



# Terminal no Barreiro acelera quando Setúbal ganha força

**Portos** Quatro empresas públicas e autarquia local do PCP promovem o Barreiro, mas alternativa de Setúbal ganha adeptos por ser mais barata.

Nuno Miguel Silva  
nuno.silva@economico.pt

A opção de construir um novo terminal de contentores no Barreiro parece ser já irreversível do ponto de vista do Governo, nomeadamente do secretário de Estado dos Transportes, Sérgio Silva Monteiro. Hoje, terá lugar uma cerimónia para celebrar a assinatura de um protocolo para promover este projecto, agrupando não só a autarquia local (PCP), mas também quatro empresas estatais, incluindo a Refer e a Estradas de Portugal (EP), em processo de fusão, que serão responsáveis pelos acessos; a Baía do Tejo, que gere os terrenos da antiga CUF, que poderão ser altamente valorizados com esta decisão; e a APL - Administração Portuária, que tem estado a conduzir este processo.

O protocolo que será hoje assinado visa avançar com o novo terminal de contentores no Barreiro, mas também desenvolver a respectiva área logística, industrial e tecnológica anexa (ALITA).

“O protocolo deverá estabelecer os objectivos e os mecanismos de participação de cada entidade no processo de estudo das grandes linhas estruturantes do projecto, nomeadamente planos de pormenor, planos de urbanização e ainda a concepção do modelo e/ou modelos para articulação entre o terminal, a ALITA e a cidade”, esclarece um comunicado da APL.

É o sinal claro de que o Governo considera esgotado o tempo de discussão e quer partir rapidamente para a fase de decisão, a dez meses do fim da legislatura e já depois da grande polémica gerada em torno da Trafaria, a primeira localização para o novo terminal de contentores no porto de Lisboa.

Tornar a opção do Barreiro irreversível é também uma presença desencadeada pelo facto de nas últimas semanas diversas forças vivas do meio empresarial e especialistas do sector terem divulgado estudos muito críticos face à opção do Barreiro em ter-

mos de custos para o Estado. Primeiro, a 1 de Outubro, foi a Comunidade Portuária de Lisboa (CPL) - que reúne o conjunto das empresas que operam no porto da capital - a enviar uma carta à presidente da APL, Marina Ferreira, discordando da opção do Barreiro, como o Diário Económico avançou em primeira mão no passado dia 6 de Outubro.

Poucos dias depois, foi a vez de a Comunidade Portuária de Setúbal (CPS) enviar uma carta ao chefe de gabinete de Sérgio Silva Monteiro a subalternizar as eventuais vantagens do Barreiro perante o potencial não aproveitado do porto sadino na vertente de contentores, como o Diário Económico também divulgou em primeira mão a 17 de Outubro.

Já a 4 de Novembro, a Ordem dos Engenheiros promoveu uma conferência onde foram apresentados três estudos de especialistas do sector portuário, cujas conclusões eram similares: o Barreiro não é a localização mais adequada para o novo terminal de contentores no porto de Lisboa, comporta custos superiores de dragagens iniciais e de manutenção e fica sensivelmente à mesma distância/tempo para abastecer Lisboa que o porto de Setúbal.

João Soares, da Logimaris, apresentou na ocasião um estudo em que constata que a localização

do Barreiro implica fundos que requerem dragagens frequentes e está deslocalizado em relação ao mercado, ressaltando que existem alternativas menos onerosas.

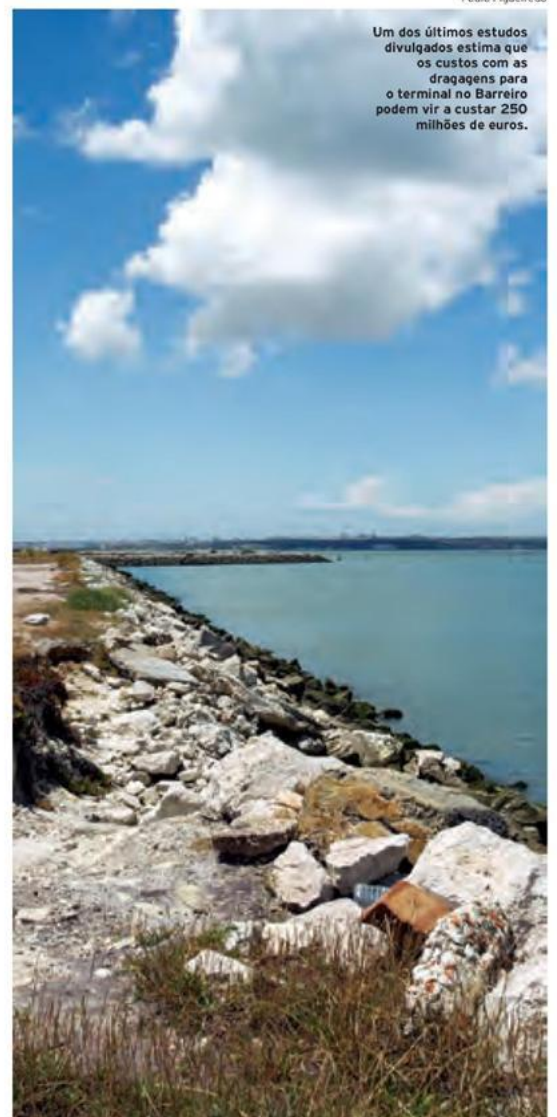
Pedro Figueira da Hydroconsult, conclui que “a localização de um terminal de contentores no Barreiro apresenta à partida diversos factores de natureza física e ambiental que vão no sentido de dificultar a viabilidade técnica e económica”. E avança com uma estimativa de custos de dragagem: 100 milhões de euros para a dragagem inicial, mais 100 a 150 milhões para a de manutenção.

Por seu turno, José Manuel Gonçalves Cerejeira, da Proman, defende que “não se justifica construir um novo terminal de contentores no Barreiro”. E além da alternativa de Setúbal, avança com a necessidade de desenvolver a capacidade do terminal de Santa Apolónia, com um investimento de 50 milhões de euros.

Estes três responsáveis intervieram nesta sessão na qualidade de convidados “enquanto especialistas na área técnica em debate e não na qualidade de quadros de qualquer empresa”, esclarece a Ordem dos Engenheiros.

Amanhã, será a vez de José Augusto Felício, presidente do Centro de Estudos de Gestão do ISEG - Instituto Superior de Economia e Gestão apresentar um estudo segundo o qual, para manter o canal de acesso ao terminal do Barreiro, o custo de operação portuária seria superior a sete euros por tonelada de carga. José Augusto Felício é convidado pela CPS - Comunidade Portuária de Setúbal.

A isto, Sérgio Silva Monteiro tem respondido que os investidores privados internacionais só demonstraram interesse no projecto na Trafaria ou no Barreiro, nunca se apresentando a jogo para as outras alternativas colocadas em cima da mesa. João Carvalho, presidente do IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes ainda tentou um compromisso, dizendo que o terminal do Barreiro é “compatível” com o desenvolvimento do porto de Setúbal. ■



Paulo Figueiredo  
Um dos últimos estudos divulgados estima que os custos com as dragagens para o terminal no Barreiro podem vir a custar 250 milhões de euros.

## SUBIDA EM SETÚBAL

**18,8%**

O porto de Setúbal está a crescer em carga movimentada, tendo sido o que registou uma maior subida a nível nacional, de cerca de 18,8% nos primeiros dez meses deste ano. Nos contentores, o crescimento foi de 64,2%.

## Revitalizar territórios da Baía do Tejo

A proposta de definição do âmbito do Estudo de Impacte Ambiental, aprovada no passado dia 28 de Novembro, para o novo terminal de contentores no Barreiro refere que a infra-estrutura vai dar utilidade aos terrenos no Barreiro, que se encontram “abandonados e que só servem para uso industrial”. “A possibilidade de estabelecer uma nova zona portuária e industrial nestes terrenos poderá contribuir para a revitalização do tecido económico, para a rentabilidade do espaço, para a reconversão de áreas industriais degradadas e para a redução do

passivo ambiental”, refere a proposta elaborado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA). A zona em estudo é o território da Baía do Tejo, empresa do universo Parpública. “O objectivo principal é dar utilidade a terrenos que dificilmente servirão para algo que não o uso industrial e que agora se apresentam abandonados. Contribui ainda para a diminuição dos custos de construção dos acessos rodo-ferroviários necessários para a distribuição e recepção de cargas”, acrescenta o documento da APA. **Lusa**