



# Contestação à opção do Governo pelo terminal no Barreiro sobe de tom

**Transportes** Adfersit aponta Setúbal como solução e alerta para os riscos de custos e de compensações ao concessionário.

Nuno Miguel Silva  
nuno.silva@economico.pt

A contestação à opção do Governo para construir o terminal de contentores no Barreiro está a subir de tom. Depois das primeiras críticas do bastonário da Ordem dos Engenheiros, Carlos Matias Ramos, que foi acompanhado por diversos técnicos e especialistas no sector portuário, ontem foi a vez de a Adfersit - Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes emitir um comunicado considerando que a opção por este investimento não serve a competitividade da economia nacional. No entender desta associação de gestores e especialistas de topo no sector dos transportes em Portugal, no Barreiro, deverá apenas ser construído um terminal para carga fraccionada, granéis (cimento, cereais, etc) e contentores, "com fundos inferiores aos do projecto actual (16 metros) mas que mesmo assim permita o acesso de navios que

façam ligações directas a muitos outros portos europeus".

"Para melhorar a oferta portuária de carga contentorizada na região de Lisboa, sugere-se ao Governo que equacione e estude as vantagens e desvantagens de todas as alternativas que sirvam a região (situem-se ou não na área de jurisdição da APL) e que depois de um debate público informado, isto é, sustentado em estudos técnico-económicos públicos e escrutináveis, tome uma decisão sobre qual a melhor solução", defende a Adfersit, presidida por Mário Nobre.

Esta associação coloca como alternativa a possibilidade de Setúbal: "o custo de investimento no porto de Setúbal para um terminal de contentores com um cais com o mesmo comprimento e fundos de 15 metros, com uma capacidade semelhante ao terminal previsto para o Barreiro custaria aproximadamente 150 milhões de euros, de acordo com dados da Administração dos Portos de Setúbal e de Sesimbra (APSS)".

A Adfersit sublinha que o custo de investimento no projecto previsto para o Barreiro oscila entre 600 milhões de euros, incluindo acessos e equipamentos) e 800 milhões de euros, de acordo com algumas fontes independentes, aludindo à contestação já assumida pelo bastonário da Ordem dos Engenheiros e a um estudo do CEGE

## PASSOS DO PROJECTO

● A primeira opção do Governo para construir um novo terminal de contentores na área portuária de Lisboa foi a Trafaria, mas a contestação levou o Ministério da Economia a encontrar uma alternativa no Barreiro.

● A opção Barreiro tem o apoio da Câmara Municipal local e o Governo já entregou a candidatura ao financiamento comunitário para os respectivos estudos e projectos.

Centro de Estudos de Gestão, do Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG), de Novembro passado, sobre as várias localizações possíveis para um terminal de contentores na região entre Lisboa e Setúbal.

"O projecto do novo terminal de contentores no Barreiro, de acordo com o Grupo de Trabalho para os Investimentos de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA) começou por ser de águas profundas e depois, sem se perceber porquê, deixou de o ser. Ou seja, não se percebe qual a função do terminal no sistema logístico nacional", critica a Adfersit.

Segundo esta associação de gestores e de especialistas de topo do sector dos transportes, no Barreiro, "existe o risco de atribuição de compensações de tráfego ao futuro concessionário", uma questão que a Adfersit diz ter colocado à Secretaria de Estado dos Transportes e sobre a qual não terá obtido qualquer resposta. A associação liderada por Mário Nobre acres-

centa ainda que "apesar da APL [Administração do Porto de Lisboa] estimar o custo das dragagens de manutenção no Barreiro em cerca de 1,5 milhões de euros por ano, é impossível negar que existe um risco real de poderem vir a custar bem mais de 20 milhões de euros anuais".

"Reduzir substancialmente os custos das dragagens iniciais e de manutenção para valores razoáveis (assunto a estudar, que se admite poderá conduzir a fundos próximos de 10 metros) que eliminem os riscos do projecto actual e melhorem a relação custos/benefícios", é outra recomendação que Adfersit envia ao Governo no que respeita a esta matéria.

Recorde-se que a opção do Barreiro para construir um novo terminal de contentores na área portuária de Lisboa não é a primeira escolha, uma vez que inicialmente esse projecto foi apontado para a Trafaria, tendo-se desistido dessa localização devido à forte contestação movida contra o empreendimento. ■