

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Conselho de Estado

Declaração n.º 6/2008

Nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 6.º da Lei n.º 31/84, de 6 de Setembro, o membro do Conselho de Estado Dr. Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho, em declaração dirigida ao Presidente da República, em 15 de Abril de 2008, renunciou ao cargo de membro do Conselho de Estado, para que havia sido eleito pela Assembleia da República, conforme a Resolução n.º 24/2005, de 28 de Abril, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-A, de 10 de Maio de 2005.

Lisboa, 23 de Abril de 2008. — O Secretário, *António Macedo Almeida*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 71/2008

O XVII Governo Constitucional definiu, no âmbito das suas opções programáticas, a implementação de uma rede ferroviária de alta velocidade, tendo fixado como eixos prioritários as ligações Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Porto-Vigo. Esta opção decorre do reconhecimento da necessidade de ligar as principais cidades portuguesas e europeias e de garantir uma aproximação entre os principais centros populacionais e económicos portugueses.

A terceira travessia do Tejo (TTT) é um empreendimento que está hoje estreitamente associado a este projecto estratégico para o País, em particular na ligação Lisboa-Madrid, acordada entre os Governos de Portugal e de Espanha, uma vez que viabiliza a concretização do tempo de percurso de duas horas e quarenta e cinco minutos entre as capitais, acordado entre os dois Governos, embora o estabelecimento de uma nova travessia, no corredor Chelas-Barreiro, tenha sido sempre considerado como necessário por sucessivos governos.

O Decreto-Lei n.º 315/87, de 20 de Agosto, que criou o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, referia como relevante a inclusão do atravessamento ferroviário na Ponte 25 de Abril, bem como o desenvolvimento do segundo atravessamento ferroviário do rio Tejo, a mais largo prazo.

Posteriormente, o Decreto n.º 17/95, de 30 de Maio, confirmou a indispensabilidade da implementação de uma terceira travessia do rio no corredor Chelas-Barreiro e, tendo em vista a salvaguarda da sua viabilidade, definiu uma área de defesa e controlo urbano para este corredor.

Considerando a necessidade de efectivar a construção da TTT no eixo Chelas-Barreiro, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 97/2000, de 2 de Agosto, constituiu uma equipa de missão com o objectivo de elaborar os estudos necessários ao lançamento do concurso público tendo em vista a concepção, construção e exploração desta travessia, tendo reafirmado que ela teria natureza rodo-ferroviária.

Mais recentemente, o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de Abril, assume como principal escolha a travessia Chelas-Barreiro, ficando dependente de estudos a opção entre considerar a componente ferroviária prioritária ou avançar, desde logo, com uma travessia rodo-

-ferroviária. Este instrumento de gestão territorial destaca, contudo, a importância, em termos de ordenamento de território, da travessia ferroviária para o desenvolvimento da AML e refere que, em definitivo, a travessia Chelas-Barreiro deverá acomodar as duas componentes.

O projecto da rede ferroviária de alta velocidade vem, mais recentemente, reforçar a indispensabilidade de uma nova travessia no rio Tejo, reconhecendo-se, ao mesmo tempo, a necessidade de incluir nesta nova travessia a rede convencional, dando resposta à ausência de ligação ferroviária na Ponte Vasco da Gama e aos constrangimentos existentes na travessia ferroviária da Ponte 25 de Abril.

Assim, o Governo, na apresentação pública das grandes opções para a rede ferroviária de alta velocidade, realizada em 13 de Dezembro de 2005, definiu a TTT no alinhamento Chelas-Barreiro como empreendimento incontornável e prioritário, tendo mandatado a RAVE — Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A. (RAVE), para a sua implementação no âmbito da rede ferroviária de alta velocidade.

Foi anunciado, igualmente nesta ocasião, que a TTT, para além da valência ferroviária de alta velocidade, integrará também a rede ferroviária convencional, permitindo o fecho do anel ferroviário da AML. Relativamente à componente rodoviária, foram também iniciados estudos de viabilidade da sua inclusão, quer num cenário de introdução simultânea com a ferrovia, quer em data posterior.

As orientações estratégicas para o sector ferroviário, apresentadas publicamente pelo Governo em 28 de Outubro de 2006, reafirmaram estas decisões.

Visando analisar a viabilidade e necessidade de introduzir a componente rodoviária, em acumulação com a ferroviária, no corredor Chelas-Barreiro, foi constituída, através de despacho da Secretária de Estado dos Transportes de 23 de Julho de 2007, uma comissão independente que concluiu, no seu relatório final de Outubro de 2007, que é viável associar a componente rodoviária à nova travessia ferroviária do rio Tejo naquele corredor.

Por despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de 12 de Junho de 2007, foi determinado ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P. (LNEC), a elaboração de um estudo comparativo sobre as possíveis localizações do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), tendo aquele Laboratório submetido ao Governo o relatório final em Janeiro de 2008. Este relatório considerou o sistema de transportes e acessibilidades como um dos factores críticos de decisão para a localização do NAL, concluindo que a configuração rodo-ferroviária da TTT, no corredor Chelas-Barreiro, é uma condição requerida para satisfazer cabalmente as necessidades de acessibilidade para a localização do NAL na zona do campo de tiro de Alcochete.

Assim, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2008, de 10 de Janeiro, o Governo aprovou, preliminarmente, a localização do NAL na zona do campo de tiro de Alcochete bem como a solução rodo-ferroviária para a TTT no alinhamento Chelas-Barreiro, mandatando o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações para promover o procedimento da avaliação ambiental estratégica e as consultas pública e institucionais que se mostrem necessárias para a tomada de decisão final sobre a respectiva localização.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações foi, ainda, mandatado para promover os trabalhos necessários de modo a garantir a adequada inserção da TTT nos sistemas viários do Barreiro e de Lisboa.

Face à divulgação pública recente de propostas alternativas de localização da nova travessia do Tejo, o Governo, através de despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de 7 de Fevereiro de 2008, entendeu mandar o LNEC para, no âmbito da respectiva liberdade de investigação e autonomia técnica, elaborar, em complemento ao relatório sobre a localização do NAL, um relatório autónomo e objectivo de avaliação comparativa das alternativas existentes de travessia ferroviária do Tejo, na AML, devendo, em simultâneo, analisar a inclusão da componente rodoviária.

O referido relatório («Avaliação comparativa das alternativas existentes para a terceira travessia do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa») foi entregue ao Governo no passado dia 2 de Abril de 2008, nele se dando conta da metodologia e das conclusões do estudo comparativo realizado sobre as duas localizações alternativas consideradas, nomeadamente o corredor Chelas-Barreiro e o corredor Beato-Montijo, por serem as únicas que estavam suficientemente desenvolvidas e sustentadas tecnicamente para poderem ser analisadas.

Segundo esse relatório, «No cômputo da avaliação efectuada, face aos objectivos do mandato e aos princípios e critérios em que assentaram as análises, conclui-se que a ligação Chelas-Barreiro se apresenta como claramente mais favorável para a travessia ferroviária do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa; conclui-se também que é viável e justificável a associação de uma componente rodoviária a esta travessia».

Este relatório foi objecto de apreciação por parte do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tendo o respectivo Ministro proposto ao Conselho de Ministros a adopção de uma resolução sobre esta matéria.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Adoptar, em termos gerais, as conclusões e recomendações constantes do relatório do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P., de avaliação comparativa das alternativas existentes de travessia ferroviária do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa.

2 — Em consequência, confirmar a aprovação preliminar da localização da terceira travessia do Tejo (TTT) no corredor Chelas-Barreiro, integrando as valências ferroviária (alta velocidade e convencional) e rodoviária.

3 — Mandatar o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, enquanto membro do Governo responsável pela condução do processo da TTT, para proceder à divulgação pública do mencionado relatório.

4 — Mandatar, também, o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações para promover os trabalhos e estudos necessários ao desenvolvimento do projecto da TTT no corredor Chelas-Barreiro, dando continuidade ao mandato que lhe foi conferido pelo n.º 4 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2008, de 10 de Janeiro, designadamente no que se refere à adequada inserção da TTT nos sistemas viários do Barreiro e de Lisboa, com vista a assegurar a maior eficiência do seu funcionamento e a maior fluidez do tráfego rodoviário, minimizando eventuais impactes negativos na rede viária, tendo como objectivo lançar o concurso público internacional para a concessão da TTT no próximo mês de Novembro.

5 — Reiterar as medidas preventivas adoptadas pelo Decreto n.º 1/2007, de 25 de Janeiro, como adequadas à salvaguarda das condições de execução da decisão agora tomada.

6 — Reiterar, finalmente, o mandato da RAVE — Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S. A., enquanto entidade responsável pelo desenvolvimento da TTT Chelas-Barreiro, devendo, designadamente, submeter o empreendimento a avaliação de impacte ambiental e, em conjunto com a EP — Estradas de Portugal, S. A., proceder à implementação da componente rodoviária.

Presidência do Conselho de Ministros, 3 de Abril de 2008. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIOS DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA E DA JUSTIÇA

Portaria n.º 326/2008

de 28 de Abril

A segurança é uma área fundamental para a liberdade dos cidadãos, para o regular funcionamento das instituições democráticas e, por decorrência, para a reconstrução de uma ordem internacional mais justa.

A Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa criou o curso de Estudos Avançados em Direito e Segurança. A primeira fase deste curso apresenta um plano de estudos integrador de valências profissionalizantes e de competências técnicas que permite a formação de cidadãos que, na sociedade portuguesa, preenchem as carências sentidas nos diversos sectores e contribuam para a disseminação de um saber técnico e de uma cultura de segurança capazes de enquadrar e formular respostas para todas as situações de ameaça ou risco.

A segurança reclama uma profissionalização a vários níveis, mutuamente sustentados por uma forte associação da formação académica e da vocação activa.

Com vista a contribuir, neste domínio, para o aprofundamento da colaboração entre a sociedade, a Academia e a Administração, ao abrigo do disposto na alínea g) do artigo 199.º da Constituição da República Portuguesa:

Manda o Governo, pelos Ministros da Administração Interna e da Justiça, conferir o título de auditor em segurança interna aos alunos que concluíam com aproveitamento a parte escolar do curso de Estudos Avançados em Direito e Segurança, ministrado, a partir do ano lectivo de 2005-2006, pela Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, composta por seis módulos ou unidades curriculares, a que correspondem 60 unidades de crédito, nos termos do Decreto-Lei n.º 42/2005, de 22 de Fevereiro.

Em 15 de Abril de 2008.

O Ministro da Administração Interna, *Rui Carlos Pereira*. — O Ministro da Justiça, *Alberto Bernardes Costa*.

MINISTÉRIOS DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO

Portaria n.º 327/2008

de 28 de Abril

O Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de Março, que aprovou o novo regime jurídico dos empreendimentos turísticos, veio alterar de forma profunda o quadro legal que regia o