



“Barreiro será maior do que dizem”

Marina Ferreira, presidente do Porto de Lisboa, revela que a chinesa Fosun está na corrida

Uma bacia de acostagem de navios com 17 metros de profundidade e a capacidade para receber porta-contentores com 8000 TEUS (unidade padrão de um contentor com 20 pés de comprimento) são dois dos principais parâmetros “oficiais” que serão propostos pela Administração do Porto de Lisboa (APL) para a construção do futuro terminal de contentores do Barreiro.

Para a presidente da APL, Marina Ferreira, “esta informação oficial, agora divulgada, rebate as limitações que alguns engenheiros apontaram à capacidade projetada para este terminal de contentores, que será maior do que dizem”.

Assim, Marina Ferreira garante que o projeto que a APL avaliou para o Barreiro “é bastante melhor do que as indicações técnicas que alguns engenheiros admitiram”.

Na semana passada, a Ordem dos Engenheiros divulgou um estudo que limitava a utilização do Barreiro a navios com 2800 TEUS. Mas a APL diz que o seu projeto “foi pensado para navi-

TERMINAL DO BARREIRO

Área de implantação

■ O terraplano será desenvolvido numa área máxima de 95 hectares, que incluirá a 1ª e 2ª fases do projeto

Plataforma

■ A 1ª fase do terminal terá capacidade para operar um milhão de TEUS, numa frente de acostagem de 796 metros, que poderá receber navios com 8000 TEUS e um calado de 14,5 metros, que acedem ao terminal por canais com mais de 16 metros de profundidade

Investimento

■ Ascende a €582 milhões, repartidos entre €553 milhões para a plataforma portuária e €29 milhões para as acessibilidades terrestres

os com uma capacidade quase três vezes superior”.

Além disso, diz, “há diversos operadores internacionais potencialmente interessados neste projeto, o que conforta a APL para a fase em que o concurso foi lançado — respeitando os pressupostos ambientais que permitam avançar para esta obra —, e depois de obtida a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável”, refere a presidente da APL.

Entre os grupos que manifestaram interesse estão os dinamarqueses da Maersk, donos da operadora de terminais AP Moller, como o Expresso noticiou na semana passada, e os chineses da Fosun Public Utilities e do grupo China Shipping.

“Nos contactos que foram mantidos na APL, ficámos confortados porque sabemos que estes potenciais investidores têm interesse em montar uma operação de contentores na zona do estuário do Tejo, que sirva o mercado natural do Porto de Lisboa, o que será decisivo para garantir o êxito de um concurso público para a

construção e gestão desta infraestrutura portuária”, comenta Marina Ferreira.

Os problemas ambientais que alguns técnicos invocaram na semana passada em relação à dragagem dos canais de acesso ao Barreiro “não refletem a realidade do Barreiro, porque os canais do Tejo naquela zona não têm os níveis elevados de poluição que foram referidos”, diz Marina Ferreira.

Numa gradação, de 1 a 5, sobre a poluição das lamas que têm de ser dragadas nos canais de acesso ao Barreiro, uma informação divulgada na Ordem dos Engenheiros admitiu que serão extraídas lamas contaminadas com níveis 4 e 5. Estes níveis correspondem a casos extremos de poluição das lamas, que teriam de ser objeto de descontaminação por empresas especializadas — operações dispendiosas que implicam o transporte das lamas para locais específicos onde serão tratadas, inviabilizando a sua reutilização para encher o aterro do terminal do Barreiro. Mas a presidente da APL refere

que, “ao contrário do que foi dito, a dragagem dos fundos dos canais de acesso ao Barreiro poderá ser reutilizada no aterro da plataforma que terá de ser construída para formar o cais do terminal de contentores”.

Poluição está no Seixal

“A única zona do Tejo mais próxima, com canais poluídos, localiza-se no Seixal, resultante da poluição provocada durante várias décadas pela siderurgia, mas essa não é a realidade dos canais de acesso ao Barreiro, onde não há lamas nos níveis 4 e 5”, garante a responsável.

Por outro lado, “foram feitos estudos detalhados que incluíram a avaliação estratégica da oferta logística local, permitindo que a APL identificasse uma procura efetiva para terminais de contentores no estuário do Tejo com uma capacidade de 1 a 2 milhões de TEUS”, refere. “É isso que pretendemos fazer no Barreiro, tal como anteriormente foi proposto para a Trafaria, ou seja, queremos construir um terminal portuário no estuário do Tejo que responda às necessidades identificadas junto dos operadores do mercado de transporte de contentores”, esclarece Marina Ferreira.

Os referidos estudos foram feitos pela consultora ATKearney — em junho de 2013 para a Trafaria e em julho de 2014 para o Barreiro.

Além da posição favorável da autarquia do Barreiro, a criação de um porto de contentores nesta zona permitiria tirar partido de uma área de expansão de 350 hectares, correspondentes ao parque industrial da antiga CUF, atualmente integrados na empresa pública Baía do Tejo, presidida por Jacinto Pereira.

Depois de concluídas todas as tramitações prévias — autorizações ambientais e licenciamento da construção — a APL admite que o concurso público para construção e gestão do terminal de contentores do Barreiro poderá ser lançado em 2016. A entrada em operação da primeira fase (com um cais de 796 metros) está prevista para 2021. A segunda fase será construída em função do ritmo de crescimento da atividade e terá um cais de 704 metros.

J.F. PALMA-FERREIRA
jferreira@expresso.imprensa.pt



A presidente da APL, Marina Ferreira, diz que o projeto para o Barreiro responde às necessidades do transporte de contentores FOTO TIAGO MIRANDA

TRANSPORTES

Aeroporto no Montijo deve ter acesso fluvial

Porto de Lisboa será ouvido sobre a ligação dedicada entre Lisboa e o futuro aeroporto do Montijo

A Administração do Porto de Lisboa (APL) foi sondada sobre a criação de uma ligação fluvial exclusivamente destinada a assegurar acessos rápidos entre Lisboa e o futuro aeroporto do Montijo, atendendo a que esta ligação será fundamental para manter a competitividade dos acessos ao aeroporto. No entanto, a presidente da APL, Marina Ferreira, diz que não

se pronuncia sobre o assunto até a questão ser formalmente debatida.

Trata-se da criação da ligação fluvial ao projeto de expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa — “Portela + 1” —, que utilizará a base aérea do Montijo em complemento com o aeroporto da Portela. Esta ligação rápida dos passageiros a Lisboa poderá ser feita por catamarã ou jefoil, admitiram fontes próximas a este projeto.

O futuro aeroporto será operado sobretudo pelas companhias de baixo custo

e os especialistas em transportes reconhecem que só com uma ligação fluvial é que poderá ser garantida a competitividade dos tempos de acesso a Lisboa.

Além disso, as mesmas fontes consideram que o impacto da chegada dos passageiros, por jefoil ou catamarã, ao Terreiro do Paço, ao Cais do Sodré ou ao Parque das Nações é completamente diferente do impacto que teriam se só pudessem chegar a Lisboa por camioneta, autocarro, ou mesmo por comboio, atravessando uma ponte.

A questão dos operadores da travessia fluvial será a mais simples, porque há um conjunto de hipóteses e soluções admissíveis, incluindo o recurso aos serviços da Transtejo-Soflusa.

Esta questão deverá ser discutida em breve, atendendo a que os especialistas da ANA — Aeroportos de Portugal e do seu acionista Vinci têm de ter todas as soluções avaliadas a muito curto prazo.

A enquadrar as rotas da ligação fluvial entre Lisboa e o aeroporto do Montijo está a

questão da navegabilidade do Tejo e da necessidade de serem feitas dragagens complementares em determinados canais.

Até ao final dos anos 60 o porto de Lisboa foi navegável até Santarém. A APL sabe que não poderá recuperar esta navegabilidade, mas é consensual no sector que a acessibilidade do Tejo deve ser melhorada.

Atualmente há atividades económicas subaproveitadas, como é o caso do transporte fluvial de mercadorias para as plataformas logísticas da margem norte. J.F.P.F.