitana, agravados ainda com todos os erros da sua própria gestão, que têm conduzido à sua progressiva e conhecida desertificação. -----
----- Não basta ter de suportar todos os custos de serviços que qualquer município tem que prestar a quem nele vive e trabalha, como não se vê ressarcida desses custos pelo Estado, que directa ou indirectamente é o maior utilizador desses serviços e sem que para eles contribua, ao contrário do que acontece com as empresas e cidadãos de Lisboa. -----
----- Lisboa vê, ano após ano, fugir os seus habitantes, logo boa parte das suas receitas, para os municípios vizinhos, mantendo no entanto boa parte dos locais de trabalho dos mesmos, com os custos inerentes à manutenção dos espaços públicos, transportes e serviços, dimensionados para os picos de utilizadores diários que não estão sequer planeados e construídos de forma a servir os habitantes de Lisboa. -----
----- Veja-se, por exemplo, o padrão essencialmente radial, que já foi aqui referido por vários oradores, das linhas de metro ou autocarros, apenas para exemplificar estas duas. É uma rede de transportes que de rede tem muito pouco e que está desenhada claramente para pensar nos movimentos pendulares e não nos movimentos dos cidadãos de Lisboa dentro da sua cidade. -----
----- É assim que se chega a uma cidade com graves problemas de estacionamento durante o dia e parques vazios durante a noite, engarrafamentos consideráveis, níveis de poluição dramáticos, sem qualquer conceito de rede de transportes. Ou seja, temos terminais de metro sem estacionamento, temos terminais de metro que não têm qualquer ligação à rede de autocarros, ou não têm ligações eficientes, por aí fora. Rede de transportes é um conceito que continua ausente da Cidade de Lisboa e continua ausente de toda a Área Metropolitana de Lisboa. -----
----- Perguntam o que tem isso a ver com a nova ponte. No nosso entender, tem tudo que ver, pois mais uma vez se decidiu a construção de uma infra-estrutura de circulação rodoviária, e estou a falar da questão rodoviária, pensando no desenvolvimento de municípios da Área Metropolitana e sem qualquer participação da CML e das forças vivas desta mesma cidade. -----
----- Não se diga sequer que tem que ver com o melhor acesso ao novo aeroporto. Nem o novo aeroporto está desenhado para servir exclusivamente Lisboa, nem este seria o mais rápido acesso rodoviário a Lisboa. Este acesso já existe na Ponte Vasco da Gama e boa parte dos oradores não trouxeram números que demonstrassem, nem de perto nem de longe, qualquer perigo, pelo menos na minha leitura, de esgotamento desta ponte no sentido de suportar o tráfego adicional de rodovia que o aeroporto trará. -----
----- Mais ainda, alguns dos números deixam-me preocupado, porque continuam a enfatizar uma prioridade extraordinária naquilo que é o acesso rodoviário também do

aeroporto à Cidade de Lisboa, o que eu confesso que estranho quando estamos a falar de uma infra-estrutura construída de raiz no século XXI e que, portanto, deveria estar toda ela vocacionada e virada para o transporte público. Fala-se num *shuttle*, não se sabe onde vai ter, parece que irá ter algures ali na intersecção com o TGV e depois virá não sei muito bem para onde. -----

----- Parece-me que admitir que muito mais de metade do tráfego que vem do aeroporto será ainda rodoviário é no mínimo muito pessimista e muito pouco moderno, no sentido de uma aposta necessária nos transportes públicos. -----

----- Assim a nova ponte, e estamos sempre a falar na funcionalidade rodoviária, serve no nosso entender apenas para: -----

----- Criar um novo potenciador do uso do automóvel, com problemas acrescidos de congestionamento nas aglomerações populacionais vizinhas aos pontos de amarração, entre elas Lisboa, naturalmente; -----

----- Criar mais um ponto de atracção urbanística na Margem Sul do Tejo, que dificultará dramaticamente qualquer política de recuperação da atractividade de Lisboa como cidade de habitação para a classe média; -----

----- Criar fortes impactos na ocupação do território em Lisboa, pela extensão do viaduto ou dos viadutos necessários na entrada em Chelas e restantes ligações à rede viária existente ou a construir. -----

----- Os estudos elaborados em 2007, a que tive acesso pela comunicação social, creio que a pedido da RAVE e se estiver errado corrijam-me, para este projecto são claros. A nova ponte viria a resultar em mais 20 mil viaturas por dia e menos 15 mil passageiros por dia em transportes públicos. Ou seja, o transporte público perderia influência pela atractividade que esta ponte traria na Margem Sul para o tráfego rodoviário. -----

----- A desculpa de que este estudo não é válido, pois não previa o impacto do novo aeroporto de Lisboa, não cola, porque o eventual tráfego adicional de transportes públicos será fundamentalmente de Lisboa para o aeroporto, como já vimos, e não influenciará o padrão específico de movimentos nas áreas urbanas ribeirinhas do Tejo. Pelo menos é esse o nosso entendimento. -----

----- Perante este cenário, que propostas fez o Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa? Mudar o terminal de granéis para poder baixar a ponte, criar portagens para financiar as soluções de mobilidade. Ou seja, não se compromete a decisão do Governo, mesmo que tomada à revelia e com claros prejuízos da Cidade de Lisboa, mas atira-se a solução para outros. A saber: a APL, que quer dizer os contribuintes, como sabemos, e os utilizadores da ponte rodoviária, mais uma vez os contribuintes. --

----- Que soluções de mobilidade são estas que o Senhor Presidente da Câmara pretende pagar com as portagens? As portagens, como sabem, já existem na Ponte 25 de Abril e na Ponte Vasco da Gama e até hoje parece que não pagaram coisa nenhuma. Mas que soluções são estas que acreditamos agora vão ser implementadas? Pois ninguém sabe. Aliás, ninguém podia saber, pois as soluções de mobilidade para Lisboa só podem ser as soluções para a Área Metropolitana, que não existe

politicamente, não tendo sequer conseguido pôr a funcionar a tão falada Autoridade Metropolitana de Transportes. -----

----- Mas o Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa acha que o Governo não o tratará mal, pois é da mesma cor, e na sua opinião tem sempre razão. Pois desengane-se Senhor Presidente, porque este Governo erra e muito e a cidade que lhe cabe governar vai ser com certeza vítima desses erros. -----

----- A decisão do Governo foi, aliás, um exemplo inqualificável de desresponsabilização da actividade política. O Governo, a coberto do prestígio e reconhecidas competências técnicas do LNEC, demitiu-se da responsabilidade de decidir, encomendando um estudo e garantindo logo á partida que cumpriria a decisão do LNEC, *jamais* desmentir o LNEC. Isto é a negação do papel dos responsáveis políticos, que são por definição decisores, são quem manda no Estado, mais ninguém. Não foi o LNEC que foi eleito para governar o País, não foi o LNEC que o Senhor Primeiro-Ministro nomeou como Ministro das Obras Públicas. -----

----- O LNEC, tal como a CIP ou qualquer outra instituição ou empresa, por mais respeitável que seja, não decide sobre obras públicas. Estuda, aconselha e promove as suas ideias. O LNEC não tem e não pode ter no seu seio todas as competências necessárias e não tem com certeza todos os melhores de todas as áreas do saber necessário ao estudo deste tipo de projectos. O LNEC não é a única instituição em Portugal. -----

----- Ao Governo caberia não encomendar a validação do projecto Chelas-Barreiro, que foi de facto o que aconteceu, mas sim solicitar a várias entidades propostas de solução das acessibilidades e mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa e não validar qualquer ponte ou qualquer obra de regime. Enquadrar estes projectos no projecto do novo aeroporto de Lisboa, que é inevitável, está decidido, e eventualmente no projecto do TGV, o qual nos suscita as maiores dúvidas relativamente à sua utilidade e impacto na economia nacional. -----

----- Sobre os diferentes projectos, ponderados e discutidos os impactos dos mesmos nas populações e agentes produtivos, caberia então ao Governo decidir. -----

----- Da forma como o processo foi conduzido resulta uma ponte que começa não se sabe onde, acaba em lugar incerto e serve não se sabe bem para quê. Até já tem bonecos, até já se sabe quanto custa, mas está rodeada de tantas incertezas que farão surgir com certeza mais algumas centenas de milhões de euros de imprevistos. É mais uma carga de trabalhos que nós temos no nosso Orçamento, mas o Senhor Ministro das Finanças já terá preocupações que cheguem e já estará a esta hora provavelmente a pensar, ou talvez não, porque pensará que este problema será para outro Ministro das Finanças. -----

----- Onde estão os instrumentos de planeamento urbanístico, de integração das redes de transporte, de fomento das actividades económicas de carácter local e regional que devem privilegiar as pequenas e médias empresas? Que foi feito para garantir a qualidade de vida dos vários núcleos urbanos, garantindo habitação a custos adequados, note-se que não digo subsidiados, serviços fundamentais e emprego? -----

----- Só desta forma se pode controlar a tendência de aumentar exponencialmente o volume de deslocações de e para o trabalho ou lazer. Do nosso ponto de vista, e conforta-nos em muitos aspectos a coincidência de pensamento com o Senhor Bastonário do Ordem dos Engenheiros e alguns outros oradores, a nova ponte nasce sem que se tenham resolvido nem sequer equacionado as soluções dos problemas que os seus promotores dizem querer vencer. -----

----- Em conclusão, temo que este projecto venha a ser não parte da solução, mas apenas um factor de agravamento dos problemas, não tanto por culpa sua, mas porque não foram corrigidos os desequilíbrios das áreas urbanas que a nova ponte vai ligar. --

----- Esperemos que ainda estejamos em tempo, coisa que eu duvido, de ponderar todos estes assuntos e evitar que a Cidade de Lisboa seja fortemente prejudicada por estas decisões. -----

----- Muito obrigado.” -----

----- **O Deputado Municipal Sobreda Antunes (PEV)**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia. -----

----- Senhor Presidente da Câmara. -----

----- Ilustres convidados. -----

----- Caros Vereadores, Deputados Municipais e público. -----

----- O estabelecimento de uma rede coerente de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa é um princípio exigido de há muito em vários documentos estratégicos, bem como pelas autarquias locais ao longo das últimas décadas. -----

----- Como o Governo precisa de tentar combater o abrandamento da economia no ano e meio que nos separa até às eleições, parece então que chegou a vez de o país entrar em obras, pois o Estado tem em carteira investimentos públicos e em parceria com privados que somam cerca de 20 mil milhões de euros, para além de 13 a 16 mil milhões em projectos PIN. Tal volume significa quase 12% do PIB. Para a próxima legislatura deslizará a maioria dos 15 mil milhões de euros de investimento, destinados aos projectos para o Aeroporto de Alcochete, para o comboio de Alta Velocidade e para a Terceira Travessia sobre o Tejo (TTT) entre Chelas e o Barreiro. -

----- O caso da TTT é um empreendimento que se insere neste plano dito estratégico para o País associado ao projecto de Alta Velocidade Ferroviária nas ligações Lisboa-Madrid e Lisboa-Évora-Faro-Huelva, acordadas entre os Governos de Portugal e de Espanha. -----

----- Para a TTT, exigida pelo projecto de Alta Velocidade, o Governo conta lançar o concurso público internacional da nova ponte (com ferrovia e rodovia) e o início das obras de construção até finais de 2009. O custo da TTT deverá ascender a 1,7 mil milhões de euros, dos quais 500 a 600 milhões correspondem à componente rodoviária. -----

----- Há no entanto quem considere que esta aposta nas obras públicas e o anúncio de grandes investimentos de rentabilidade duvidosa são um erro estratégico e financeiro. -

----- Segundo a sr^a secretária de Estado dos Transportes, a discussão em torno de uma nova travessia ferroviária tem ainda uma origem mais remota. A travessia do Tejo no

corredor central terá sido considerada necessária muito antes de qualquer decisão sobre a localização de um Novo Aeroporto de Lisboa ou do lançamento do projecto de ferrovia de alta velocidade, com a criação em 1987 do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa e, em 2000, com a constituição de uma equipa de missão para a realização dos estudos necessários ao lançamento do concurso público. -----

----- Depois, foi o PROT-AML, aprovado em 2002, que veio estabelecer, em termos de ordenamento do território, que uma “travessia ferroviária (seria) fundamental para o desenvolvimento da AML e que, em definitivo, a travessia Chelas-Barreiro deveria possibilitar o atravessamento rodoviário e ferroviário”. Esse plano de referência determinou que os estudos necessários à implementação da TTT deveriam “indicar se a componente ferroviária se assumia como prioritária”. -----

----- Por isso, a componente ferroviária viria a transformar-se no aspecto central da nova TTT, devido à prioridade dada à criação de uma rede de transportes amigos do ambiente, com as deslocações pendulares suburbanas e a alta velocidade. E porquê? --

----- Porque o nosso país está comprometido com os objectivos estabelecidos até 2012 no Protocolo de Quioto e por estarem em discussão na U.E. os objectivos de limitação de emissões até 2020. Daí que não se possa continuar a discutir as ligações na Área Metropolitana de Lisboa e no País subordinando-as aos interesses do modo rodoviário, como aconteceu com as opções de construção quer da Ponte 25 de Abril, quer da Ponte Vasco da Gama. -----

----- E seria com base neste pressuposto que os projectos da rede ferroviária convencional e de Alta Velocidade poderiam vir reforçar a indispensabilidade de uma nova travessia em Lisboa, solucionando as debilidades da ausência de ligação ferroviária na ponte Vasco da Gama e os constrangimentos existentes na travessia ferroviária da Ponte 25 de Abril. -----

----- Não compreendemos, porém, porque é que a ligação rodo-ferroviária da TTT é uma condição para satisfazer as necessidades de acessibilidade para a localização do NAL quando a Vasco da Gama está longe de estar esgotada e os princípios das metas de Quioto e da U.E. entram em conflito com esta nova travessia rodoviária. -----

----- O Governo poderá já ter incumbido a RAVE, o IMTT e o Gabinete do Metro do Sul do Tejo, de iniciarem estudos necessários à definição de uma rede de transportes públicos complementar ao sistema ferroviário estruturante na margem esquerda do Tejo, desenvolvido em estreita parceria com as Câmaras Municipais, e, em Lisboa, poderão também já existir trabalhos conjuntos com a CML. -----

----- Mas, não deveria a TTT satisfazer, em primeiro lugar, as necessidades do serviço ferroviário de alta velocidade, do serviço ferroviário convencional de passageiros - nas suas vertentes longo curso, regional e suburbano - e do serviço ferroviário convencional de mercadorias? -----

----- Não deveria, prioritariamente, ser implementada uma Autoridade Metropolitana de Transportes, um sistema de mobilidade intermodal entre as diversas transportadoras da Área Metropolitana, com a respectiva simplificação do sistema de passes sociais? -----

----- O Governo não foi por aí porque não quis assumir o desígnio de uma mobilidade sustentável e a transparência que os municípios vizinhos e os cidadãos requerem. -----

----- Não pomos em causa a qualidade técnica dos estudos, mas não deseja o Governo que este empreendimento sirva bem o interesse público, que vá ao encontro das necessidades das populações, do desenvolvimento regional, do ordenamento do território, das exigências ambientais e da economia e que reúna o mais amplo consenso possível? -----

----- A questão das acessibilidades rodoviárias da região de Lisboa é uma matéria importante. Contudo, temos a certeza que o problema das acessibilidades e do direito à mobilidade das populações não se resolve apenas com a construção de mais vias rodoviárias. Tem de passar antes, fundamentalmente, pela resolução das debilidades dos transportes públicos colectivos que possuem particularidades muito específicas. --

----- É conhecida a posição e a opinião de “Os Verdes” no sentido de que não existe uma estrutura, uma capacidade de resposta e uma estratégia definida e clara do Governo relativamente a esta problemática. -----

----- Estamos nesta matéria perante um projecto de carácter estratégico, estruturante, quer para o País quer, sobretudo, para a Área Metropolitana de Lisboa. Estamos perante questões determinantes não só ao nível das ligações internacionais ferroviárias de alta velocidade, mas também a nível metropolitano, da ferrovia convencional, na ligação ao sul do País. -----

----- Estamos perante uma infra-estrutura decisiva para o sistema de transportes, acessibilidades e mobilidade, que serve para as populações se deslocarem diariamente, e não apenas perante uma ponte que possa ser pensada como uma forma de chegar mais depressa ao aeroporto. Esta é uma questão relativamente à qual não devem ser cometidos erros crassos de avaliação. -----

----- Quanto à mobilidade esta é uma questão essencial e fundamental da sociedade actual, pois cada vez mais as pessoas têm necessidade de se deslocar (principalmente nos movimentos Casa-Trabalho / Trabalho-Casa), sendo que é nas zonas urbanas, e em especial nas áreas metropolitanas, que se verificam maiores obstáculos à mobilidade e também onde se geram maiores conflitos e impactos sociais, ambientais e económicos. -----

----- É exactamente isto que se tem verificado na Área Metropolitana de Lisboa.

----- Logo, a construção da TTT deve contemplar uma optimização das infra-estruturas existentes e numa lógica de sistema integrado de transportes da Área Metropolitana. Deve ser exemplo de uma verdadeira política que fomente e desenvolva o transporte público e a construção de uma rede de acessibilidades que permita articular a ligação entre uma nova ponte e a cidade, tendo em conta que uma das principais carências da Área Metropolitana de Lisboa é, exactamente, na área dos transportes públicos. -----

----- Sendo Portugal o terceiro país da União Europeia com maior número de carros per capita, tal facto produz reflexos ambientais, económicos e sociais negativos. Assim sendo, é necessário inverter esta realidade, apresentando alternativas reais, que

não pesem constantemente no bolso dos cidadãos, tal como os constantes aumentos de combustível e dos títulos de transporte. -----

----- Estas alternativas passam, obrigatoriamente, pelo modo ferroviário convencional, devendo este ser alvo de um forte investimento, promovendo-se a intermodalidade, pois só assim se conseguirá reduzir não apenas o congestionamento e a poluição, como as despesas das famílias. -----

----- A nova travessia poderá vir a melhorar o acesso à capital, mas só trará bons resultados se, complementarmente, se investir na rede de transportes públicos. -----

----- Os estudos existentes sobre a nova travessia não comprovam que a valência rodoviária resolva os problemas do congestionamento dos acessos, mas sim, bem pelo contrário, que aumente os movimentos pendulares em viatura própria provocando mais engarrafamentos e congestionamento tanto nos acessos como na mobilidade dentro da cidade. Os efeitos provocados pelas Pontes 25 de Abril e Vasco da Gama assim o provam. -----

----- Os movimentos pendulares afectam toda a rede de mobilidade regional, bem como os sistemas de circulação e mobilidade dentro da cidade de Lisboa e nos bairros e zonas onde vai afluir a ponte. -----

----- Neste sentido, e com a construção da TTT perguntamos: -----

----- Quais os impactos previstos para a cidade de Lisboa em termos de trânsito e de mobilidade? -----

----- Quais as consequências desse trânsito na actual circulação viária, na poluição ambiental, visual e sonora das zonas adjacentes? -----

----- Que benefícios reais para a qualidade de vida das populações residentes nas áreas, afectadas pelos acessos de entrada e saída, trará a TTT? -----

----- Estas questões têm de ser consideradas antes do início da construção da nova ponte, sob pena de se vir a agravar o escoamento de trânsito de e para a cidade e a circulação interna em Lisboa. -----

----- No que diz respeito às implicações ambientais da TTT, é de referir a precipitação do Governo em ter anunciado a sua escolha sem a realização prévia de uma avaliação de impacto ambiental, havendo desta forma para “Os Verdes” uma total subversão de todos os valores ambientais que estão aqui em causa e para os quais a própria Comissão Europeia está igualmente atenta aos mesmos, principalmente no que diz respeito à Zona de Protecção Especial (ZPE), a qual engloba a zona protegida do estuário do Tejo. -----

----- A TTT representa sem dúvida mais um projecto que vem trazer uma marca à cidade de Lisboa e à margem sul do Tejo e que impõe agora, mais do que nunca, a necessidade premente da criação da Autoridade Metropolitana de Transportes, da qual já há muito se espera a implementação. -----

----- Valorizar a opção ferroviária e um eficiente sistema de transportes públicos, é, para “Os Verdes” condição “*sinequanon*” de modo a que os custos para os utentes e os impactos em termos de poluição atmosférica, sonora e visual sejam minimizados. A adopção de um único tipo de passe social de transportes públicos para toda a Área

Metropolitana de Lisboa é uma opção a ter em conta, para que haja uma efectiva redução do carro particular na cidade. -----

----- No que diz respeito à questão do Ordenamento do Território é necessário, acima de tudo, acautelar a disponibilidade dos terrenos, e a limitação de fenómenos especulativos sobre o valor do solo, em ambas as margens, bem como avaliar as novas acessibilidades e o seu impacto na evolução demográfica e urbana, no território das duas margens do Tejo. -----

----- Quanto aos impactos paisagísticos, ambientais e visuais futuros, estes terão que ser avaliados e minimizados, não só relativamente ao estuário, como também em termos da amarração da ponte nas respectivas margens e nas areias fluviais, bem como nos impactos que esta vai ter na qualidade de vida dos bairros urbanos adjacentes, designadamente com a movimentação de terras e de transporte de pesados. -----

----- Questões para que o próprio Relatório nº 62/2008 do LNEC com a “Avaliação comparativa das alternativas existentes para a terceira travessia do Tejo na AML” não deixa de alertar, recomendando ainda “que sejam levadas a cabo medidas de gestão da procura e regulação” de modo a que o transporte ferroviário tenha “um lugar de destaque na nova geração de empreendimentos (...) evitando que passageiros e carga prefiram a escolha rodoviária”. O Relatório aconselha ainda a “hierarquização (...) do modo ferroviário convencional nas deslocações pendulares na AML”, com inclusão da observância “de todas as externalidades ambientais”, tendentes à “minimização de impactos”, quer ambientais, quer na “coerência do modelo funcional e territorial que integra a TTT”. -----

----- Para concluir, apelamos a que todos aqueles impactos sejam previamente minimizados através destas medidas cautelares, bem como da criação em toda a Área Metropolitana de Lisboa de uma rede de transportes públicos acessível e eficiente, de modo a que a componente ferroviária da ponte possa constituir uma mais valia para a qualidade de vida nos municípios e para os cidadãos. -----

----- Muito obrigado.” -----

----- **O Deputado Municipal João Mota (PSD)**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Exma. Sra. Presidente da Assembleia -----

----- Exmo. Sr. Representante da Secretária Estado dos Transportes, Engº. Duarte Silva -----

----- Exmo. Sr. Presidente da CML -----

----- Exmo. Sr. Bastonário da Ordem dos Engenheiros -----

----- Exmo. Srs. Vereadores -----

----- Exmos. Srs. Deputados Municipais -----

----- Minhas senhoras e meus senhores -----

----- Antes de mais felicitar esta Assembleia pela realização deste importante colóquio. O tema urge que se estude, se analise, se investigue, se disseque ao pormenor este assunto, de importância impar não só para a realidade quotidiana, como para as gerações vindouras. -----

----- E felicitar, também, todos aqueles que trouxeram o seu contributo a esta Assembleia. Penso que foi um excelente colóquio e todos os intervenientes aqui estiveram muito à altura deste colóquio. -----

----- Assistimos aqui a grandes intervenções, dando o seu contributo a um assunto que não é simples de clarificar, e que ainda não está suficientemente esclarecido perante a opinião política, e muito menos na opinião pública. -----

----- Acredito que mais debates como este devem de existir, sobre esta e outras temáticas, recorro que há outros temas na ordem do dia, como a Nova Alcântara, Zona Ribeirinha e, por que não, falar aqui da travessia Algés-Trafaria. -----

----- Pois as decisões de hoje podem comprometer as gerações de amanhã. -----

----- Para mim mudar de opinião é natural, se existirem dados que substanciem a nossa decisão. Ao contrário, os factos apontarem para um novo rumo e nada se fazer, é sinónimo de falta de sensatez. E a provar este meu raciocínio a mudança de opinião na escolha recente da localização do futuro aeroporto Internacional de Lisboa. -----

----- As palavras de ordem, são portanto, estudar e coordenar. -----

----- Estudar, pois os impactos de uma má decisão são muitos e com implicações sérias. -----

----- Coordenar porque o planeamento da cidade (bem como das acessibilidades na Área Metropolitana de Lisboa) faz-se todos os dias (parafraseando o Arq. Silva Dias). E para que haja coordenação é necessário uma estrutura que o faça. -----

----- Senhor Presidente, eu por vezes já fui crítico aqui sobre alguns dos aspectos da sua política para a Cidade de Lisboa, mas penso que pode contar com o PSD, conta comigo certamente, na defesa dos interesses da Cidade de Lisboa. -----

----- E já todos reparamos que não existe esta coordenação. Que não existe coordenação entre governo e câmara. Ou entre Lisboa e outras entidades com intervenção directa na planeamento na gestão da temática que hoje aqui debatemos. ---

----- Veja-se os casos de tomada pública de opinião do Sr. Presidente da CML na travessia Chelas-Barreiro, em que se exige uma ponte mais baixa que a prevista. Aliás, referiu esse mesmo aspecto na sua intervenção. -----

----- E é também o caso da Nova Alcântara, em que foi por demais evidente a descoordenação. A Câmara não conhecia e nós não conhecemos o desenho final deste projecto. -----

----- Como o é o caso das críticas de Silva Rodrigues, Presidente da Companhia Transportes Públicos Carris à CML e às outras autarquias da Área Metropolitana de Lisboa. É caso para se dizer, se a CARRIS não gostar de Transportes Públicos, quem gostará? -----

----- Mas estas críticas têm de ser vistas sempre do ponto de vista construtivo. -----

----- E é por isso, e pela ausência de uma entidade coordenadora, já aqui referida pelo Sr. Bastonário, que as câmaras têm de ter uma política de diálogo permanente nestes domínios. Porque são estas as entidades que mais perto estão das populações e dos seus anseios. Porque são estas que são eleitas directamente pelo voto do munícipe. Ao contrário de outras que são nomeadas em gabinetes muitas vezes distantes das realidades e interesses do povo. -----

----- Mas, como dizia esta critica, existem muitas entidades, mais de 20, que são responsáveis pelos destinos da AML. Cada uma com cerca de um vinte avos da sua responsabilidade, que é por assim dizer, que cada um manda um bocadinho, e desta maneira, tem uma desculpa para que nunca nada aconteça. -----

----- Não podemos ter uma desarticulação das companhias de transportes públicos da AML. Muito menos uma falta de diálogo entre estas e as autarquias. É por isto e por muitas outras razões, que acredito que a existência duma entidade planeadora e gestora, no sentido político, no espaço geográfico da AML, poderia ser um instrumento eficaz. Por isso que acredito que a existência de uma estrutura, de um modelo de Autoridade Metropolitana de Transportes, seria de grande utilidade à Cidade de Lisboa. -----

----- Não interessa aqui discutir o modelo mas sim a necessidade desta entidade. Mas gostava de acrescentar apenas que esta entidade deverá ter uma voz activa na decisão de execução de infra-estruturas rodoviárias pela Estradas de Portugal ou ferroviárias pela REFER. Esta entidade seria certamente capaz de promover a articulação entre Governo e interesses da Autarquia e das restantes autarquias da Área Metropolitana de Lisboa. Por exemplo: -----

----- Na decisão da localização da nova ponte e suas valências (ferroviária e rodoviária); Na decisão dos investimentos estruturantes na frente ribeirinha (Nova Alcântara); No prolongamento da concessão a uma empresa do grupo Mota & Companhia, com impacto ao nível da logística e transportes locais; Na questão da localização do novo aeroporto; Na questão da reutilização dos terrenos do aeroporto da Portela. -----

----- Senhora Presidente, Minhas senhoras e meus senhores, -----

----- Muitos foram os desafios e muitas foram as perspectivas aqui hoje apresentadas. -

----- O PSD defendeu a análise cuidada da localização do novo aeroporto, questionando sempre o dogma da localização assumida pelo Governo, e até do actual ministro que afirmava que o aeroporto seria na OTA e que esta era uma questão pessoal para ele. Com o dinheiro dos contribuintes, claro. -----

----- O PSD sempre criticou publicamente essa postura. A sociedade civil mobilizou-se, foi estudado o assunto com o envolvimento dos melhores técnicos do país, e finalmente o próprio LNEC, concluiu ser Alcochete a melhor localização em função de um leque de critérios apreciados. -----

----- O país só ficou a ganhar com o debate e a decisão esclarecida, e com economias de custos consideráveis associadas à escolha de Alcochete. -----

----- Senhora Presidente, -----

----- Minhas senhoras e meus senhores, -----

----- O PSD tem defendido que apesar da análise do LNEC a duas opções (Chelas-Barreiro e Beato-Montijo) que havia várias outras opções, apresentadas publicamente na Ordem dos Engenheiros, mas essas não foram estudadas. -----

----- O LNEC concluiu que deveria ser uma ponte rodo-ferroviária em Chelas-Barreiro, ignorando o impacto negativo que daí advirá com a entrada em Lisboa e na

2ª Circular de mais uns milhares de automóveis todos os dias, aumentando o caos do tráfego. -----

----- O PSD tem defendido que a ligação ferroviária entre as duas margens é pacífica, mas há que analisar onde se deve localizar, até porque servirá não só a ferrovia convencional mas também o TGV, havendo que encontrar o melhor percurso para aquele entrar em Lisboa, e isso tem influência decisiva na questão da localização. -----

----- Já a ligação rodoviária tem mais que se lhe diga. A opção Chelas-Barreiro vai desviar tráfego da Ponte Vasco da Gama (que está longe de estar esgotada) e vai meter mais trânsito dentro de Lisboa. -----

----- Pareceria mais lógico, por exemplo, que se aproveitasse para fechar a CRIL ligando-a à margem sul em ponte ou túnel, canalizando o tráfego directamente desde a margem sul e desviando-o do interior de Lisboa. -----

----- Senhora Presidente, -----

----- Minhas senhoras e meus senhores, -----

----- Muitos foram os desafios e muitas foram as perspectivas que hoje aqui foram apresentadas. -----

----- O PSD tem defendido que o assunto deverá ser sujeito a amplo debate, tal como aconteceu com o novo aeroporto internacional de Lisboa, o que, infelizmente, ainda não aconteceu nem com a TTT nem com o TGV. -----

----- É imperativo que se faça este debate. A bem da cidade. A bem dos seus habitantes e, sobretudo, a bem das gerações vindouras. -----

----- Muito obrigado.” -----

----- **Eng.º Carlos Matias Ramos, Presidente do LNEC**, fez a seguinte intervenção:

----- “Muito obrigado por me ter dado a palavra, Senhora Presidente. -----

----- Renovo o meu gosto em estar aqui convosco e partilhar as preocupações como residente em Lisboa. -----

----- Aproveitava esta oportunidade para referir alguns aspectos que, por incapacidade minha, não fui capaz de dizer no tempo que me foi destinado. -----

----- Referia aquilo que é um aspecto que tem que ser referido com muita frequência, que é o problema da Vasco da Gama e a forma como se posiciona a terceira travessia face à Vasco da Gama. -----

----- A Vasco da Gama tem uma especificidade grande. A distância entre nós é 18 km, isto é, a existência de um acidente ou um incidente na Ponte Vasco da Gama tem consequências terríveis em termos de desvio de tráfego, porque naqueles 18 km nada se pode fazer. -----

----- Isto vem a propósito porque de acordo com o tráfego previsto, tendo em conta o novo aeroporto de Lisboa e tendo em conta os acordos que existem entre o Governo e a Lusoponte, a Vasco da Gama, quando atingir um tráfego médio diário anual, que significa o tráfego nos dois sentidos, na ordem dos 100 mil veículos, a ponte passa de três vias para cada sentido a 4 vias, mas a ponte não é alargada. O que significa que as vias passam a ser duas de 3,25m e duas de 3,00m, com uma berma de 1,00m. Portanto, o nível de desempenho da ponte face à velocidade de circulação, que passará a ter um limite não superior a 80 Km/hora, contrastando com os actuais 120, com

excepção da zona da curva, tem consequências em termos de prestação de um serviço para o qual foi criada essa ponte. -----

----- O tráfego expectável e induzido pelo próprio aeroporto de Lisboa faz com que, cerca do ano 2017, ano previsto para entrada em operação do novo aeroporto de Lisboa, a ponte se encontre na situação de necessidade de introdução de 4 vias em cada sentido. -----

----- Todos nós percebemos que se houver um acidente ou um incidente na ponte, em 18 km, e se der origem a um congestionamento das 3 ou 4 vias, conforme a situação, o socorro terá que vir do lado oposto, com uma distância muitíssimo grande, e o tráfego não poderá ser desviado com facilidade, como se tivesse nós intermédios que permitissem esse desvio. É um inconveniente. -----

----- Outro aspecto que eu gostava de referir é que duas vias de 3,25m e duas de 3,00m são inaceitáveis em muitos países da Europa. A ponte não é alargada, é sim adaptada de forma a ter 4 vias de circulação nos dois sentidos. -----

----- É importante referir que o melhor trajecto para o novo aeroporto de Lisboa é a Ponte Vasco da Gama, não é a terceira travessia na localização Chelas-Barreiro, tenhamos consciência disso. A importância da terceira travessia é porque constitui uma alternativa rodoviária. Se houver problemas relacionados com a segurança de pessoas, há necessidade de criar alternativas para o aeroporto. É evidente que temos a componente rodoviária, mas isso já lá vamos. -----

----- Tem-se falado, com razão, que o transporte colectivo deve ser determinante. É verdade, mas olhando em *benchmarking* com o que se passa em todos os aeroportos da Europa, o máximo que conseguiu atrair para o transporte colectivo, nomeadamente o transporte ferroviário de grande qualidade, como é por exemplo o caso do Aeroporto de Oslo, o máximo que se conseguiu foi atrair 40% do tráfego. -----

----- Por mais que a gente faça, por mais que a gente induza, a experiência de outros países da Europa com características em termos de distância do aeroporto à cidade semelhante, dá-nos estes valores. Foi com base nisso que a Dr^a. Paula Alves referiu os 40% como objectivo a atingir no transporte colectivo ferroviário, embora de grande serviço. -----

----- Depois, o Senhor Deputado Municipal do CDS referiu que o LNEC validou a solução Chelas-Barreiro. Eu penso que foi alguma deselegância, ou incorrecção, porque o LNEC não valida nada. O LNEC estuda as soluções que lhe são presentes e apresenta aquilo que do seu ponto de vista são as tecnicamente e economicamente mais favoráveis. -----

----- O LNEC não está para validar nada a ninguém. Tem um conceito de isenção, de respeito muito grande pelos seus trabalhadores e, portanto, penso que foi uma incorrecção e uma linguagem parlamentar que para o LNEC não é adequada. Peço-lhe, Senhor Deputado Municipal, para nunca a utilizar, porque na minha lógica e na posição em que estou, de defesa dos seus interesses, eu não aceito qualquer frase deste tipo. -----

----- Não validamos nada de ninguém. Validamos apenas os aspectos técnicos com toda a capacidade que temos e, quando não temos capacidade, vamos buscá-la. Nós

fomos buscar 30 consultores para o estudo do aeroporto, não temos pejo nenhum em dizê-lo. Agora, o que lhe garanto é que o fazemos com isenção, rigor, e com as melhores práticas de tecnicidade que existem. -----

----- Eu trabalhei muito também na privada, tenho 40 anos disto e digo-lhe: sinto-me muito honrado de estar numa casa que desempenha o papel da forma como está a desempenhar. Peço desculpa da mágoa que senti ao ouvir essa frase. -----

----- No que se refere ao tráfego gerado pela terceira travessia do Tejo, no caso da Beato-Montijo há muitos números e eu permitia-me dizer aqueles que são os nossos, baseados no modelo que foi aplicado, a geração tráfego, um modelo que julgamos nós que é do melhor que se faz neste momento no mundo. Com base nele foi possível estimar ao longo do tempo o número de veículos que vão circular na terceira travessia do Tejo. -----

----- Assim, há um tráfego que é induzido. O que é um tráfego induzido? Eu, por exemplo, neste momento posso ir almoçar a Peniche, aqui há uns tempos ninguém ia almoçar a Peniche. Os tempos de percurso agora não se medem em quilómetros, medem-se em tempo e os tempos de percurso já permitem, digamos assim, cometer estes excessos, ou satisfazer estes nossos gostos. -----

----- Quem tiver uma travessia no Barreiro, forçosamente poderá vir a um teatro a Lisboa, a uma compra, que de outra maneira não o faria porque teria que andar mais 40 km no mínimo. -----

----- É a isto que nós chamamos o tráfego induzido, que foi estimado para 2017 na ordem de 3500 veículos entrados em Lisboa, ou seja, 7 mil veículos de tráfego médio diário anual. -----

----- Havia aqui vários aspectos, mas como eu sou muito cumpridor e respeitador dos tempos, só terminava dizendo o seguinte: o tráfego gerado pelo desenvolvimento económico que esta infra-estrutura vai dar em toda a zona do Lavradio, Barreiro, Península de Setúbal, é da ordem dos 6 mil veículos. Retira cerca de 7 mil veículos à 25 de Abril, 14 mil em tráfego médio diário anual, e retira cerca de 10 mil à Vasco da Gama. Ora, o aeroporto gera mais veículos que isto. -----

----- Quanto à parte ferroviária, só chamar a atenção que com a terceira travessia do Tejo as pessoas que moram em Setúbal podem deslocar-se para Lisboa/Entrecampos num tempo de cerca de 30 minutos. Neste momento gastam 54 minutos. -----

----- Renovo os meus agradecimentos pelo convite e pela oportunidade que me dão de apresentar os estudos que o Laboratório fez e que fizemos com muito rigor, muita isenção e com uma preocupação única, que é o serviço público. Não temos preocupações de lucro. O Laboratório não tem lucro. Só tem uma função e uma missão, que é a missão de Estado. -----

----- **A Senhora Presidente** fez o seguinte esclarecimento: -----

----- “O Senhor Deputado Municipal José Rui Roque usou, certamente, de uma liberdade de linguagem parlamentar que é habitual nesta casa, sem que isso signifique o visar a honorabilidade ou a qualificação técnica de quem quer que seja, como é próprio desta casa e doutros fóruns de intervenção deste tipo, como a Assembleia da República. -----

----- Não era com certeza essa a intenção, nem foi esse o tom utilizado.” -----

----- **Eng.º Fernando Santo, Bastonário da Ordem dos Engenheiros**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Eu gostaria de referir só 3 ou 4 questões de resumo deste debate. -----

----- Uma primeira, que me parece que ainda continua a existir dentro de muitas pessoas, é se a ideia de que o investimento em transportes e infra-estruturas é uma alternativa ou não ao investimento na educação. Esta dicotomia aparece muito. -----

----- Não me parece de todo. Pela análise que fizemos dos últimos 6 anos, verificamos que de facto Portugal foi o único país da Europa, como disse há pouco, que deixou de investir em infra-estruturas públicas e tivemos uma perda que se estima em 7 ou 8 mil milhões de euros em investimento e, portanto, isso teve efeitos evidentes no crescimento do PIB e também no desemprego, contrariamente ao que se passou nos restantes países. -----

----- Por outro lado, não foi por falta de dinheiro que o nosso sistema educativo está como está, porque somos em termos de PIB o terceiro país a gastar mais em educação e, dos 37 países da OCDE, estamos em 7º lugar em gastos com a educação. -----

----- Parece-me é que temos utilizado bastante mal esses investimentos e, portanto, não vejo que haja aqui uma dicotomia. Antes pelo contrário, todos os estudos que vi apontam que o investimento em infra-estruturas de transportes é altamente reprodutivo e é aquele que todos continuam, nomeadamente a Irlanda, que é sempre um paradigma de terem começado primeiro que nós a apostar no conhecimento. Esta questão parece-me importante. -----

----- Vejo todos estes investimentos, independentemente da ponte ser aqui ou ser acolá, ou o aeroporto, o que é importante é perceber que eles constituem uma grande oportunidade para a Cidade de Lisboa e que têm, naturalmente, ameaças. Mas as ameaças, que são a perda de emprego e perda de habitantes, já existiam há mais de 20 anos para cá, desde 81 e, portanto, o aeroporto estava onde estava, não havia a terceira travessia, não havia TGV e estes factos foram reais. -----

----- Parece-me é que devemos olhar para esta oportunidade numa perspectiva de competitividade entre regiões, que têm hoje uma visão bastante mais alargada em termos europeus, com 29 países. -----

----- Há aqui uma questão de fundo na sociedade portuguesa e que tenho vindo a referir várias vezes, é que as obras públicas portuguesas, por questões talvez políticas, têm servido de bola de pingue-pongue e não tem havido uma visão estratégica do País, contrariamente ao que fizeram os nossos vizinhos espanhóis, nomeadamente no último plano que apresentaram, o Plano Estratégico de Investimentos em Infra-estruturas, que define claramente o que vão fazer para os próximos anos. Há um compromisso, como fizeram há 20 anos, um compromisso sobre o modelo de desenvolvimento daquele país e têm conseguido afirmar-se de forma diferente de Portugal. Penso que há aqui também que olhar para estes bons exemplos. -----

----- A dicotomia transporte público/transporte privado também não me parece que seja resolvida através da proibição do transporte privado. Ou seja, ela tem que ser garantida é através da melhoria do transporte público, por opção. Com base em que

factores? Por ser mais económico, por ser mais rápido, por ser mais cómodo, por ser mais amigo do ambiente. As pessoas, que normalmente não são estúpidas, se perceberem que têm meios de transporte que são neste paradigma melhores que o transporte individual, vão optar por eles. -----

----- Agora, dificultar as pontes, dificultar as estradas, transformar Lisboa numa fortaleza para ver se tem mais habitantes ou para os que cá estão não fugirem, não me parece de todo que seja a solução. Antes pelo contrário, os desafios para a Cidade de Lisboa, e também posso falar na condição de munícipe, é como fixar e atrair população, como fixar e atrair estudantes, como criar empregos. Penso que este é hoje o problema de todas as regiões, que se combatem entre si, seja esta que vai do Minho até Setúbal com 8 milhões de habitantes, seja a região de Barcelona, de Madrid ou de Londres. -----

----- Há aqui um problema de criação de riqueza que faz com pessoas com melhor formação, investindo na formação e no conhecimento. Agora, se nós queremos subir na cadeia de valor e atrair pessoas formadas, quer em Portugal, quer venham de fora, temos que ter condições de acessibilidades e facilidades como se consegue ter noutros países. Penso que nesse aspecto Portugal não pode ficar para trás e, contrariamente a algumas ideias, não vejo que este investimento público seja para satisfazer o sector da construção. Antes pelo contrário, se ele fosse para ter sido satisfeito não tinha esta queda abrupta. Vejo é como mais um instrumento que tem que estar ao serviço do desenvolvimento do País e para melhorar a competitividade desta região. -----

----- Vejo é maior preocupação no reverso entre esta região cada vez mais rica e outras regiões do País que, infelizmente, estão cada vez mais pobres. -----

----- Muito obrigado.” -----

----- **Eng.º Duarte Silva, Representante da Senhora Secretária de Estado dos Transportes,** no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Gostaria só de deixar aqui algumas notas finais, começando por falar naquilo que é o projecto macro da RAVE, que é a rede de alta velocidade. Dizer, porque houve algumas dúvidas que foram colocadas a este respeito, que o projecto da rede de alta velocidade é um projecto que coloca o País, e a região de Lisboa em particular, em linha com aquilo que está a ser a grande aposta de toda a Europa e toda a Comunidade Europeia, neste projecto da rede de alta velocidade. -----

----- A generalidade dos países da Europa estão a apostar muito forte neste projecto e, portanto, é um projecto que não pode ser visto isoladamente dessa realidade que é a Europa. Também por isso, por ser uma aposta europeia, o projecto português goza de um forte apoio financeiro em termos de fundos comunitários, que ascendem a perto de 1500 milhões de euros para serem aplicados no calendário que está definido no projecto da alta velocidade. -----

----- Junto da Europa temos tido, a RAVE e o País, de uma forma geral temos tido um sucesso muito grande. O nosso projecto é já visto como uma referência para outros países que estão a iniciar os seus projectos. Só para dar um exemplo, recebemos recentemente uma delegação da Suécia que veio cá tentar perceber como é que nós estávamos a montar o projecto, o modelo de negócio, etc. É efectivamente um motivo

que, peço perdão pela falta de humildade nesse aspecto, mas que me orgulho de fazer parte. -----

----- Focando mais agora na terceira travessia, eu tentei na minha exposição enaltecer um pouco aquilo que são os benefícios que efectivamente eu penso que a terceira travessia vai trazer para toda a região e para a Cidade. Acho que é importante assinalar que esta travessia vai permitir revolucionar todo o sistema ferroviário suburbano. Não só na ligação do Barreiro a Lisboa, mas de todo o sistema ferroviário suburbano de todas as linhas ferroviárias suburbanas. -----

----- Devo também dizer que a RAVE e toda a equipa que está a trabalhar neste projecto, estamos a fazê-lo não apenas focados no projecto da ponte como um objecto que nós temos que implementar. Nós estamos essencialmente a abordar este projecto pensando para que é que aquilo serve, nas pessoas que o vão utilizar e no efeito que vai ter em todo o território. -----

----- Nesse sentido, naturalmente estamos a trabalhar em estreita articulação com todas as entidades que de alguma forma convivem ou vão conviver com a ponte, nomeadamente o Porto de Lisboa, a NAER, a Estradas de Portugal e, como é natural, as autarquias, Câmara Municipal de Lisboa e Câmara Municipal de Barreiro. Há esse cuidado, porque temos essa noção de que é um projecto vasto e que mexe com muitas pessoas. -----

----- Nesta perspectiva, e porque houve uma referência a isso, estamos a acompanhar para assegurar uma estreita articulação com outros projectos de acessibilidades complementares, como seja o projecto do Metro Sul do Tejo e do seu prolongamento até ao Barreiro. -----

----- Neste momento, e porque esta ponte já tem estudos desde 2000, estudos muito aprofundados nas mais variadas matérias. Estamos nesta fase a terminar o estudo de impacte ambiental que será submetido a um processo de avaliação de impacte ambiental, o qual, nos termos da Lei, terá também um período para consulta pública e em que o debate vai uma vez mais ser alargado até às populações. -----

----- No âmbito desse esforço e de todos esses estudos que temos desenvolvido, temos procurado imprimir muitos esforços na optimização da solução, no sentido da sua racionalização também e na mitigação dos impactes. Neste ponto é necessário termos noção de que este projecto é muito complexo e que está sujeito a um número muito grande de condicionantes. -----

----- Estamos a falar de condicionantes relativas ao Porto de Lisboa, mas também relativos à navegação aérea, que são as condicionantes impostas pela Base Aérea do Montijo, pelo Aeroporto de Lisboa. Estamos a falar de condicionantes relativas ao ambiente e ao património, porque a Cidade de Lisboa nesta zona em que estamos a chegar com a ponte é uma zona com alguma riqueza patrimonial. Temos também condicionantes associadas às fortes limitações ferroviárias. -----

----- O projecto é complexo e temos que trabalhar, esse é o apelo que eu deixava no final desta minha intervenção, avançando de uma forma muito cautelosa, mas avançar no sentido de deixarmos de focar no abstracto e começarmos a focar no concreto, a tentar solucionar efectivamente os problemas, a tentar potenciar o que são os

benefícios da ponte, a tentar mitigar os seus impactes. É isso que neste momento estamos a tentar fazer, de uma forma muito concertada com a Câmara Municipal de Lisboa e com os seus serviços, no sentido de tirar o melhor proveito da ponte por um lado e, por outro lado, mitigar os seus inconvenientes. -----

----- Uma infra-estrutura desta natureza, tal como foi a Ponte 25 de Abril, tal como foi a Ponte Vasco da Gama, tem sempre impactos e não o escondemos. Não se resolvem impactos colocando a cabeça na areia, ignorando-os. Não se resolvem impactos também com um discurso alarmista. Resolvem-se impactos avaliando serenamente e de uma forma rigorosa e procurando as melhores soluções. Para isso, o projecto necessita também, da Câmara Municipal de Lisboa, deixem-me que vos diga. -----

----- Nesse sentido, terminava a minha intervenção colocando-me eu pessoalmente e toda a RAVE à disposição sempre para troca de ideias, para qualquer esclarecimento. Estes projectos fazem-se disso mesmo, é um projecto para todos e fazem-se da maior participação que houver, porque é útil para o projecto. -----

----- Muito obrigado.” -----

----- **A Senhora Presidente** prestou o seguinte esclarecimento: -----

----- “No tempo de intervenção da Câmara começará por intervir, e para efeitos de encerramento a Senhora Vereadora Helena Roseta, com a indicação do Senhor Presidente da Câmara para habilitar a legalidade da intervenção regimental, e seguir-se-á o Senhor Presidente da Câmara.” -----

----- **A Senhora Vereadora Helena Roseta**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Presidente da Assembleia. -----

----- Senhor Presidente da Câmara. -----

----- Ilustre Mesa. -----

----- Obrigado Senhores e Senhoras Deputados Municipais, por me darem esta oportunidade. É telegráfico. -----

----- Acabámos de ouvir aqui dizer que está a ser feito o estudo de impacto ambiental sobre a terceira travessia e eu queria transmitir aos Senhores Deputados Municipais que a Câmara Municipal aprovou uma moção apresentada por nós, “Cidadãos Por Lisboa”, no dia 16 de Abril, para que neste estudo de impacto não fossem só avaliados os impactos ambientais em sentido estrito, ou seja, as questões do ambiente natural, mas também as questões fundamentais do ambiente urbano, nomeadamente os impactos no funcionamento da rede viária e os custos no ambiente urbano da Cidade de Lisboa. -----

----- Nós sabemos que neste momento a Cidade de Lisboa está a perder cerca de 10 mil habitantes por ano, segundo as estimativas do Instituto Nacional de Estatística. Não temos estudos sobre as razões porque isto está a acontecer. Admitimos que uma parte desta saída de tanta gente da cidade tem a ver com o problema da habitação, mas também admitimos que uma parte já tem a ver com o problema da má qualidade do ambiente urbano. Há pessoas que já estão a procurar casa fora da cidade porque o ambiente urbano da cidade está muito degradado e as pessoas fogem da cidade. -----

----- Não podemos pensar que são só as acessibilidades que vão transformar magicamente os problemas de um ambiente melhor. As acessibilidades são uma componente importantíssima do funcionamento de uma cidade, mas é preciso também que tudo o resto funcione melhor. -----

----- Lembrar aos Senhores Deputados Municipais e às Senhoras Deputadas Municipais que esta moção aprovada pela Câmara tem um apelo dirigido à Assembleia Municipal, no sentido de que a Assembleia Municipal e a Câmara Municipal de Lisboa, em conjunto, promovam um debate público sobre os estudos de impacto ambiental da terceira travessia. Um debate público não neste formato entre os Senhores Deputados Municipais e os vossos convidados, mas um debate público onde a população possa participar. -----

----- Foi esse o sentido da moção, foi isto que foi aprovado e era isto que eu queria aqui trazer. Como sabem, os “Cidadãos Por Lisboa” não têm representantes eleitos desse lado e, portanto, foi esta a forma que eu escolhi para vos trazer esta mensagem. -

----- Muito obrigado.” -----

----- **O Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigada Senhora Presidente, renovando os agradecimentos pelo convite para participar neste debate específico. Gostaria de dizer, topicamente, cinco coisas: --

----- Primeiro, nós temos que olhar para o conjunto destas infra-estruturas a partir de uma ideia que temos que ter sobre a Cidade de Lisboa e qual é o papel da Cidade de Lisboa. Se nós entendermos que Lisboa deve reforçar a sua centralidade regional, a sua centralidade como Capital e a sua centralidade ao nível global, nós temos de perceber que são essenciais as infra-estruturas que nos permitem relacionar com o conjunto do mundo. -----

----- É por isso que é fundamental termos um porto que tenha maior capacidade de movimentação de mercadorias e maior capacidade de movimentação de passageiros. Temos que ter um novo aeroporto internacional que tenha capacidade de responder ao crescimento da procura que temos tido ao longo dos anos e que a Portela já não responde. Temos que nos inserir na rede de alta velocidade europeia. -----

----- Quem vive, como nós vivemos, no extremo ocidental da Europa, ou encurta a distância/tempo relativamente ao centro da Europa e se posiciona como centralidade ao nível do mundo na articulação da Europa com os outros espaços regionais, ou então temos a nossa aposta estratégica perdida. Esta tem que ser a nossa ideia de partida para percebermos como é que os investimentos são absolutamente estratégicos para a Cidade de Lisboa. -----

----- Em segundo lugar, nós temos que saber também como é que nos organizamos e como é que nos articulamos com as outras instâncias de poder, designadamente com a Administração Central. Como disse logo que me candidatei, a minha concepção, aliás, inspirada na forma do Senhor Presidente da República, é a de cooperação estratégica com o Governo. -----

----- O Presidente da Câmara de Lisboa e o Município de Lisboa não são nem oposição nem apoio ao Governo. Devem ter uma atitude estratégica de cooperação

entre administrações e se isso é necessário em qualquer município, é particularmente necessário num município onde por razões históricas, muitas delas bizarras, eu reconheço, a partilha de poderes é permanente a todos os níveis. A nós compete gerir o trânsito, mas é à PSP que compete a fiscalização do trânsito. Nós somos os concedentes das concessões de transportes públicos, mas quem manda nas concessões de transportes públicos é o Estado. Os exemplos podiam-se multiplicar. Portanto, mais que em qualquer outro município, essa articulação estratégica é absolutamente essencial. -----

----- Obviamente, as coisas não são uniformes com todos os membros do Governo, mas felizmente estamos num domínio onde, com o Senhor Ministro das Obras Públicas, só posso dizer que a articulação tem sido sempre absolutamente exemplar. Designadamente neste caso, onde o município foi permanentemente mantido informado sobre os estudos que estavam em curso. Houve total disponibilidade para estudar sempre aquilo que o município entendeu que devia ser estudado e existe mesmo um grupo de trabalho conjunto para estudar as coisas que têm que ser vistas em conjunto, designadamente a amarração da terceira travessia na Cidade de Lisboa. -

----- Em terceiro lugar, eu não posso deixar de manifestar profunda surpresa por algumas intervenções que aqui ouvi sobre a componente ferroviária desta terceira travessia e, repito, é esta componente ferroviária que mais condiciona, quer o traçado, quer o impacto visual da terceira travessia na Cidade de Lisboa. São intervenções que partem do princípio que esta terceira travessia ferroviária surgiu de uma ideia inspirada do Ministro das Obras Públicas numa versão, noutra versão de uma ideia inspirada agora também pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil. Ora, isso é desconhecer várias coisas. -----

----- É desconhecer que esta é a solução prevista no Plano Director Municipal da Cidade de Lisboa e no PROT da AML. Portanto, se há solução estudada e compatível com todos os documentos de ordenamento do território que vigoram em Lisboa, é precisamente esta solução. -----

----- Quanto à componente rodoviária, sou muito claro no que tenho a dizer sobre essa matéria. Há para mim uma mudança radical na situação a partir do momento em que houve a decisão da localização do novo aeroporto internacional de Lisboa a sul do Tejo. Até essa decisão eu acho que não havia justificação suficiente para a existência desse canal rodoviário, do ponto de vista da Câmara de Lisboa. -----

----- Claro que há bons motivos de argumentação regional. Perguntar-se-á porque razão é que o eixo Barreiro-Setúbal é o único que não podia beneficiar do acesso rodoviário à Cidade de Lisboa, quando todos os outros beneficiam. Reconheço que é um argumento de equidade absolutamente válido, nunca o contrariaria quando fosse proferido pelo Senhor Presidente da Câmara do Barreiro, mas não me sinto como Presidente da Câmara de Lisboa obrigado a subscrevê-lo. -----

----- Agora, a situação é completamente diferente e o Senhor Presidente do LNEC chamou bem à atenção e explicou na sua intervenção mais uma vez por que razão é que com o aeroporto localizado a sul a travessia rodoviária é absolutamente essencial. Está, aliás, escrito no relatório do LNEC e nós não podemos ter a visão que os

relatórios do LNEC são bons quando decidem pelo partido do *toujours* contra o partido do *jamais* e depois são maus quando decidem que a travessia do Tejo deve ser assim ou deve ser doutra forma. Se confiamos nos relatórios do LNEC quando eles dizem isto, também temos que confiar quando dizem aquilo. -----

----- Eu creio que isto também tem a ver com o método de decisão que aqui está em causa. Nós, políticos, devemos ter a humildade de perceber que não somos omniscientes, não somos nem temos que ser. A nossa função não é substituirmo-nos aos técnicos, que devem informar as nossas decisões. O nosso papel é decidir, mas para decidir bem devemos ter a humildade de compreender que temos que ter o máximo de informação disponível, para podermos decidir da melhor forma possível. -

----- Se esta história do aeroporto um dia for estudada, e espero que seja, é a boa demonstração disso. Como é que durante dezenas de anos se estudaram múltiplas soluções e, curiosamente, só não foi estudada aquela solução que surgiu à 25ª hora, que foi estudada e acabou por ser a solução adoptada. -----

----- Mas convém ler bem os estudos, porque o relatório do LNEC sobre a localização do aeroporto enunciou 7 critérios para a escolha entre a OTA e Alcochete. Disse e bem, do ponto de vista técnico, que não competia ao LNEC hierarquizar aqueles 7 critérios e, portanto, tomava-os todos por igualmente bons e que, a serem hierarquizados, competiria ao poder político proceder à hierarquização. -----

----- Como é sabido, todos estávamos ansiosos que houvesse uma decisão e ninguém queria discutir mais nada para além daquilo que o LNEC disse. Por isso, ninguém se deu ao trabalho de analisar os 7 critérios, nem de proceder à sua hierarquização. Se tivéssemos ido ver bem os critérios e procedido à sua hierarquização, teríamos talvez verificado que Alcochete ganhou em 4 critérios e a OTA ganhou em 3 critérios, sendo que os 3 critérios onde a OTA ganhou foram no ordenamento do território, acessibilidades, conservação da natureza e biodiversidade. -----

----- Uma das razões pelas quais a solução de Alcochete era penalizada no estudo do LNEC tinha precisamente a ver com a deficiente acessibilidade rodoviária de Alcochete e com a necessidade que o LNEC sublinhou de introduzir uma nova travessia rodoviária no Tejo através desta terceira travessia. -----

----- Não vamos reabrir discussões, mas há uma coisa que todos nós temos obrigação de saber, porque não somos crianças, somos adultos e temos o dever de não infantilizar o eleitorado e os cidadãos. Portanto, saber explicar que “não há bela sem senão”, a bela é o aeroporto em Alcochete, o senão é a componente rodoviária neste terceira travessia do Tejo. -----

----- Entendendo eu que esta travessia é vantajosa do ponto de vista das ligações ferroviárias e é necessária do ponto de vista rodoviário, também aqui “não há bela sem senão”. Esta ponte, sendo benéfica numa componente e necessária noutra componente, tem fortes impactos na Cidade de Lisboa. Tem impactos visuais, paisagísticos, ambientais e sobre a qualidade da circulação rodoviária. -----

----- Não podemos ignorar estes problemas, porque isso é desperdiçar as oportunidades que esta ponte nos oferece e não resolver os problemas que esta ponte nos coloca. -----

----- Perante isto, o nosso dever enquanto agentes políticos responsáveis é procurarmos aproveitar as oportunidades que nos são proporcionadas e resolver os problemas que nos são colocados. É isso que temos procurado fazer e foi por isso que insistimos que fosse estudada a possibilidade da ponte poder chegar à margem com uma cota inferior aos 47 metros. -----

----- Constatamos que, infelizmente e aparentemente, do ponto de vista técnico não há uma redução significativa que não comprometa a navegabilidade do Tejo e creio que numa análise custo/benefício é evidente que não podemos comprometer a navegabilidade do Tejo. Há que estudar outras soluções que minimizem esse impacto nas Freguesias de Beato e Marvila e há que ter em conta, como sublinhou aqui o Prof. José Manuel Viegas, o conjunto de intervenções que são necessárias fazer na Cidade de Lisboa. -----

----- Não, como disse o Senhor Deputado Municipal Heitor de Sousa, para atrairmos mais carros, mas para não fazermos o papel da avestruz, que enfia a cabeça debaixo de terra, e um dia acordamos surpreendidos porque temos mais carros e não temos capacidade de os gerir. -----

----- É essa oportunidade que nós temos aqui, de transformação da nossa rede viária, resolvendo não só os problemas colocados por esta travessia, mas os problemas também colocados pela entrada em funcionamento muito brevemente da terceira faixa do IC19, com a entrada em funcionamento do IC16 e aquilo que já hoje é a realidade da pressão do automóvel sobre a Cidade de Lisboa. Com a consciência que devemos ter de que a mutação de modos de transporte, do transporte individual para o transporte colectivo, deve ser algo prioritário mas que produz efeitos a muito médio prazo e não num prazo curto. Portanto, temos que gerir esse processo de transição. ----

----- Dito isto, Senhora Presidente da Assembleia Municipal, muito obrigado. Conte sempre com a Câmara quando realizar debates desta natureza e temos o maior gosto em contribuir com o nosso modesto saber para animar estes debates promovidos pela Assembleia Municipal. -----

----- Deixava ainda uma sugestão para um outro debate a- fazermos na Assembleia Municipal. É que vários dos Senhores Deputados Municipais referiram que Lisboa viu perder a população, mas Lisboa não viu perder a população, Lisboa perdeu a população em grande parte por culpa própria e isso podia ser o tema de um debate interessante, como podemos fazer para não perder mais população e ganharmos alguma da que perdemos.” -----

----- **A Senhora Presidente** fez a seguinte intervenção: -----

----- “Levava-nos muito longe, Senhor Presidente, e a vários vectores. V. Exa. conhece-os, todos nós conhecemos. -----

----- Antes de passar aos agradecimentos, permitia-me sublinhar duas questões: -----

----- A primeira é que a presença destes nossos convidados, espero que tenha inaugurado uma nova fase de relacionamento entre o Governo e o Município. O Senhor Presidente perdoar-me-á que não acompanhe a afirmação que fez de que o Município tem sido informado pelo Governo. A Câmara Municipal pode ter sido, esta

Assembleia não o foi nunca e o Município não é apenas composto pela Câmara Municipal de Lisboa. -----

----- Eu espero que este seja um muito bom sinal de inauguração de uma nova forma de relacionamento, porque tal como disse no início deste debate, houve de facto uma resposta muito pronta e muito directa por parte da equipa responsável do Governo a propósito deste debate. -----

----- A segunda questão que gostaria de deixar é que, com bons argumentos, uns terão reforçado a sua oposição, outros terão reforçado o seu entusiasmo. Pela minha parte, adoraria ver uma 25ª hora também a propósito da ponte Chelas-Barreiro. Pode ser que também a este propósito a questão se coloque. -----

----- Quero agradecer a cada um dos nossos convidados. Quero agradecer ao representante da Senhora Secretária de Estado dos Transportes. Quero agradecer ao Senhor Bastonário da Ordem dos Engenheiros. Quero agradecer ao Senhor Presidente do LNEC. Quero agradecer à Senhora Administradora da NAER. Quero agradecer ao Prof. José Manuel Viegas, que já não está aqui connosco porque tinha um compromisso a que tinha que acudir. -----

----- Dizer-lhes que a Assembleia é também uma vossa casa, sempre teremos muito gosto em acolhê-los aqui. Muito obrigado pela participação.” -----

----- Seguidamente, deu por encerrado o debate específico sobre “Acessibilidades Rodoviárias e Ferroviárias à Margem Sul”. -----

----- Eram 20 horas. -----

----- E eu, _____, Primeiro Secretário fiz lavrar a presente acta que subscrevo juntamente com o Segundo Secretário, _____.

----- A PRESIDENTE -----