



Bastonário da OE diz que «faltam condições» para decidir novo terminal de contentores de Lisboa

Reportagem_Ana Clara



A Ordem dos Engenheiros (OE) exige um «debate sério» sobre a eventual localização do novo terminal de contentores da Grande Lisboa no Barreiro e não entende a exclusão de outras alternativas, como Setúbal. Num encontro com jornalistas o bastonário da OE, Carlos Matias Ramos, considerou que a solução Barreiro «é mais onerosa» e sublinha que «não se pode tomar uma decisão política sem uma avaliação técnica, financeira e ambiental que permita uma justificação do investimento». E adiantou: «Faltam condições para decidir novo terminal de contentores de Lisboa».



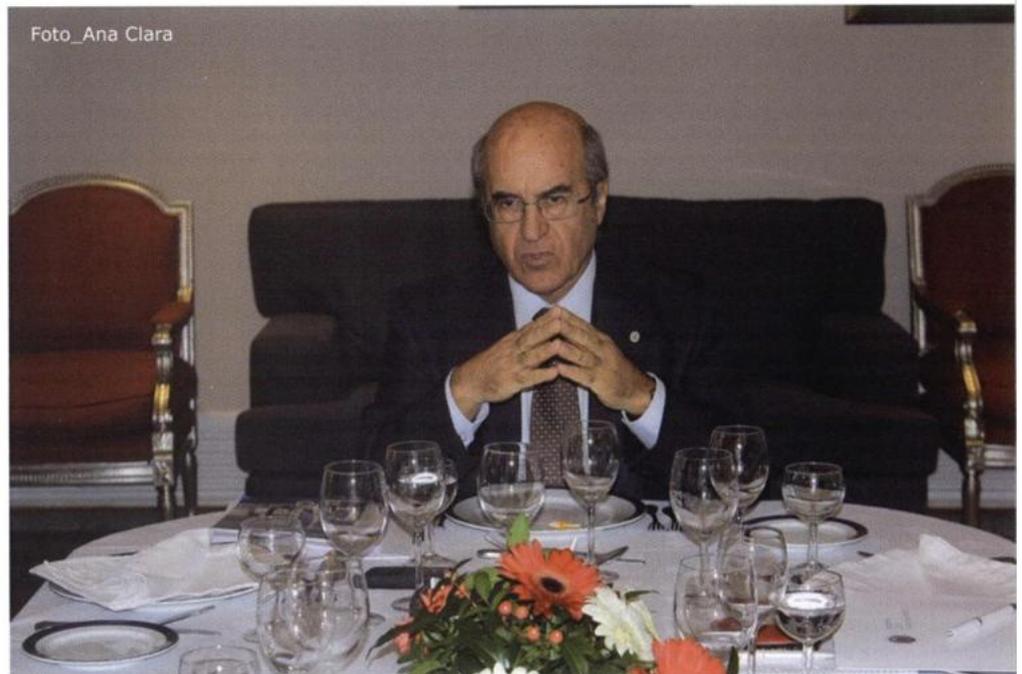
Ainda sem muitas explicações por parte do Governo de Pedro Passos Coelho sobre a escolha do novo terminal de contentores da Região de Lisboa, são poucas as informações públicas sobre as motivações que levaram o Executivo a mudar de ideias quanto à nova localização. Para já ganha força a opção Barreiro, mas a decisão só deverá ser conhecida em Março do próximo ano.

Por esta razão, a OE promoveu um encontro com jornalistas a 4 de Novembro para vincar a posição da Ordem sobre a matéria. Carlos Matias Ramos, bastonário da OE, não tem dúvidas: «perante as ameaças, vantagens e inconvenientes, chega-se à conclusão de que a localização no porto do Barreiro, não oferece qualquer vantagem do ponto de vista económico, técnico e financeiro».

O responsável explica que «fomos inicialmente confrontados com uma localização dentro da área do Porto de Lisboa (a Trafaria), e de repente muda-se para o Barreiro. Perante isto achamos que o assunto merece uma discussão profunda e séria em que a Engenharia deve estar presente. A decisão é política, isso não está em causa, mas o problema é fundamentalmente de avaliação técnica, ambiental, económica, de ordenamento do território de uma decisão que pode ter consequências».

Matias Ramos lembrou que «quando se faz um investimento público faz-se com várias vertentes, socioeconómica, de desenvolvimento regional ou nacional e tendo em conta a economia do país».

Para o bastonário, no caso específico do transporte marítimo, «este assumiu um papel determinante» sendo que em 2020 «estima-se que 80% dos produtos não serão consumidos no local da produção». «O tráfego destes produtos tem uma importância económica determinante. E face à nossa posição geoestratégica, o país precisa de ter uma valorização muito grande de todo o seu sistema portuário. O caso específico de Lisboa andarà pelos cerca de 500 mil TEUS (unidade equivalente a um contentor) por ano. E o porto de Lisboa é importante do ponto de vista da cidade, sendo que cada vez mais a cidade se aproxima do rio», sublinha.



Carlos Matias Ramos

Matias Ramos recordou que os portos têm duas lógicas fundamentais: *hinterland* (transporte para um local e depois para terra, que é o caso de Lisboa) ou *transshipment* (transporte para portos de águas profundas em que há outros navios que fazem depois transporte, como é o caso de Sines). Lisboa não tem condições para este último caso».

Carlos Matias Ramos não tem dúvidas: «e não se pode tomar uma decisão política sem uma avaliação técnica, financeira e ambiental que permita uma justificação do investimento».

Impacto ambiental:

E porquê o Barreiro? À pergunta, o líder da OE confessa não ter uma resposta mas recorda que o Barreiro «tem uma história de indústria muito complicada, e pouco cuidada na rejeição dos seus resíduos». «Esta indústria e os terrenos onde se localizaria a hipótese do novo porto é exactamente numa zona onde há solos contaminados (da classe 3 ou superior)», de acordo com uma directiva comunitária que estabelece a graduação de classes entre 1 e 5, sendo cinco a mais grave. «Qualquer operação que se faça ali (no Barreiro) é onerosa», garante.

Além disto, Matias Ramos diz não compreender porque não há outras opções,

nomeadamente Setúbal (que já tem infra-estruturas), que, «pelos vistos está excluído dos estudos». «Não havendo terceira travessia do Tejo qual a vantagem do Barreiro relativamente a Setúbal?», questionou.

Até à data a OE não obteve quaisquer informações do Governo sobre estas dúvidas.

Até à data sabe-se apenas que o Governo deverá decidir em Março de 2015 a localização do novo terminal de contentores. Isso mesmo assegurou recentemente o secretário de Estado dos Transportes, Sérgio Monteiro.

«O Barreiro, se for viável, e os agentes económicos continuarem interessados no terminal, avança. Se não for viável ou os agentes económicos não estiverem interessados, não avança», disse o governante, que acrescentou ainda que «outras localizações vão sendo afastadas».

«Não há sinal até agora de que há desconforto sobre a localização Barreiro. Do ponto de vista de atravessamento do canal, os agentes preferiam a Trafaria, mas o Barreiro reúne mais consenso porque a autarquia quer o investimento. Depois, temos menos investimento no caminho-de-ferro. No caso da Trafaria era preciso construir linha, cujo custo estimado seria de 160 milhões de euros», disse o secretário de Estado.