

Porto de Lisboa quer novo terminal construído no Barreiro

Presidente do Porto de Lisboa, Marina Ferreira, defende que o Barreiro será a expansão natural para o porto da capital. Agência Portuguesa do Ambiente anuncia hoje as medidas necessárias para aprovar a declaração de impacto ambiental do novo terminal do Barreiro. ➔ **P24 A 26**

Área de contentores de Alcântara vai ser reforçada em 60%

Portos nacionais batem novo recorde em 2014



ACTIVIDADE NOS PORTOS NACIONAIS

ENTREVISTA MARINA FERREIRA Presidente da Administração do Porto de Lisboa

“Barreiro será expansão natural do porto de Lisboa”

Portos Marina Ferreira encontra-se hoje em Bruxelas com a comissária europeia dos Transportes para apresentar o projecto do novo terminal de contentores e anunciar candidatura a fundos.

Nuno Miguel Silva
nuno.silva@economico.pt

No dia em que se aguarda o relatório da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) a explicitar as medidas necessárias para aprovar a declaração de impacto ambiental ao novo terminal de contentores no Barreiro, Marina Ferreira, presidente da Administração do Porto de Lisboa (APL), dá uma entrevista ao Diário Económico defendendo esta localização até à última instância. Ainda hoje, Marina Ferreira, num encontro restrito em Bruxelas, para que foi convidada pela comissária europeia dos Transportes, Violeta Bulc, irá anunciar a candidatura do projecto aos fundos do Plano Juncker, das redes transeuropeias e do Banco Europeu de Investimento.

A APL já concluiu os estudos do novo terminal de contentores? O Barreiro é irreversível?

A APL fez uma análise dos vários locais para um novo terminal de contentores, que concluiu que a Trafaria era a localização que tinha custos mais reduzidos para a actividade portuária, mas perdia para o Barreiro em impactos ambientais, custos de acessibilidades e zonas potenciais de desenvolvimento. Neste momento, está em análise na APA a proposta de definição de âmbito para saber quais as medidas necessárias para que a declaração de impacto ambiental seja aprovada. Está previsto que o relatório da APA sobre seja conhecido no dia 19 [hoje].

Que poderá sair do relatório?

O relatório vai fixar quais os estudos de impacto ambiental a fazer. Qual a estimativa sobre os custos das dragagens de manutenção no Barreiro?

Apesar de não termos números definitivos e finos, temos a garantia de que os custos de dragagem

de manutenção não serão superiores a um milhão, 1,5 milhões de euros por ano. Estes são custos de dragagem que decorrem de concursos que a APL faz de três em três anos, não são arbitrários. Validamos todos os valores antes de os tornar públicos. Estou absolutamente confiante neles.

Como chegou a estes valores?

Lançamos concursos para dragagens de três em três anos. O que a APL tem pago nos últimos anos é três euros por cada metro cúbico, enquanto os estudos apresentados pelo Bastonário da Ordem dos Engenheiros apontam para custos de seis euros por metro cúbico, não percebo porquê. E há ainda mais um factor que será positivo: neste momento, a APL faz dragagens de cerca de um milhão de metros cúbicos por ano e prevenimos que com o alargamento do canal de navegação para o Barreiro, passaremos a ter dragagens de dois milhões de metros cúbicos por ano. É natural que o preço de dragagem por metro cúbico venha ainda a baixar.

Então, não há problemas com as dragagens no Barreiro?

GESTÃO PÚBLICA E CARREIRA POLÍTICA

Da Carris à APL

Marina Ferreira, licenciada em Direito e militante do PSD, tem feito uma carreira entre a política e a gestão de empresas públicas, em particular no sector dos transportes. Foi a primeira e única mulher a presidir à Câmara Municipal de Lisboa, entre Maio e Julho de 2007. Passou várias vezes pela Carris, liderou a EMEL e chegou à presidência da APL em Fevereiro de 2013.

Curiosamente, é um dos aspectos mais competitivos a favor da localização do Barreiro. Primeiro, porque o assoreamento na margem Sul é bastante inferior ao da margem Norte; em segundo, porque o tipo de sedimentos conhecidos e estudados há muitos anos pela APL são perfeitamente normais para efeitos de dragagem; e em terceiro, porque o facto de ser um terminal estuarino faz com que o investimento em infra-estruturas portuárias seja muitíssimo reduzido e, portanto, com impacto ambiental muito baixo. Um terminal no Barreiro não carece de qualquer molhe significativo de protecção, que tem efeitos ambientais superiores às dragagens, em erosão costeira. Daí a surpresa com que recebemos as críticas.

E os solos contaminados?

No Barreiro, não temos solos contaminados para dragagem, só em terra, no território da Baía do Tejo. Os críticos ao projecto dizem também que o canal de navegação não permitirá a passagem de dois navios em simultâneo...

Isso só sucede num troço do rio. A impossibilidade de passarem dois navios em simultâneo no canal de navegação para o Barreiro só se irá colocar em navios com calados de 14,5 metros, que podem carregar entre oito e 12 mil TEUS [medida-padrão equivalente a contentores com 20 pés de comprimento], podendo circular em todo o canal navios de menores dimensões nos dois sentidos.

Então, o terminal no Barreiro só traz vantagens?

Sim. O Barreiro tem outra vantagem, que é a possibilidade de ter uma zona logística e tecnológica associada, propriedade do Estado através da Parpública e da Baía do Tejo. Além de ter o apoio das comunidades locais através da autarquia. O Barreiro é já hoje uma zona de terminais portuários da

APL, [Tanquiper e Atlanpor]. Se for decidido que o novo terminal será no Barreiro, será uma expansão natural para o porto de Lisboa. Já está fechado o valor do investimento?

Ainda não temos o projecto feito, pelo que não posso falar de valores. Só após a recepção do relatório de definição de âmbito é que lançaremos o concurso para o projecto de execução.

Quais os grupos interessados?

Temos muitos interessados, mas não os posso revelar. Iremos passar a informar regularmente os potenciais investidores.

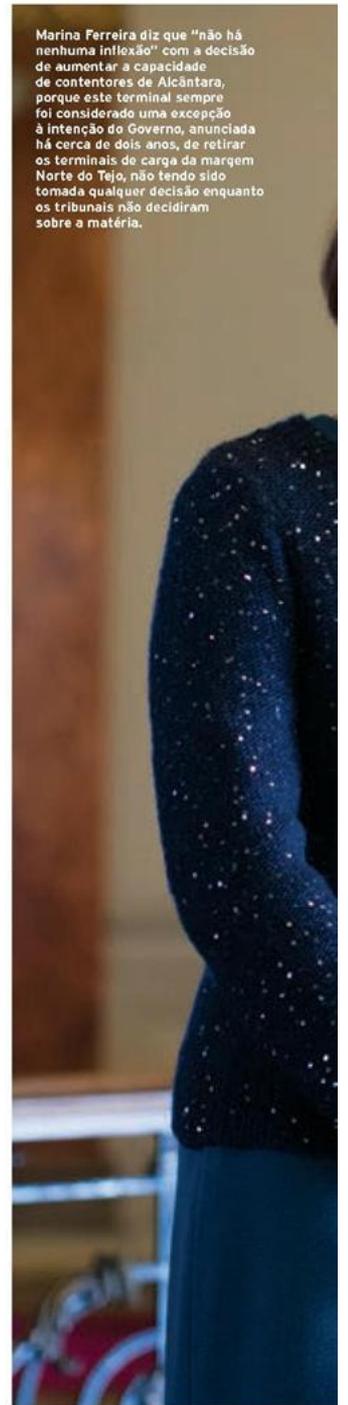
Só haverá um concessionário?

Só haverá um concessionário, mas pode ganhar um consórcio com vários candidatos. Será o investidor privado a assumir todo o investimento portuário, incluindo as dragagens iniciais.

O concurso público internacional poderá ser este ano?

Penso que será possível lançar o concurso este ano, mas tudo vai depender da decisão política. Mas, o mais importante é que estamos a ultimar a apresentação deste projecto para candidatura aos fundos comunitários. Não se trata de fundos de coesão, mas fundos comunitários geridos pela própria Comissão, no âmbito dos 'Connecting Europe Facility' (CEF). Não são verbas a fundo perdido, são financiamentos a custos mais baixos, que depois o concessionário terá de reembolsar. No próximo dia 19 [hoje], terei uma reunião com a comissária europeia dos Transportes. O porto de Lisboa foi o único porto português convidado e irei aproveitar para explicar as vantagens do projecto do novo terminal de contentores. Iremos tentar empréstimos em condições mais favoráveis também junto do Plano Juncker e do Banco Europeu de Investimento. ■

Marina Ferreira diz que “não há nenhuma inflexão” com a decisão de aumentar a capacidade de contentores de Alcântara, porque este terminal sempre foi considerado uma excepção à intenção do Governo, anunciada há cerca de dois anos, de retirar os terminais de carga da margem Norte do Tejo, não tendo sido tomada qualquer decisão enquanto os tribunais não decidiram sobre a matéria.





200

É o número de comboios que a partir de ontem passou a fazer diariamente o trajecto rápido na linha de Cascais, o que representa uma diminuição

de 51 comboios por dia. A CP tomou esta medida por considerar que o número de passageiros não justificava a anterior frequência de comboios.

AGENDA

- Aicep faz 'roadshow' em empresas para identificar e gerar oportunidades reais de negócio.
- Secretário de Estado do Turismo, Adolfo Mesquita Nunes, em almoço-debate da Câmara de Comércio e

- Indústria Luso-Francesa.
- Sindicato dos trabalhadores da PT reúne-se com a CMVM.
- AIP divulga estudo sobre internacionalização das PME portuguesas nos mercados da CPLP.

Paulo Figueiredo



Alcântara é para manter e expandir área em 60%

APL pediu ao Governo para nomear comissão de renegociação do contrato da Liscont para acertar os detalhes do reforço de capacidade no terminal de contentores.

Final, o terminal de contentores de Alcântara não vai fechar. Após anos de muita polémica, o terminal concessionado à Liscont, participada do grupo Mota-Engil, não só não vai ser encerrado, como vai ser expandido dos actuais 100 mil metros quadrados de área operacional para 160 mil metros quadrados, um crescimento de 60%, embora os terrenos já estejam na órbita do concessionário privado.

Esta é uma das grandes apostas da APL para o ano em curso. "O terminal de Alcântara será o principal desafio que temos pela frente. O seu desenvolvimento é fundamental para o desenvolvimento do porto de Lisboa e do sistema portuário nacional e um dos problemas fundamentais para a APL resolver em 2015", diz Marina Ferreira, presidente da APL. "Estamos apostados em fazer um novo plano de desenvolvimento para o terminal de Alcântara durante este ano", revela, em entrevista ao Diário Económico.

A responsável acrescenta que o terminal de contentores de Alcântara "está identificado pela APL como o principal foco de desenvolvimento do porto de Lisboa durante este ano", avançando que já solicitou, recentemente, à Secretaria de Estado dos Transportes que fosse, rapidamente, constituída a comissão de renegociação do contrato de concessão deste terminal, a qual será presidida pela APL ou pela Unidade Técnica de Apoio às Parcerias (UTAP), no âmbito da Secretaria de Estado das Finanças.

"Defendemos desde logo que passe a ser utilizado para a operação de contentores todo o terreno que está entregue à Liscont, entre a área da gare de passageiros da gare marítima de Alcântara e a gare marítima da Rocha Conde de Óbidos. É por aí que vai ser feita a expansão do terminal de Alcântara", adianta.

Marina Ferreira acrescenta que

será ainda necessário fazer a limpeza de uma área que já foi dragada, mas cujos inertes ainda não foram removidos, para se chegar a fundos de 16,5 metros, além de um investimento significativo em equipamentos de movimentação de cargas do terminal, a maioria dos quais já têm várias décadas.

"Não posso dizer quanto é que será o investimento total necessário, porque seria dar trunfos ao concessionário. Encomendámos um estudo ao BPI, para fazer a análise de viabilidade económico-financeira do projecto. O que posso dizer é que APL tentará alocar ao investidor privado todo o

Venda de edifícios pode render 14 milhões

Alcântara será também importante para o porto de Lisboa em 2015 porque a APL está a preparar a transferência dos serviços da sede (na Rua da Junqueira) para a Gare Marítima de Alcântara. "A APL vai, finalmente, para o porto de Lisboa. Estamos a trabalhar com a Direcção-Geral do Património e da Cultura para proceder à recuperação das gares marítimas de Alcântara e da Rocha Conde de Óbidos, incluindo os painéis de Armada Negreiros. Será uma recuperação progressiva, mas penso que vamos conseguir fazer a transferência dos serviços da APL até ao final do primeiro semestre deste ano, até porque a APL aqui na sede tem apenas oito funcionários neste momento", revela Marina Ferreira. O edifício já está no mercado à venda por cinco milhões de euros. O ano passado, a APL vendeu todo o património possível: dois edifícios em Santa Apolónia e um em Cascais, com um encaixe de nove milhões de euros. Agora, só resta o edifício-sede. "Tudo o resto é domínio público, não é vendável. Nesse aspecto também, 2014 foi um ano muito positivo. Todos os edifícios foram vendidos dentro dos valores homologados pela Direcção-Geral do Património do Estado. Todo o montante do encaixe foi afecto à redução da dívida da APL", sublinha a presidente do porto de Lisboa.

investimento que for possível", garante Marina Ferreira.

O desajo da presidente do porto de Lisboa é que as reuniões da comissão de renegociação do contrato com a Liscont comecem ainda no primeiro trimestre e que haja uma decisão até ao final do primeiro semestre.

"Esta é uma capacidade já instalada e que ainda não está a funcionar em pleno, porque essa área não está infra-estruturada para poder acolher a recepção de contentores. É óbvio que a APL também tem de assumir responsabilidades pelas indefinições que foram ocorrendo", admite Marina Ferreira.

Após muita polémica, o ano passado, o Tribunal Constitucional deu razão à concessionária Liscont, considerando que o prazo de concessão termina a 2042. A presidente da APL alerta que "é preciso definir de que concessão se está a falar".

Faço ao projecto inicial de expansão do terminal de Alcântara, está posta de parte, por agora, devido aos actuais constrangimentos orçamentais, a obra de infra-estruturação ferroviária, com o desnívelamento do nó ferroviário de Alcântara. "Terá ainda de haver alguma reordenação na circulação rodoviária, embora pense que os impactos sejam nitidamente inferiores ao que estava previsto. Como essa questão já tinha sido aprovada pela Câmara Municipal de Lisboa nessa altura, esse não será um factor crítico para o projecto", explica.

A presidente do porto de Lisboa defende que os três constrangimentos ao desenvolvimento do terminal de contentores de Alcântara - Declaração de Impacto Ambiental negativa face ao primeiro projecto de expansão, demora na decisão do Tribunal Constitucional sobre o diferendo jurídico e a própria situação laboral no porto da capital, com muitas paralisações nos últimos anos - explicam a quebra de 24,3% registada na movimentação de contentores no último ano (ver pág. 26). Uma situação que se pretende inverter em 2015. ■ N.M.S.



ACTIVIDADE NOS PORTOS NACIONAIS

Paulo Alexandre Coelho

PORTO DE SETÚBAL EXPORTOU 67% DO TOTAL DE CARGAS MOVIMENTADAS

O porto de Setúbal exportou o ano passado 5,2 milhões de toneladas, o que correspondeu a 67% do total de cargas movimentadas na vertente internacional (7,7 milhões de toneladas). As exportações para a União Europeia cresceram mais de 25%, enquanto para os países terceiros subiram 19%. O cimento liderou em termos de tipo de mercadorias, com 1,9 milhões de toneladas, seguindo-se os produtos metalúrgicos, o clínquer (produto-base para produção de cimento), adubos, minérios, madeira e papel.



Portos nacionais fecharam 2014 com novo máximo de cargas movimentadas

Portos Mercadorias movimentadas no ano passado devem ter chegado aos 82,5 milhões de toneladas, uma subida de 4%.

Nuno Miguel Silva
nuno.silva@economico.pt

O porto de Sines manteve-se como o principal porto nacional no ano passado, ao movimentar cerca de 37,6 milhões de toneladas, um crescimento de 3% face ao ano precedente. Uma subida apesar da paragem técnica, por várias semanas, da refinaria da Galp, que teve um impacto negativo no total de exportações e de granéis líquidos movimentados pelo porto alentejano.

Um dos segmentos no qual o porto de Sines, presidido por João Franco, teve melhor desempenho no ano passado continuou a ser o dos contentores. Depois de ter pela primeira vez entrado para o 'top' 100 mundial na área de contentores, o porto de Sines voltou a registar um crescimento de 32%, passando de 931.036 TEU (medida-padrão equivalente a contentores com 20 pés de comprimento) para 1.227 milhões de TEU.

No entanto, pelos motivos referidos, não foi Sines o porto que mais cresceu, em 2014, em movimentação de mercadorias em Portugal, cabendo esse título ao porto de Setúbal. O porto sadino registou um crescimento de 14,3% nas cargas movimentadas, passando para um total de oito milhões de toneladas anuais, um novo recorde absoluto do porto liderado por Vítor Caldeirinha. E com subidas em todo o tipo de cargas, incluindo no segmento de contentores, de 61%, para mais de 95 mil TEU.

Os responsáveis da Administração dos Portos de Setúbal e de Sesimbra (APSS) recordaram, em comunicado recente, que o porto tem conseguido um crescimento de um milhão de toneladas por ano nos últimos três anos, "o que abre perspectivas de o porto de Setúbal vir a ser um portos 'core', até 2018, com dez milhões de toneladas anuais, tendo em conta a sua grande capacidade instalada".

Logo a seguir no ritmo de

ALGUNS DADOS DOS PORTOS

● Os portos de Leixões, Setúbal e Aveiro bateram recordes históricos e cresceram em todos os segmentos de carga.

● O porto de Lisboa foi afectado pelo comportamento negativo dos contentores, que registaram uma quebra de 9,4% em termos globais e de 24,3% no terminal da Liscont, em Alcântara.

crescimento de cargas no ano passado, posicionou-se o porto de Aveiro, consolidando com o porto da Figueira da Foz, com uma subida de cerca de 9%, para um total de 6,6 milhões de cargas movimentadas, igualmente novo máximo absoluto do porto liderado por José Luís Cacho.

Leixões, o segundo maior porto nacional, encerrou 2014 também com novo recorde de mercadorias movimentadas, ultrapassando o limiar dos 18 milhões de toneladas e conseguindo um crescimento de 5,3% face a 2013. Também neste porto, comandado por Brogueira Dias, se verificou uma subida em todos os segmentos de carga. Nestes dados, não estão incluídas as cargas do porto de Viana do Castelo com o qual Leixões se encontra em processo de fusão. Não estando ainda disponibilizados os dados do porto minhoto até ao final do ano passado, as cargas movimentadas por Viana do Castelo

entre Janeiro e Novembro do ano passado ascenderam 413 mil toneladas, uma quebra de 3,4%. Até ao final do ano, esse volume deverá ter chegado às 450 mil toneladas, mas terá sido difícil inverter a tendência de quebra do porto de Viana do Castelo.

Esta não terá sido a única excepção à tendência de subidas e de recordes históricos na movimentação de mercadorias nos portos nacionais, uma vez que também o porto de Lisboa, sobre o qual ainda não há dados finais do ano, chegou a Novembro com um acumulado de quase 10,8 milhões de toneladas movimentadas, uma redução de 3,1% face ao período homólogo de 2013.

Assim, em termos gerais, o conjunto dos portos nacionais, encerrou 2014, garantidamente, com 81,5 milhões de toneladas (mais 2,77% que em 2013), mas muito provavelmente esse valor terá ficado perto dos 82,5 milhões de toneladas (mais 4%). ■