



Dragagens para terminal do Barreiro deverão custar 48 milhões por ano

Infra-estruturas Bastonário da Ordem dos Engenheiros prevê que custo inicial das dragagens ascenda a 160 milhões.

Nuno Miguel Silva
nuno.silva@economico.pt

As dragagens de manutenção para manter operacional um terminal de contentores no Barreiro deverão exigir um custo de cerca de 48 milhões de euros por ano, todos os anos, disse ao Diário Económico, Carlos Matias Ramos, bastonário da Ordem dos Engenheiros. "Estas conclusões, baseadas em observações de campo numa matéria complexa do ponto de vista técnico, demonstram que a opção do Barreiro para este terminal é completamente inviável do ponto de vista financeiro", alertou aquele responsável. Após um estudo em que contou com a colaboração dos engenheiros José Cerejeira e Pedro Figueira, assentes nas medições das dragagens da base naval do Alfeite, Carlos Matias Ramos chegou à conclusão que a opção por um terminal de contentores no Barreiro - a alternativa encontrada pelo Governo após a oposição à primeira escolha da Trafaria - iria exigir um investimento de 160 milhões de euros iniciais.

Aparentemente, de acordo com as declarações públicas sobre o assunto proferidas por Sérgio Silva Monteiro, secretário de Estado das Infra-estruturas, este investimento de desassoreamento inicial estaria a cargo do investidor privado que ganhar o concurso público a lançar para atribuição da respectiva concessão do terminal de contentores.

De acordo com Carlos Matias Ramos, "para permitir a navegação de navios com calados [fundos] de 14 a 14,5 metros, tem de se escavar um canal com 16 metros de profundidade; mas, naquele local, tal como no Alfeite, porque estamos a falar de lodos submarinos e não de areias, se quero ter o canal e as bacias de manobra e de acostagem a funcionar ao final de

um ano, temos de escavar mais abaixo, temos de afundar até à cota de profundidade de 16 e de 21 metros, respectivamente".

Tendo em conta a especificidade da sedimentação dos lodos submarinos naquela zona do estuário do Tejo, o bastonário da Ordem dos Engenheiros calcula que manter a infra-estrutura operacional para navios desta dimensão, com capacidade para oito mil TEUS (medida-padrão para contentores com 20 pés de comprimento), deverá exigir um investimento anual de 48 milhões de euros anuais. Segundo Sérgio Silva Monteiro, deverão ser as taxas cobradas ao concessionário que irão pagar este investimento, saindo dos cofres públicos, neste caso da Administração do Porto de Lisboa, o que estreita em muito as perspectivas de viabilidade financeira do projecto (ver caixa). Isto sem contabilizar a eventualidade de grande parte destes sedimentos estarem contaminados: se forem encontrados materiais provenientes das dragagens na escala tóxica máxima (nível 5), Carlos Matias Ramos estima que os custos "possam quintuplicar ou sextuplicar".

O bastonário da Ordem dos Engenheiros avisa ainda que é preciso saber onde vai ser depositado todo o material proveniente das dragagens, de dimensões impressionantes. Está prevista a remoção de 27 milhões de metros cúbicos de material na dragagem inicial, e mais oito milhões de metros cúbicos em cada dragagem anual, quando o material previsto para o aterro para construção do próprio terminal de contentores exige um volume de apenas cinco milhões de metros cúbicos.

"Não há nenhuma preferência por nenhum terminal, por nenhum porto. A preferência da Ordem é pela transparência e pela clareza. Existe aqui o risco de criar uma situação análoga à de certas PPP. Segundo as estimativas da APL, os custos de dragagem de manutenção no Barreiro seriam de cerca de um milhão de euros por ano. Se não acautelarmos, os interesses públicos, o futuro concessionário poderá reclamar o valor da diferença ao Estado a título de indemnização", alerta Carlos Dias Ramos. ■

paulo figueira

O porto de Lisboa tem sentido dificuldades em encontrar o local para um novo terminal de contentores.



Investimento previsto equivale às receitas globais do porto de Lisboa

O investimento de 48 milhões de euros anuais que o estudo de Carlos Matias Ramos prevê ser necessário para manter operacional um futuro terminal de contentores no Barreiro equivale, grosso modo, às receitas globais obtidas durante um exercício pelo porto de Lisboa. De acordo com dados relativos a 2013, os últimos disponíveis, o porto da capital registou um total de receitas de

49,4 milhões de euros nesse ano, um pouco acima do que seria necessário só para as dragagens anuais do terminal de contentores do Barreiro. Também os dois maiores portos nacionais e líderes incontestados no segmento de contentores, Sines e Leixões, evidenciaram valores equiparados no exercício de 2013. O porto alentejano conseguiu 49,8 milhões de euros no conjunto das vendas

e prestações de serviço nesse ano, entre cobrança de taxas a navios (TUP navio), tarifas de pilotagem, licenciamentos, náutica de recreio e rendas de concessões de terminais (mais de 19 milhões de euros). No caso do porto de Leixões, o valor de vendas e prestações de serviços nesse mesmo exercício foi equivalente, mas ligeiramente superior: cerca de 50,3 milhões de euros. **N.M.S.**



Carlos Matias Ramos, bastonário da Ordem dos Engenheiros, sublinha que "ter um investidor para o Barreiro, não quer dizer que haja procura para o Barreiro".