

EXPORTAÇÕES SÉRIE ESPECIAL (11)



Mesmo sem decisões definitivas, já há um porto de contestação na Trafaria

Os estudos ainda decorrem, mas o anúncio do Governo sobre a transferência dos contentores para a margem sul gerou uma maré de críticas. A aposta no terminal da PSA em Sines, cuja expansão foi antecipada, tem sido ferozmente defendida. Pode o país dar-se ao luxo de falta de consenso num tema vital para as exportações?

Portos Raquel Almeida Correia

Percorre-se umas centenas de metros de estrada de terra batida, quase sempre em modo solavanco, e pede-se à imaginação que seja especialmente fértil. É ali, num descampado árido colado aos silos da Trafaria, que poderá nascer o novo porto de Lisboa. O projecto, reanimado em Fevereiro pelo Governo, tem quase tantos anos quanto o do novo aeroporto da capital (igualmente previsto para a margem sul) e praticamente a mesma dose de contestação, embora os estudos que o sustentam nem sequer estejam ainda concluídos.

Concretizando-se as orientações preliminares de um grupo de trabalho que reúne técnicos das mais variadas áreas e consultores externos como a AT Kearney, a estrada de terra batida que hoje é preciso percorrer vai transformar-se numa linha ferroviária para transporte de mercadorias. E, no lugar dos três pescadores e do casal que se fez a banhos, surgirá um terminal de contentores com uma extensão de 1,5 quilómetros, capaz de receber navios com 400 metros de comprimento.

Pretende-se que o areal que ali existe, e que tem vindo a aumentar nos últimos anos, sirva de aterro para instalar a zona de operações do terminal, que absorverá o vaivém de contentores que circulam a norte do Tejo, ficando esta margem mais reservada ao vaivém de turistas. Tal como muitos outros aspectos, ainda não está decidido o que fazer às cerca de 200 casas clandestinas que há décadas se foram multiplicando naquela zona.

A reestruturação do porto de Lisboa, que tem como bandeira a transferência dos contentores para a Trafa-



ria e inclui a conclusão do terminal de cruzeiros de Santa Apolónia e da marina de Pedrouços, foi apresentada a 22 de Fevereiro. Mas, por esta altura, ainda estão longe de estar concluídos os estudos com vista a comprovar a sua viabilidade: seja ambiental, económica ou até política.

Velhas divergências

A ideia de base é retirar os contentores da margem norte, levando-os para uma zona de águas profundas onde serão capazes de navegar e acostar as embarcações de nova geração (que necessitam de fundos de pelo menos 16,5 metros). Numa primeira fase, o terminal da Trafaria poderá ter 700 metros de comprimento e uma capacidade de um milhão de

TEU (medida padrão de um contentor com seis metros) por ano, crescendo depois para 1,5 quilómetros de cais e dois milhões de TEU.

O Governo estima em cerca de 600 milhões de euros o investimento necessário para a primeira fase, inteiramente suportado pelo investidor privado que ganhar a concessão. Está ainda por decidir quem pagará a factura da linha ferroviária que ligará o terminal ao Poceirão (continuando para o Setil) e cujo investimento rondará os 160 milhões de euros.

O projecto de construção de um terminal na Trafaria já tem, pelo menos, 30 anos. Mas, até aqui, nenhum governo ousou concretizá-lo. E mesmo o que está actualmente em funções não poderá ter essa ambição, já

O terminal de contentores na Trafaria já é discutido há mais de 30 anos, mas nunca nenhum governo ousou concretizá-lo. O actual executivo pretende que esteja operacional em 2020

que, mesmo que cumpra o objectivo de lançar este ano o concurso para concessionar a infra-estrutura a privados, o início da exploração só está previsto para 2020.

O facto de o anúncio ter vindo antes de os estudos estarem concluídos gerou uma onda de contestação que tem sido particularmente intensa nas últimas semanas. O bastonário da Ordem dos Engenheiros, Carlos Matias Ramos, afirmou: "Mais uma vez estamos perante uma lógica que é contrária aos princípios do bom senso." Acrescentou que "as avaliações que estão a ser feitas agora é que devem suportar as decisões e não o contrário".

Do lado do Governo nada está, porém, decidido. Aliás, o novo porto de Lisboa pode até nem sair do papel, caso os estudos em curso mostrem que a ideia não tem viabilidade. A maior barreira poderá ser a ambiental, que só será ultrapassada com o carimbo verde da Agência Portuguesa do Ambiente. As avaliações preliminares indicam, no entanto, que é um obstáculo que poderá ser vencido.

Preparado ou saturado?

O grande argumento para a construção do terminal da Trafaria é a iminente saturação do porto de Lisboa, que o Governo estima que aconteça, no máximo, em 2019. "No actual clima económico, até seria de esperar alguma retracção no movimento de mercadorias, mas o tráfego continua a aumentar. Se os portos estiverem saturados, as mercadorias têm de ir para outros sítios. É uma questão de evidente perda de competitividade", diz Marina Ferreira, presidente do porto de Lisboa.

Há quem contra-arguente esta tese, como é o caso da ex-secretária de Estado dos Transportes do Governo PS. Ana Paula Vitorino considera que "as previsões de →

EXPORTAÇÕES SÉRIE ESPECIAL (11)



Lisboa e Sines: retrato de dois dos principais portos nacionais

Novo porto de Lisboa

Governo quer lançar concessão este ano. Exploração deverá iniciar-se em 2020



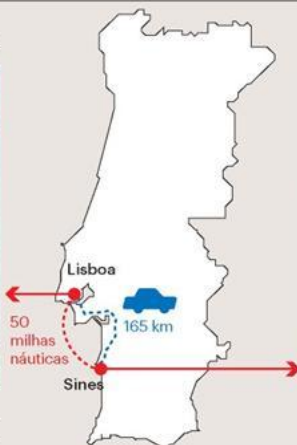
Comprimento de cais na 1.ª fase:	700 m (1500 m na 2.ª fase)
Capacidade na 1.ª fase:	1 milhão de TEU/ano (2 milhões na 2.ª fase)
Investimento a realizar na 1.ª fase:	584 milhões de euros + 160 milhões para ligação ferroviária

Porto de Sines

Concessionado à PSA (Singapura). Exploração desde 2004



Actual comprimento de cais:	730 m (940 m na 3.ª fase)
Actual capacidade:	1,1 milhões de TEU/ano (1,7 milhões na 3.ª fase)
Investimento privado realizado:	135 milhões de euros
Investimento privado a realizar:	até 150 milhões na 3.ª fase (+ 40 milhões públicos)

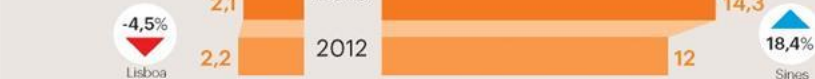


Dados sobre infra-estruturas actuais



Mercadorias em milhões de toneladas

Entre Janeiro e Maio



Contentores em TEU

Entre Janeiro e Maio



Fonte: Administração do Porto de Sines, Administração do Porto de Lisboa, Governo

J. Guerrero

→ tráfego foram feitas sem ter em conta a actual crise" e questiona o facto de se antever um congestionamento, "quando o porto está com crescimentos negativos".

De facto, o transporte de mercadorias no porto de Lisboa caiu 4,5% entre Janeiro e Maio deste ano, face ao mesmo período de 2012. Todavia, não se pode analisar estes dados sem ter em conta os impactos das greves que ocorreram entre Agosto e Dezembro. Novas paralisações parciais começaram esta semana, prolongando-se até Julho.

Quem também tem contestado ferozmente o projecto são os autarcas na margem sul, especialmente a presidente da Câmara Municipal de Almada, Maria Emília de Sousa, que ameaçou levar o caso a tribunal

e entregou na Assembleia da República uma petição contra o terminal de contentores da Trafaria.

Além das questões ambientais, a grande preocupação dos municípios é a interferência que a visão do Governo terá nos seus próprios planos para a zona, indo inclusivamente contra o que está previsto no Plano Director Municipal (PDM) de Almada.

Marés rivais em Sines

A contestação não tem, porém, chegado sozinha. A maioria dos que estão contra tem acenado com uma alternativa à Trafaria: a aposta no porto de Sines. Coincidência ou não, foi desde que o Governo anunciou, em Fevereiro, o projecto na margem sul que ganhou fôlego a vontade de antecipar para este ano a expansão

A contestação ao projecto tem passado pela defesa de uma maior aposta em Sines. O Governo reúne-se hoje com a PSA para discutir a expansão do terminal de contentores, que implica esforço financeiro público

do Terminal XXI, concessionado à PSA, de Singapura.

O pedido de antecipação enviado ao executivo ficou em *stand by* e será discutido hoje numa reunião agenda entre o Ministério da Economia e o concessionário. Expandir o terminal de contentores de Sines para os 940 metros de cais e capacidade para 1,7 milhões de TEU significará um investimento entre 90 e 150 milhões de euros, aos quais se somará uma participação pública (na ordem dos 40 milhões).

A favor da aposta no porto alentejano, sobretudo por via da concessão do programado Terminal Vasco da Gama, jogam factores como a profundidade das águas, o crescimento que tem registado e os receios de que a Trafaria possa refrear

o seu desenvolvimento. Mas o facto é que Sines é uma infra-estrutura dedicada ao transbordo e não à entrada de mercadorias no país, até pela sua distância das grandes zonas de afluência, a norte de Lisboa.

Entre os estudos que falta concluir e a necessidade de consenso, o que importa para o sector portuário nacional (e, consequentemente, para o país) é garantir que se assegura a competitividade face às ameaças que vêm de infra-estruturas como a de Algeciras (Cádiz) ou, mais recentemente, Ferrol (Corunha). A actual agitação em terra poderá, uma vez mais, pôr em causa esse objectivo.

Esta série tem o apoio do **BBVA**