



ORDEM
DOS
ENGENHEIROS

LOCALIZAÇÃO DO NOVO TERMINAL DE CONTENTORES NO BARREIRO

LISBOA, 4 DE NOVEMBRO DE 2014

Exmo. Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, Dr. Sérgio Monteiro

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal do Barreiro

Exmos. Senhores Vice-presidentes da Ordem dos Engenheiros, Eng.^{os} José Vieira e Carlos Loureiro,

Exmo. Senhor Presidente do Conselho Diretivo da Região Sul, Eng. Carlos Mineiro Aires,

Exmos. Senhores Oradores Convidados,

Eng.^{os} João Matos Fernandes

Comdt. João Soares

Eng. José Gonçalves Cerejeira

Eng. Pedro Figueira

Eng. José Teles de Menezes

Minhas Senhoras e meus Senhores,

Caras e caros Colegas,

Começo por citar Wiston Churchill que, com a sua visão, referiu: “Quanto mais para trás se conseguir olhar, mais para a frente se deverá ser capaz de ver”.

É esta a nossa visão que está presente nos objetivos das diversas sessões que temos promovido na Ordem dos Engenheiros, cuja realização tem por principal finalidade estimular uma reflexão e um debate sobre as linhas de ação e projetos futuros, quer na componente determinante da atividade profissional dos engenheiros, quer na sua contribuição para o progresso económico e social do País.

O tema desta sessão e os seus objetivos inserem-se nesta preocupação de garantir esse debate, dando necessariamente destaque a estudos em curso, neste caso na área portuária, área determinante para estimular a competitividade da nossa economia e a promoção da coesão económica.

Saliento, desde já, a necessidade do reforço do papel do engenheiro na procura das melhores soluções e propostas para apoio à decisão na definição das opções de investimento público, decisão que necessariamente será sempre política.

Foi esta a nossa atitude quando elaborámos o que designámos como “Documento Orientador para a Seleção e Avaliação de Investimento Público”, que hoje voltamos a disponibilizar.

Trata-se de um documento preparado no sentido de conferir racionalidade às decisões de investimento que, como referi, serão necessariamente decisões políticas, mas que deverão ser sustentadas numa metodologia consistente, estruturada e harmonizada de avaliação objetiva que minimize os riscos de que essas decisões sofram permanente contestação e marcadas por constante colocação em causa dos pressupostos em que se baseiam.

Corresponde a uma proposta que consideramos do maior interesse e que consiste na existência, em Portugal, de um documento integrador que se constitua como uma “*Check List*” dos passos que devem ser dados antes de tomadas quaisquer decisões sobre o investimento público.

Infelizmente, esta nossa contribuição, à exceção da apreciação feita pelo Presidente do Tribunal de Contas, que elogiou a iniciativa e que a classificou de como “Pão para a boca”, no sentido de que constituiria um instrumento importante para um melhor desempenho da missão desse Tribunal, não teve ainda qualquer eco por parte dos órgãos de decisão política.

Recordo que enviámos o Documento a todos os membros do Governo com responsabilidade nas áreas do investimento público, bem como aos Grupos Parlamentares. Aproveito, nesta ocasião, para entregar pessoalmente este documento ao Senhor Secretário de Estado.

Reafirmo que surge, assim, a necessidade de uma análise estruturada sobre as áreas prioritárias do País. São necessariamente áreas que, potenciando a posição geoestratégica de Portugal e o aproveitamento dos recursos humanos e naturais, estimulam a aplicação e o desenvolvimento de tecnologias emergentes, numa perspetiva mobilizadora de uma maior competitividade ao serviço do nosso desenvolvimento económico e social.

Entre estas áreas, permito-me destacar a conectividade física, designadamente a relacionada com as infraestruturas que melhor se ajustam à mobilidade de pessoas e de bens e à internacionalização da nossa economia.

Analisando estas áreas, facilmente se constata que em todas elas a Engenharia e a Tecnologia são determinantes.

Portugal dispõe de engenheiros de grande qualidade, com instituições, empresas e profissionais de excelência, bem evidenciada pelos prémios internacionais que têm sido atribuídos aos nossos membros, pelas obras e soluções de Engenharia concretizadas e pela forma como, perante falta de

oportunidades no nosso País, designadamente no setor da construção, rapidamente se ajustaram às exigências da internacionalização.

O reconhecimento internacional por essa qualidade é bem evidenciado na procura de engenheiros para trabalhar no exterior por parte de empresas e governos de outros países, procura à qual a Ordem tem tentado dar resposta.

Todos temos consciência que a competitividade e a produtividade da nossa economia pressupõem a adoção de iniciativas que apelem e estimulem um clima favorável à valorização da Tecnologia e da Engenharia.

Consideramos, no reforço da competitividade, que, dando relevância à nossa posição geoestratégica e às oportunidades no novo horizonte do comércio mundial, deve ser dada prioridade de investimento às áreas dos transportes marítimos e, em consequência, às infraestruturas portuárias, às cadeias logísticas e às infraestruturas rodoviárias e ferroviárias de transporte de mercadorias.

Este aspeto é tanto mais relevante quando se estima que em 2020 cerca de 80% dos produtos serão consumidos em países diferentes dos da sua origem na produção.

A nossa posição geoestratégica impõe para os nossos portos uma visão integrada, que considere para o Porto de Lisboa não apenas a área administrativamente atribuída à Administração do Porto de Lisboa (APL), mas também a zona próxima que eventualmente possa ser técnica e economicamente mais favorável, como é, por exemplo, o Porto de Setúbal.

As localizações do Barreiro e de Setúbal estão, aparentemente, em igualdade de condições em termos de transporte da carga terrestre.

Salienta-se que cerca de 71% da carga contentorizada movimentada no Porto de Lisboa tem origem ou destino na margem Norte do Rio Tejo, correspondendo cerca de 40% à Grande Lisboa. Dos 29% restantes, cerca de metade têm por destino a Península de Setúbal.

Considerando a distribuição modal, tendo em conta o estudo desenvolvido pela ATKearney para o Terminal na Trafaria, verifica-se que, em termos percentuais, 90% corresponde a transporte rodoviário.

O percurso em transporte rodoviário da carga contentorizada para a margem Norte do Rio Tejo é semelhante para as localizações de Barreiro e de Lisboa.

Para além dos aspetos técnicos associados às obras, os aspetos de ordenamento do território e, fundamentalmente, ambientais são fatores igualmente críticos para a decisão.

As condicionantes ambientais estão, essencialmente, relacionadas com dois aspetos: a qualidade dos sedimentos no estuário e a existência de solos contaminados da Quimiparque.

A contaminação foi produzida por atividades industriais e humanas, que se desenvolvem e/ou se desenvolveram nas áreas do Barreiro (atual Quimiparque) e de Paio Pires – Seixal (antiga Siderurgia Nacional).

Um levantamento, apresentado pela APL para a investigação da qualidade dos sedimentos na zona do Barreiro, em 1978, considerou 47 locais de amostragem e analisou amostras recolhidas em 30 desses locais. A interpretação dos resultados obtidos permite concluir que quase todas as amostras são de Classe superior a 3, de acordo com o Despacho Conjunto dos Ministérios do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar, D.R. n.º 141, II Série, de 21 de Junho de 1995, que estabelece as regras técnicas de avaliação e de gestão do material dragado e de elaboração e de execução de programas de monitorização dos locais de deposição dos dragados.

A síntese dos resultados obtidos mostra quatro pontos de amostragem com sedimentos da Classe 3, doze pontos de amostragem com sedimentos da Classe 4 e onze pontos de amostragem com sedimentos da Classe 5.

Outro estudo, referente a bancos de lama, identifica a presença de Hg, o que conferiu a Classe 4 a três dos oito pontos analisados e a Classe 3 a outros três pontos.

Saliento que a Classe 5 corresponde a material dragado muito contaminado.

A necessidade de dragagem de grandes volumes de sedimentos conduzirá a um acréscimo dos custos da solução considerada, especialmente nas zonas onde estes apresentarem elevado grau de contaminação, pois exigirão tratamento diferencial de remoção, de transporte e de deposição em condições totalmente controladas.

A Ordem dos Engenheiros não aponta para nenhuma solução e não afirma que o problema dos sedimentos é um problema insolúvel. Pretendemos é que todos os cenários e todas as soluções sejam consideradas de igual modo antes de tomada a decisão, que necessariamente é política.

Citando Henry Ford “um negócio que não produz nada além do dinheiro é um negócio pobre”.

Esta citação vem a propósito da nossa preocupação face a desenvolvimentos recentes em empresas de referência, por constituírem um risco elevado para a perda de competências que o País, designadamente em termos de inovação e continuidade, foi adquirindo e valorizando.

O desaparecimento de empresas nacionais “Âncora”, de dimensão internacional, com “massa crítica” e escala para desenvolverem novas tecnologias e funcionarem como “Escolas de Inovação”, vai afetar a capacidade do País na implementação da “Economia do Conhecimento”, tão desejada no Horizonte 2020.

Outro aspeto que tem merecido preocupação da parte da Ordem tem a ver com a desvalorização da Engenharia na Administração Pública. O Estado só é verdadeiramente independente se contar com organismos técnicos competentes e nos quais possa depositar a sua confiança.

A não preocupação em dispor, nos seus quadros, de órgãos de apoio à decisão baseados em profissionais altamente competentes e tecnicamente independentes, não defende o Estado, não permite continuidade das ações que resultem de estratégias de cada governo, nem garante, de forma

inequívoca, a necessária avaliação dos serviços que contratualmente lhe são prestados por entidades privadas, entidades que, pela sua natureza, estão fora do domínio da responsabilização por atos praticados.

A Ordem dos Engenheiros reitera a disponibilidade incondicional de colaborar com o Governo ou com movimentos da sociedade civil, na procura das melhores soluções nacionais para as questões de desenvolvimento económico sustentável e de interesse social, onde o planeamento, a Engenharia e a tecnologia têm papel relevante.

Temos tomado as posições que consideramos ajustadas à valorização da Engenharia portuguesa, na convicção de que ela se constitui como o “arsenal” para o desejado e sempre adiado crescimento económico e social.

A nossa missão como Ordem é a procura contínua de respostas adequadas às exigências da nossa sociedade, não abdicando de construir esperança num País que tem os ingredientes determinantes para ser um País melhor.

Obrigado pela Vossa atenção.