



PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 946/XII

SOBRE A INTERVENÇÃO NA VIA NAVEGÁVEL

DO DOURO

Nota justificativa

O Governo criou, através de despacho da Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, o Grupo de Trabalho para as “Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado” (GTIEVA) na área dos transportes.

O GTIEVA foi incumbido de elaborar um relatório que definisse os projetos de investimentos prioritários, e um conjunto de recomendações para o setor dos transportes ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário, que contribuíssem «para potenciar a competitividade da economia nacional e o tecido empresarial, sem negligenciar a coesão territorial».

O relatório, agora apresentado, inclui, nos trintas projetos destacados como prioritários, uma intervenção na Via Navegável do Douro (VND). «As obras de correção do traçado geométrico e da segurança da navegabilidade do Douro entre Pinhão e Pocinho» consistem, no essencial, na **«execução das obras de alargamento e aprofundamento do canal de navegação na foz dos rios Tua e Sabor»**, com o objetivo de garantir a segurança na navegação, através do alargamento do canal para 40 metros de largura e do aprofundamento para 4,2 metros.

A necessidade desta intervenção decorre, inegavelmente, dos impactos gerados na VND pelas barragens que estão a ser construídas na foz do Tua e do Sabor, que põem em causa a segurança na navegabilidade do Douro.

Uma situação para a qual os sucessivos Governos, PS e PSD/CDS, não podem invocar desconhecimento, pois foram inúmeras as vezes que Os Verdes alertaram para esta questão, designadamente ao nível parlamentar com a presença de membros do Governo. E não foi só o PEV, mas também, por exemplo, o Presidente do IPTM, Miguel Sequeira, no parecer dado no quadro da consulta pública da AIA (2008) da Barragem de Foz Tua, no qual é referido que:

«No Relatório Técnico (...) regista-se a referência aos impactos diretos e indiretos na Via Navegável do Douro, sem contudo se poder aferir da sua descrição e magnitude. Estes impactos deveriam ter sido estudados e propostas medidas de minimização e/ou compensação.

Face à indicação do caudal turbinado, de 310 m³ por segundo, face à natureza dos grupos reversíveis, e tendo ainda em consideração os caudais debitados pela barragem da Valeira, entende-se que o EIA deveria incluir uma abordagem às implicações da construção desta barragem na navegação fluvial no troço da Via Navegável do rio Douro nas mediações da obra a levar a efeito, tanto mais que se trata de uma zona do canal navegável estreita, onde existem os maiores condicionalismos a esta atividade.

Desde já alerta-se para a eventual necessidade do alargamento e aprofundamento do canal navegável nesta zona de forma a criar condições de segurança à passagem das embarcações na mesma, uma vez que só assim se pode assegurar a manutenção das atividades na Via Navegável do Douro –marítimo-turísticas, náuticas de recreio e transporte de carga.»

Posteriormente, em Junho de 2010, o Presidente do IPTM, em carta dirigida ao Secretário de Estado dos Transportes, volta novamente a repetir estes alertas e lamenta o facto de não terem sido tidos em conta na decisão, sublinhando «o que importa salientar é a relação e os efeitos da obra em causa sobre a referida via, no que se refere à mobilidade quer através da articulação dos diferentes meios de transporte, quer nas atuais condições de exploração da Via Navegável do Douro. (.....) reforça-se a importância de relacionar, não só o aumento de caudal descarregado que se verificará, que adicionado às dificuldades criadas atualmente pelos caudais da barragem da Valeira tornarão impraticáveis este troço da VND em largos períodos do ano(.....).».

O reconhecimento pelo Governo e pela EDP, embora sempre muito tímido, dos impactos da Barragem de Foz Tua sobre a navegabilidade do Douro só aconteceu depois das Missões da UNESCO ao Alto Douro Vinhateiro, na sequência da queixa apresentada pelos Verdes a esta organização internacional. Foram, então, levados a cabo um conjunto de testes pelo LNEC e foram anunciadas as obras, sendo publicamente referida, na comunicação social, a existência de um “Protocolo” entre as duas entidades. Porém, o relatório do GTIEVA parece desconhecer tudo isto.

No relatório do GTIEVA, não existe uma única referência às causas que estão na origem da intervenção na VND. Toda a argumentação justificativa da obra, assente em potenciais benefícios para o tráfego de mercadorias, dando como exemplo, o transporte do minério de Moncorvo, cujo projeto de exploração foi, para já, cancelado!

Mais uma vez a responsabilidade da EDP, em relação aos impactos gerados pelas barragens do Tua e do Sabor sobre a VND, foi esquecida, o que é, aliás, confirmado pela origem do financiamento apontado para a obra, avaliada em 50 Milhões de Euros, mas sobre a qual o GTIEVA conclui que existe um «potencial de cofinanciamento comunitário de 85%» e «um potencial **limitado** de captação de fontes externas de funding»!

O relatório «puxa», assim, os custos da obra para os ombros do financiamento público, aliviando a EDP, o que é totalmente inaceitável, mas é sobretudo intolerável no momento em que o Governo impõe aos portugueses uma austeridade sem par e quando a EDP apresenta lucros que rondam os Mil Milhões.

Os 50 Milhões de Euros desta intervenção na VND, veem engrossar, ainda mais, os custos já ruinosos que a construção das novas barragens representa para o país.

As opiniões sobre as novas barragens, nomeadamente sobre a Barragem do Tua, divergem entre as diversas forças políticas (para Os Verdes parar a barragem de Foz Tua e o Programa Nacional de Barragens seria a decisão certa e necessária). De qualquer modo, o PEV tem a expectativa que essas divergências não se revelam em relação a quem deve suportar os custos da obra apontada – a EDP! É preciso, portanto, colocar alguma moralidade neste processo.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar Os Verdes apresenta o seguinte Projeto de Resolução:

A Assembleia da República resolver recomendar ao Governo que o financiamento das obras de intervenção na Via Navegável do Douro, de alargamento e aprofundamento do canal de navegação na foz dos rios Tua e Sabor, seja da exclusiva responsabilidade da EDP.

Assembleia da República, Palácio de S. Bento, 12 de Fevereiro de 2014

Os Deputados

Heloísa Apolónia

José Luís Ferreira