

Impasse nos radares costeiros põe em risco rede europeia

Polémica. Interesses privados estão a exigir que o Estado pague ainda mais para ligar SIVICC

VALENTINA MARCELINO

O atraso na conclusão do Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) da GNR pode comprometer um projeto europeu de segurança global nas fronteiras dos Estados membros. Portugal, através da GNR, foi este mês abordado pela Frontex – a agência da União Europeia (UE) de gestão da cooperação operacional nas fronteiras externas – para, juntamente com Espanha, ser protagonista de um projeto-piloto para controlo das fronteiras marítimas, através da interligação dos respetivos sistemas de radares de vigilância costeira.

De acordo com a proposta da UE, esta experiência de conexão entre o SIVICC português e o SIVE (Sistema Integrado de Vigilância Externa) espanhol teria de ser feita este ano, para que em 2013 fosse expandida aos restantes países, consolidando o projeto EUROSUR (Sistema Europeu de Vigilância de Fronteiras). O EUROSUR tem como objetivo reforçar o controlo das fronteiras externas do espaço Schengen (ver coluna ao lado).

Mas o problema é que a rede de radares de controlo costeiro nacional, que devia estar em pleno funcionamento desde agosto do ano passado, está longe de concluída. Um dos principais obstáculos é a falta da ligação do SIVICC ao sistema de controlo de tráfego marítimo (VTS), que está na tutela do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), sem a qual as comunicações e o centro de comando do SIVICC ficam inoperacionais. Uma aparente "guerra" entre empresas está por



Rede de radares deveria estar a funcionar desde agosto passado, mas ainda não foi concluída

resolver há um ano, deixando o Estado "refém de interesses privados" (ver texto em baixo).

Por outro lado, presentemente, apenas estão concluídos dois dos 20 postos de observação fixos previstos no SIVICC, que deveriam "blindar" toda a costa marítima portuguesa. E estes dois radares, na costa algarvia, só estão a funcionar localmente, sem ligação ao centro de comando operacional, que está ainda desligado.

O atraso na instalação dos restantes radares prende-se com questões relacionadas com os terrenos. No plano de localização dos postos de observação, aprovado pelo anterior Governo, alguns de-

les estão em terrenos privados ou de outras entidades estatais, entre as quais os ministérios da Defesa e do Ambiente. Alguma descoordenação do Executivo tem protelado as transferências de propriedade.

No Ministério da Administração Interna (MAI), o ministro Miguel Macedo quer o SIVICC a funcionar o mais rapidamente possível. "Prioridade máxima", disse ao DN fonte do gabinete. O dossier está com o secretário de Estado adjunto, Juvenal Peneda, que tem procurado chegar a um entendimento com todas as partes.

O convite da Frontex vem agora constituir uma pressão adicional ao empenho do Governo na reso-

lução de todos estes problemas. A Guarda Nacional Republicana tem estado em contacto permanente com a Guardia Civil, responsável pelo sistema de radares espanhol, e manifestou a sua total disponibilidade para protagonizar o projeto-piloto. Ao que o DN apurou, já no início de março haverá uma primeira reunião, em Huelva, entre a GNR, a Guardia Civil e a Frontex.

Na GNR está instalada a convicção de que Portugal vai conseguir concretizar o plano europeu. "Falar um projeto destes seria impensável para a credibilidade do nosso país", afirmou ao DN fonte autorizada.

Estado já pagou 3,5 milhões mas privados ainda querem mais

LIGAÇÃO O contrato do SIVICC prevê a ligação ao sistema de controlo do tráfego marítimo, gerido pelo Instituto Portuário

O Ministério da Administração Interna (MAI) está a aguardar um "orçamento" do consórcio que gere o sistema de controlo do tráfego marítimo (VTS), do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM) para "concretizar a interligação" da rede de radares da GNR a este sistema", segundo fonte oficial disse ao DN.

A ligação entre o VTS e o Siste-

ma Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), da qual depende toda a rede de comunicações deste último, estava prevista, pelo menos, desde 2006, quando foi assinado um protocolo conjunto entre os então secretários da Administração Interna, José Magalhães, e dos Transportes, Ana Paula Vitorino. Os dois ministérios partilharam uma despesa de cerca de 3,5 milhões de euros para concretizar esta articulação, para racionalizar recursos.

No entanto, em resposta ao DN, o Instituto Portuário vem agora dizer que este valor "não incluía a realização dos trabalhos de ligação

ao SIVICC", mas apenas "os estudos e os conceitos". A salvaguarda da garantia dos equipamentos do VTS é também invocada para o atraso na ligação, alegadamente por a empresa fornecedora do SIVICC não ter adquirido a tecnologia adequada.

Várias fontes que têm acompanhado este processo são coincidentes em que o Governo não deve pagar "nem mais um tostão", pois no contrato com a empresa fornecedora do SIVICC, a espanhola Indra, estava prevista esta despesa. Apesar de várias tentativas, o DN não conseguiu declarações desta empresa. V.M.

P&R

» O que é o EUROSUR?

O EUROSUR é um "muro" de vigilância nas fronteiras externas da União Europeia (UE), incluindo as fronteiras marítimas. Com o designado Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras, a UE pretende criar um conjunto de medidas que reforce a cooperação e a troca de informações entre as autoridades responsáveis pelos controlos fronteiriços a nível nacional e europeu.

» Quais são os problemas nas fronteiras europeias?

A migração irregular exerce uma das maiores pressões nas fronteiras externas da UE. Só durante os primeiros seis meses de 2011, segundo dados oficiais, foram detetadas 74 300 passagens não autorizadas da fronteira (uma média de 400 por dia), das quais 96% ocorreram nas fronteiras de Espanha, Malta, Itália e Grécia. Apesar dos esforços de coordenação da agência Frontex (ver em baixo), as polícias têm tido dificuldades em acordar estratégias comuns de abordagem, tardando em encontrar uma resposta operacional adequada. A utilização de pequenas embarcações aumentou drasticamente o número de migrantes e refugiados. Além desta tragédia humana, as redes criminosas de tráfico de droga utilizam estas mesmas rotas.

» O que é a Frontex?

É uma agência da UE criada como órgão especializado e independente para coordenar a cooperação operacional entre os Estados membros no domínio da segurança das fronteiras. Será esta agência que vai financiar o EUROSUR, um orçamento que está previsto ascender aos 338 milhões de euros. No caso de Portugal conseguir assumir com Espanha o projeto-piloto da segurança desta grande fronteira europeia, a despesa é também por conta da Frontex.

» Qual o envolvimento da GNR?

Os objetivos do EUROSUR em relação a segurança interna da UE, através da prevenção da criminalidade grave nas fronteiras externas, enquadram-se na missão da GNR, na sua Unidade de Controlo Costeiro, que é a vigilância da faixa costeira e mar territorial. Além disso, a GNR pode também receber o Centro de Coordenação Nacional, previsto no EUROSUR, dado que o principal sistema de vigilância de fronteiras do nosso país, o SIVICC, está sob sua gestão. Quando estiver concluído, o SIVICC está preparado para operar com o sistema espanhol, tornando-se numa plataforma central do projeto para o Mediterrâneo.

SIVICC

OS MEIOS

» O Sistema de Vigilância costeira da GNR deverá integrar 20 postos de observação fixos e oito móveis, distribuídos por toda a fronteira marítima nacional. Juntamente com as 120 câmaras portáteis, vão estar ligadas ao centro de comando, em Lisboa, onde se pode visualizar em tempo real as imagens. Em caso de deteção de alguma embarcação suspeita, a GNR pode acionar de imediato os meios.

AS FASES

» O prazo de execução do projeto era de 22 meses, com finalização em agosto de 2011. Só a primeira de quatro fases foi concluída.



Vigilância
Impasse
nos radares
da costa
põe em risco
rede europeia
PAÍS PÁG. 18