

COMUNICADO

O terminal de contentores da Trafaria

A ADFERSIT sempre considerou a Trafaria como o local natural para a expansão do porto de Lisboa, dadas as excelentes condições de que dispõe do ponto de vista da hidráulica marítima e fluvial, incluindo águas profundas. No entanto considera precipitada a recente decisão do Governo de construir um novo terminal de contentores na Trafaria pelas seguintes razões:

- não dispõe actualmente de acessos terrestres. Como o porto de Lisboa serve essencialmente o mercado local da Grande Lisboa, 70% do qual se situa ao norte do Tejo, são fundamentais as ligações rodoviárias ao norte do Tejo. Actualmente a Trafaria não dispõe de uma ligação rodoviária, próxima e de qualidade adequada, à margem norte do Tejo.
- não foi antecedita dos estudos necessários à sua adequada fundamentação, incluindo a comparação com alternativas, nomeadamente o porto de Setúbal. Este encontra-se a uma distância da ponte da Vasco da Gama inferior ao terminal da Trafaria, e pode ser dragado para permitir fundos de 15m com um custo muitíssimo inferior ao da construção do terminal da Trafaria. Assim serviria navios de calado semelhante e até um pouco superiores aos que actualmente escalam o porto de Lisboa, e com área de expansão.
- Portugal precisa de uma estratégia para atrair os grandes navios porta-contentores, para evitar que as empresas portuguesas continuem a precisar de utilizar os grandes hubs marítimos do norte da Europa e do Mediterrâneo nas suas ligações aos destinos mais afastados da Europa, onerando as nossas trocas comerciais e reduzindo a competitividade das nossas empresas e da nossa economia. Por isso

deveria ser objectivo da política portuária criar condições para o desenvolvimento de pelo menos um hub marítimo português. Para este efeito a massa crítica e a dimensão são importantes, pelo que no início é preferível concentrar a capacidade num único porto, que actualmente só pode ser Sines. O terminal da Trafaria poderá justificar-se numa fase posterior, em particular depois de construir uma travessia rodoviária Algés-Trafaria para servir o mercado local da Margem Norte do Tejo com escalas directas de grandes navios e em função evolução da procura e necessidades futuras.

Assim, dadas as dúvidas sobre o interesse desta obra no contexto actual, se o Governo decidir prosseguir com a opção anunciada, eventualmente para aproveitar o interesse de operadores em especial de transshipment, caso exista, então recomenda-se ao Governo que não aplique dinheiros públicos nem na construção do terminal nem dos acessos, em especial os ferroviários, que deverão ser concessionados a privados, sem riscos para o Estado. Deverá ainda cuidar de obrigar os camiões que demandem o novo terminal a ter sistemas electrónicos de controlo, por forma a penalizar os que pretendam utilizar a ponte 25 de Abril nas horas de maior tráfego, para não agravar as já deficientes condições de serviço aí existentes.

A eventual transferência dos terminais de contentores do porto de Lisboa actualmente na margem norte do Tejo deve envolver grande cuidado e amplo debate, comparando as vantagens e desvantagens para a economia considerando a origem da carga, a qualidade dos acessos terrestres a terminais alternativos e as vantagens das economias de escala e concentração da oferta portuária. No caso do terminal de Alcântara, que não deve ser ampliado porque tem uma natureza temporária, é provável que essa análise desaconselhe a transferência antes da construção duma travessia rodoviária Algés-Trafaria que altere a forma como se equacionam as vantagens e desvantagens do terminal da Trafaria. Estas transferências, se e quando se efectuarem, deverão ser alvo de um plano integrado de mudança que permita a gradual adaptação das cadeias logísticas de forma faseada ao longo de vários anos, evitando-se a perda de competitividade da vasta indústria de exportação que os terminais suportam e a possível perda dos respectivos postos de trabalho.

Recomenda-se também ao Governo que, independentemente da questão do terminal portuário, promova o estudo do fecho da Golada (da Cova do Vapor ao Bugio) com vista à reposição do equilíbrio ambiental que existia antes das obras da abertura da Golada na década de 1940, protegendo assim a margem norte do Tejo dos temporais e as praias da Costa da Caparica do desassoreamento.

A Direcção da ADFERSIT

24 de Junho de 2013