

Engenheiros alertam para risco de Barreiro custar mais

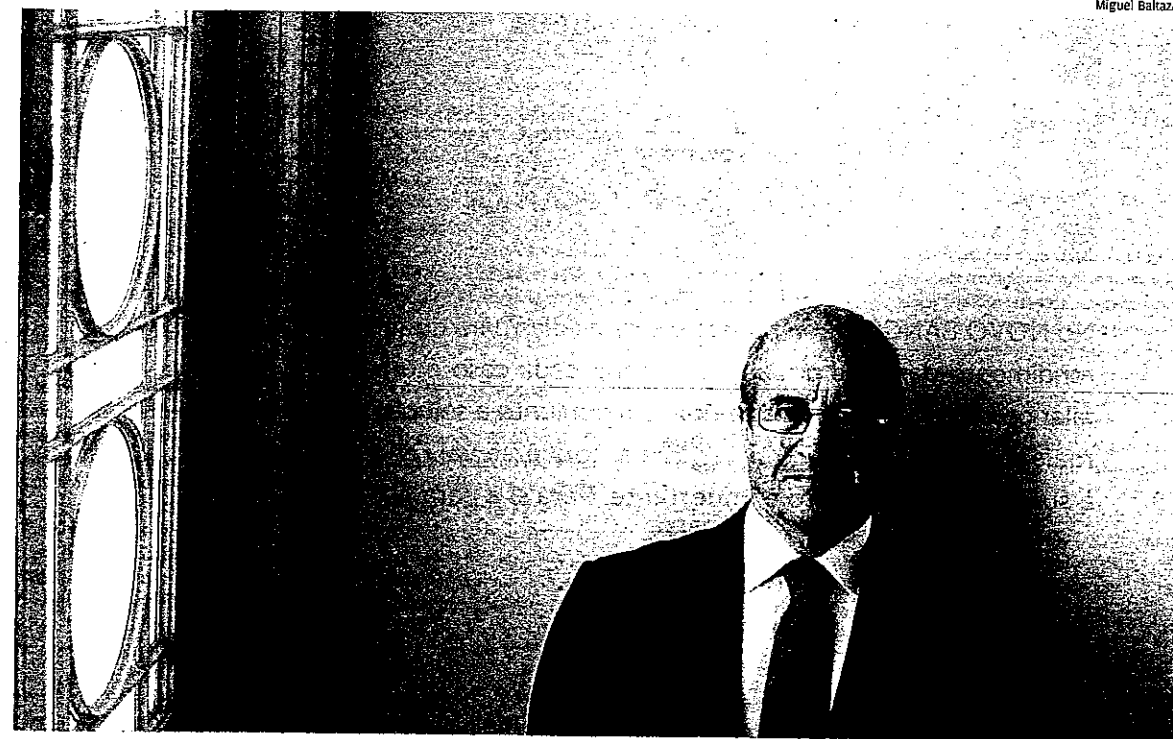
A Ordem dos Engenheiros admite que o custo do projecto para o Barreiro venha a atingir os 827 milhões de euros. Carlos Matias Ramos defende que a decisão seja bem fundamentada e que a engenharia portuguesa não seja posta de parte.

MARIA JOÃO BABO
mbabo@negocios.pt

A Ordem dos Engenheiros (OE) quer que a decisão de construir o futuro terminal de contentores no Barreiro seja "devidamente fundamentada numa análise técnica, económica, financeira, de ordenamento do território e de avaliação estratégica das infra-estruturas portuárias do país". O bastonário, Carlos Matias Ramos, exige o envolvimento da engenharia portuguesa no processo de decisão e avisa que os números que têm sido públicos "não batem certo com as nossas perspectivas".

Segundo um estudo realizado pela Ordem, o custo do projecto do Barreiro poderá vir a atingir os 827 milhões de euros, acima dos cerca de 600 milhões estimados no projecto. É que além dos 582 milhões estimados para a plataforma e dos 29 milhões para as acessibilidades terrestres, poderão vir a ser necessários 216 milhões de euros para os acessos marítimos. A este valor, adiantou ao Negócios Carlos Matias Ramos, há ainda a considerar os encargos adicionais com as dragagens de manutenção, os quais vão representar um valor mínimo da ordem dos 20 milhões de euros, considerando que os solos não estejam contaminados.

O bastonário não esconde a preocupação com "os milhões de metros cúbicos que estão em jogo" nas dragagens. "Fizemos uma estimativa e verificámos situações de volumes de dragagens de manutenção que andarão pelos oito milhões de metros cúbicos por ano", afirmou ao Negócios. "Sabemos o que aconteceu na doca dos Olivais e na Expo,



O bastonário da Ordem dos Engenheiros diz estar preocupado por se estar a tomar uma decisão sem fundamentação.

Foi o total assoreamento e a reposição das condições de equilíbrio que existiam antes do processo se ter iniciado", avisa o responsável, sublinhando que "é preciso confirmar se o investimento previsto é o correcto para que um investidor privado não venha dizer que foi enganado".

"Os nossos números levantam preocupações", sublinha o bastonário, que reclama às autoridades responsáveis que "provem que estamos errados".

Matias Ramos assinala ainda que "tratar e confinar sedimentos contaminados ultrapassa o custo de uma dragagem normal em 2 a 2,5 vezes". Ou seja, se uma dragagem normal custa 3 euros por metro cúbico,

com sedimentos altamente contaminados pode ir aos oito euros. O responsável recorda que estudos feitos para o projecto da terceira travessia revelaram a existência de materiais altamente contaminados.

Tratar e confinar sedimentos contaminados custa 2 a 2,5 vezes mais do que a dragagem normal.

Embora a zona não seja exactamente a mesma, Carlos Matias Ramos põe em causa que se diga que no Barreiro isso não acontece. "Com seis sondagens feitas numa manhã tenho capacidade para dizer que não está contaminado?", questiona o responsável, a quem a Administração do Porto de Lisboa forneceu esses dados, que, em seu entender, "não dizem nada".

Para o bastonário, "é preciso evitar que o país cometa os mesmos erros do passado", o que se faz "reduzindo os riscos das decisões". "Sete estudos que os mostrem", reivindica. Matias Ramos sublinha que não põe em causa a escolha do Barreiro, mas exige uma decisão fundamentada.

da. "O único interesse da Ordem é que não sejam depois os cofres do Estado a suportar valores que não sejam antecipadamente sustentados".

Em sua opinião, é preciso desde logo, do ponto de vista da estratégia portuária portuguesa, "justificar que o que o Barreiro vai trazer em termos de valor acrescentado e de competitividade das empresas e da economia, as alternativas não trariam".

Confirmada a opção por esta localização, afirma, "devem ser estudadas as limitações e condicionamentos do desenvolvimento do projecto até à sua concretização". Para Carlos Matias Ramos, "é preferível gastar tempo agora, do que dinheiro no futuro". ■

Miguel Baltazar

ALTERNATIVAS

Setúbal ou Santa Apolónia

O bastonário da Ordem dos Engenheiros não compreende porque é que se afastou Setúbal neste processo de decisão, estando este porto "à distância que está de Lisboa e tendo as mesmas características". O mesmo acontece, exemplifica Carlos Matias Ramos, com o terminal de Santa Apolónia. Em sua opinião, esta estrutura, que está a dois quilómetros de distância do terminal de cruzeiros, devia ser estudada. "Prove-se que não é viável", reclama o responsável, lembrando que existe já ali caminho-de-ferro, assim como facilidades de acesso. "Não estou a dizer que depois de avaliado não seja retirado do processo, mas de forma fundamentada", explica o bastonário. Em sua opinião, estão a ser tomadas decisões "sem a devida fundamentação" e "a engenharia portuguesa está a ser afastada do processo". "A Ordem tem uma responsabilidade acrescida de alertar para esta situação", considera o bastonário, que diz apenas pretender evitar que "o país cometa os mesmos erros do passado".

O bastonário defende que seja avaliado se é ou não necessário um porto no Barreiro.

“

A Ordem dos Engenheiros existe para defender a engenharia portuguesa e o interesse nacional. É isso que está em causa.

Porque é que o plano estratégico do porto de Lisboa não considerava o Barreiro? E de repente, num passe de mágica, apareceu?

As indicações que têm sido públicas não batem certo com as nossas perspectivas. Provem que estamos errados.

CARLOS MATIAS RAMOS
Bastonário da Ordem dos Engenheiros

”

Os alertas da Ordem dos Engenheiros

Na análise que levou a cabo, a Ordem dos Engenheiros chegou a conclusões diferentes sobre o que pode vir a exigir a construção do novo porto no Barreiro.

VOLUME DAS DRAGAGENS

A Ordem foi analisar experiências anteriores de assoreamento no Tejo, as cotas que se pretende atingir, as recomendações internacionais sobre canais dragados num estuário, as dimensões dos navios do projecto para o Barreiro e o comprimento de cais de 1.500 metros. E concluiu que o canal terá de ter mais de 200 metros e não os 150 metros que têm sido referidos. Em termos de volume das dragagens de manutenção, estima que venham a rondar os oito milhões de metros cúbicos por ano. "É um volume monstruoso", diz o bastonário, que questiona "onde será colocado".

CONTAMINAÇÃO

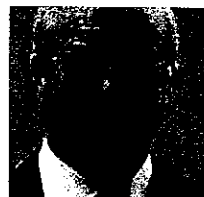
A contaminação dos solos é outro motivo de preocupação para Carlos Matias Ramos. O custo das dragagens ronda os três euros o metro cúbico se não houver contaminação, mas caso haja sedimentos altamente contaminados pode ir aos oito euros. O bastonário recorda que os estudos feitos para a terceira travessia do Tejo mostraram contaminações de nível elevado e põe em causa que se diga, com a informação que há hoje, que no caso do Barreiro isso não acontece.

À COTA MENOS 20

Carlos Matias Ramos assinala ainda que junto ao Barreiro há actualmente zonas à cota (profundidade) menos 2, sendo necessário ao projecto escavar até à cota menos 18 ou menos 20, "para garantir que não se está constantemente a dragar". Isso aumenta os custos porque a energia aumenta, explica. "Que experiência há de dragagens à cota menos 18 ou menos 20?", pergunta o bastonário. "Zero. Não há experiência nenhuma. Naqueles terrenos nunca foi feito".

CARLOS MATIAS RAMOS

Bastonário da Ordem dos Engenheiros



“Estudem e sustentem a decisão”

Para Carlos Matias Ramos, o único interesse da Ordem dos Engenheiros é exigir que as decisões sejam justificadas.

Por que razão a Ordem dos Engenheiros está preocupada com o projecto para o novo porto do Barreiro?

Como engenheiro tenho uma obrigação moral e técnica de apoiar o decisor no sentido de informar dos erros e dos riscos. Quando se discutia a Trafaria, de repente, num passe de mágica apareceu o Barreiro. Fomos ver os documentos que suportavam esta decisão e verificámos que era um vazio quase total. Só em Novembro de 2014 aparece um documento oriundo da Administração do Porto de Lisboa de definição do âmbito do estudo de impacte ambiental, que é um conjunto de iniciativas pouco ou nada sustentadas. O país não pode cometer os mesmos erros do passado.

Que erros são esses?

Que as decisões políticas não sejam devidamente fundamentadas e sustentadas numa análise técnica, económica e financeira, de ordenamento do território, de gestão de todas as infra-estruturas portuárias no país e depois, claro, de avaliação de impacto ambiental. Não estou a pôr em causa a solução, apenas o procedimento. O que me incomoda não é o Barreiro, mas preciso que justifiquem a decisão. E não afastem a engenharia, que é o que neste momento está a acontecer.

A engenharia não está a ser envolvida?

Preocupa-nos que num país como o nosso, que tem capacidade técnica, que tem engenha-

O Governo comporta-se como se tivesse tomado a decisão, diz o bastonário.

ria e uma tradição nesta área, a engenharia não seja mobilizada. O que pedimos é que não desvalorizem a engenharia no processo de decisão. A Ordem dos Engenheiros existe para defender a engenharia portuguesa e o interesse nacional. É isto que está em causa. O nosso interesse único é exigir que justifiquem as decisões e garantam que não são depois os cofres do Estado a suportar.

Depois de analisadas diferentes localizações, concluiu-se que o Barreiro reunia as melhores condições...

Mas porque é que o plano estratégico do porto de Lisboa não considerava o Barreiro? Fui analisar toda a documentação e não encontro nada que me diga que qualquer aposta noutro sítio face a esta é altamente desfavorável.

O Governo tem dito que a decisão não está tomada...

Mas a forma como se comportou é como se tivesse tomado a decisão. A Ordem dos Engenheiros só se preocupa com uma coisa: estudem, caracterizem e depois sustentem uma decisão. O facto de ser um investimento privado não justifica que se construa seja o que for. ■