



Terminal do Barreiro sai do plano de investimento para 2016

Terminal de contentores do Barreiro já não é prioridade do Governo. Referência à obra foi retirada do OE e substituída por uma maior articulação entre os portos de Lisboa e Setúbal. **P14 E 15**



Governo retira terminal do Barreiro do plano de investimentos para 2016

Infra-estruturas Na última versão do OE 2016, substituiu-se o projecto do terminal de contentores do Barreiro pela coordenação entre os portos de Lisboa e Setúbal.

Nuno Miguel Silva
nuno.silva@economico.pt

O projecto de investimento no terminal de contentores no Barreiro deixou de ser uma prioridade deste Governo, pelo menos para o ano em curso. Entre a primeira versão do Orçamento do Estado (OE) para 2016 e a versão última que ontem foi discutida, e hoje deverá ser aprovada na generalidade na Assembleia da República, a referência específica a esta infra-estrutura foi retirada e substituída pela necessidade de uma maior articulação entre os portos de Lisboa e de Setúbal.

A primeira versão do OE referia que, em matéria portuária, "em 2016, será ainda definida a localização do novo Terminal de Contentores para a área da Grande Lisboa, bem como a promoção do Projecto do Arco Ribeirinho Sul que visa a requalificação urbanística de um vasto território na margem Sul do estuário do Tejo, predominantemente áreas industriais desactivadas situadas nos municípios de Almada, Barreiro e Seixal" (página 46).

Depois da introdução das várias erratas ao OE, o Executivo assume que, "nesta matéria, em 2016, serão avaliadas, preparadas e lançadas diversas intervenções estratégicas nos portos portugueses, designadamente quanto ao incremento da capacidade de movimentação de contentores de Leixões e Sines e da coordenação estratégica entre os portos de Lisboa e de Setúbal (...)".

Destá forma, o projecto do terminal de contentores do Barreiro, uma das bandeiras políticas do anterior Governo de Pedro Passos Coelho, deixou de constar das prioridades do OE. Passou a ser valorizada uma maior coordenação entre os

portos da capital e de Setúbal, cuja fusão, prometida no anterior Governo, nunca chegou a efectivar-se. Aliás, esta última solução é apoiada pela Ordem dos Engenheiros (ver texto ao lado) e outros especialistas do sector, que entendem exigir menos investimento com os mesmos resultados.

A última versão do OE 2016 dá ainda a entender que poderá avançar a construção de um novo terminal e contentores no porto de Leixões, com fundos de 14 metros, um projecto de investimento que não avançou na anterior legislatura. E que poderá ser acelerada a concretização do memorando de entendimento entre o Estado português e a concessionária PSA para expansão do terminal de contentores de Sines e até mesmo o lançamento de estudos para uma segunda concessão de terminal no porto



Ana Paula Vitorino
Ministério do Mar

É necessário efectuar mais estudos sobre o novo terminal. Quem o diz é o Ministério do Mar que remete para a proposta de Orçamento do Estado para 2016 a decisão tomada pelo Executivo, sem adiantar mais pormenores.

alentejano, uma hipótese que chegou a ser levantada na altura em que Ana Paula Vitorino, actual ministra do Mar, era secretária de Estado dos Transportes.

A última versão do OE 2016 também relativiza a importância do projecto do Arco Ribeirinho Sul, ao referir a necessidade "da promoção da náutica de recreio e de requalificação urbanística e económica de zonas ribeirinhas e áreas industriais desactivadas, em estreita colaboração com a administração local, designadamente do Projecto do Arco Ribeirinho Sul".

Contactada, a Câmara Municipal do Barreiro (CMB) remeteu para um comunicado da passada semana, no qual o presidente da autarquia, Carlos Humberto Carvalho, reagiu a esta inflexão na proposta de OE. Na reunião pública de Câmara de 17 de Fevereiro, o autarca afirmou que, segundo a ministra do Mar, o alargamento da actividade portuária na Área Metropolitana de Lisboa (AML), nomeadamente com a construção do Terminal Multimodal no Barreiro, "é para continuar".

Segundo o mesmo comunicado, Carlos Humberto Carvalho assegura que Ana Paula Vitorino terá afirmado "que não tinha havido nenhuma alteração sobre o projecto do Terminal Multimodal para o Barreiro e reafirmou que era preciso concluir os vários estudos a decorrer, particularmente o Estudo de Impacto Ambiental, e, concluídos esses estudos, provando-se que, do ponto de vista técnico, o terminal é viável e, havendo investidores interessados, a construção é para avançar".

Questionado sobre este assunto, o Ministério do Mar remeteu apenas para a proposta do OE2016, acentuando a necessidade de efectuar mais estudos. ■

ESTIVADORES

Mais um mês de negociações

O prazo das negociações entre o Sindicato dos Estivadores e os operadores do Porto de Lisboa para um acordo de paz social foi adiado um mês. A nova data para o termo das negociações passa agora a ser o final de Março, em vez de Fevereiro como estava previsto. A 08 de Janeiro, a ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, anunciou que os estivadores e os operadores tinham chegado a uma base de entendimento que permitiria fechar um novo contrato colectivo de trabalho no Porto de Lisboa até 29 de Fevereiro. O presidente do Sindicato dos Estivadores, António Mariano, revelou ontem à Lusa que o prazo de negociações foi adiado um mês, considerando que "ainda há alguns pontos críticos por ultrapassar", apesar de reconhecer que se fizeram "avanços importantes". Já fonte oficial do Ministério do Mar adiantou que o sindicato e os operadores "estão a aprofundar o acordo", referindo a existência de um "bom ambiente negocial" entre as partes, que já se reuniram pelo menos seis vezes desde 08 de Janeiro.



Engenheiros

O bastonário está satisfeito com a retirada do terminal do Barreiro das prioridades.

A Ordem dos Engenheiros congratula-se com a decisão do Governo de retirar a decisão do projecto do terminal de contentores do Barreiro das prioridades de investimento para 2016 e de apostar agora numa maior coordenação estratégica entre os portos de Lisboa e de Setúbal.

"Esta retirada do projecto do terminal do Barreiro da proposta do Orçamento do Estado para 2016 deixa-me mais feliz e mais tranquilo face a uma decisão tomada de ânimo leve no anterior Governo", assume o bastonário da Ordem dos Engenheiros, Carlos Matias Ramos.

"A última versão do Orça-



Paulo Figueiredo

PELO PCP



O terminal de contentores do Barreiro surgiu como uma solução do Governo de Pedro Passos Coelho para fazer face à primeira opção, a Trafaria, que gerou muita contestação. Sob a batuta do então secretário de Estado dos Transportes, Sérgio Silva Monteiro, a opção do Barreiro passou a ser negociada com as outras autarquias comunistas da Margem Sul, incluindo o Barreiro, levando ao facto inédito de o projecto ter sido mesmo aprovado no âmbito do Comité Central do PCP. Esta retirada do projecto das prioridades de investimento para 2016 por parte do actual Governo, poderá criar um novo foco de atrito entre o Governo e uma das suas bases parlamentares de apoio, em particular na discussão do Orçamento do Estado na especialidade, que se inicia esta semana.

consideram Setúbal opção mais económica

mento do Estado para 2016 traz o nosso pensamento, a nossa actuação nos últimos tempos. Estamos expectantes sobre o que vai acontecer, mas manifestamos satisfação por esta decisão", acrescenta. Para Carlos Matias Ramos, "deve agora, finalmente, avançar-se para uma avaliação técnica, económica, financeira e de ordenamento do território".

Comentando a opção do anterior Executivo pelo terminal do Barreiro, o bastonário sublinha que "estamos a falar de decisões políticas tomadas de uma forma quase espontânea, sem estudos". "Eu defendo que se valorize o papel da engenharia, uma análise de riscos bem feita, e só depois se tome a decisão política", propõe.



O bastonário da Ordem dos Engenheiros, Carlos Matias Ramos, defende uma avaliação técnica e económica da coordenação entre Lisboa e Setúbal.

Carlos Matias Ramos alerta que "os estudos que conhecemos sobre o terminal do Barreiro são muito incipientes", defendendo que "este tipo de investimentos não podem ser só vistos do ponto de vista do interesse local, mas têm de ser analisados numa lógica de avaliação estratégica muito cuidada da Grande Lisboa, das grandes regiões e do País". "Não estamos na lógica de que cada bairro tem de ter um terminal. Não tem sentido fazer análises locais, o País é um todo, o País é pequeno", assume.

O bastonário da Ordem dos Engenheiros explica que "não estamos contra o Barreiro, que tem situações económicas difíceis". "É preciso inverter a situação de desemprego. E para os

terrenos desactivados no Barreiro devemos dar-lhes um destino que tem mais interesse para o País. Quanto ao terminal de contentores, até agora só houve uma análise muito simplificada, existe a necessidade de um estudo mais profundo", defende.

Já quanto à possibilidade de exponenciar a capacidade de movimentação de contentores na área da Grande Lisboa através do porto de Setúbal, o mesmo responsável admite: "Não sou capaz de perceber porque é que não se valoriza Setúbal, que está subaproveitado."

"A análise das cargas de contentores chegadas ao porto de Lisboa dizem-nos que 10% vai para região de Setúbal, 10% para a região Sul e 80% para a margem Norte do Tejo. Para

servir esta última região, tanto dá partir de um ponto como o Barreiro, como de Setúbal, onde já temos infra-estruturas, e os investimentos, nomeadamente em dragagens, terão custos inferiores às que terão de ser efectuadas no Barreiro, porque serão em areia, em terrenos não contaminados, e não em lodo. Neste momento, há armadores internacionais interessados em Setúbal", acrescenta.

No entanto, Carlos Matias Ramos realça a necessidade de efectuar estudos aprofundados para qualquer das soluções e recorda que qualquer investimento tem de ter a noção de que "Lisboa nasceu do Tejo e não o contrário; o porto foi o grande impulsor do desenvolvimento económico de Lisboa". ■ N.M.S.