

# COMUNICADO

## Terminal de contentores do Barreiro

Qualquer grande infraestruturas pública de logística e de transporte de mercadorias deve ter como função essencial **servir a competitividade da economia**. No entanto **não é este o caso do terminal de contentores do Barreiro**.

### Fundamentação:

1. o projecto do novo terminal de contentores do 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.
2. nunca se demonstrou que o Barreiro oferece vantagens competitivas em relação a localizações alternativas com capacidade para servir a região de Lisboa, como o terminal de contentores de St<sup>a</sup> Apolónia ou o porto de Setúbal.
3. o custo de investimento no terminal do Barreiro (incluindo acessos e equipamentos) é de cerca de 600 milhões de euros de acordo com a Administração do Porto de Lisboa, APL, (ref 1) e 800 milhões de acordo com algumas fontes independentes (refs 2 e 3). A diferença deve-se a variações no custo de dragagens e incertezas sobre a necessidade de tratamento de sedimentos contaminados. Por outro lado o custo de investimento no porto de Setúbal para um terminal de contentores com um cais com o mesmo comprimento e fundos de 15 m, 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 Sesimbra), APSS, sobre a expansão do porto de Setúbal.

4. os argumentos ambientais com que se justifica o terminal do Barreiro, relacionados com a revitalização da zona onde se insere, só por si não justificam o investimento previsto,
5. existe o risco de atribuição de compensações de tráfego ao futuro concessionário, dado não se ter obtido resposta da Secretaria de Estado das Infraestruturas ao pedido seguinte: “Admita-se que os eventuais concorrentes à concessão do terminal de contentores do Barreiro não estão dispostos a correr riscos de tráfego e que por essa razão exigem que se impeça o desenvolvimento de terminais de contentores no porto de Setúbal com fundos à cota -15m para evitar a concorrência, e/ou exijam compensações financeiras do Estado se não se verificarem níveis de tráfego previamente definidos. Tendo o Governo e a APL repetidamente afirmado que o terminal será um investimento privado, isso implicaria que se exclui liminarmente dar garantias contratuais deste tipo, mesmo que isso implique que o concurso de concessão do terminal de contentores do Barreiro fique vazio? Pede-se uma confirmação”.
6. apesar da APL 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 (refs 4 e 5). Questionada sobre quem pagaria as dragagens de manutenção, a APL respondeu que “como a APL não recebe qualquer tipo de apoio ou subsídio do Estado, a responsabilidade pelo pagamento das dragagens de manutenção será sempre dos privados, seja o concessionário, sejam os utilizadores do Porto, através da cobrança de taxa, tal como sucede já hoje”.
7. perante esta resposta dirigiu-se à APL e à secretaria de Estado das Infraestruturas a pergunta seguinte: “Se o risco das dragagens de manutenção custarem mais de 20 milhões de euros por ano se materializar, como é que se sabe que os utilizadores do porto de Lisboa estarão dispostos a pagar a taxa referida pela APL (ao concessionário ou à APL) em vez de procurar outro porto ou terminal mais competitivo? Se isso acontecesse, que garantias haveria de que no final não seriam os contribuintes a subsidiar a APL para esta poder pagar o custo das dragagens de manutenção (directamente ou através do concessionário)?” Esta pergunta não obteve resposta.

8. resulta dos pontos anteriores que quer o investimento seja público, quer seja privado, será sempre a população portuguesa, quer como contribuinte quer como consumidora, a pagar os custos de investimento e de manutenção

#### **Recomendações da ADFERSIT:**

**Assim face ao ónus e aos tremendos riscos que o terminal do Barreiro representa para os contribuintes e os consumidores, propõe-se ao Governo que abandone o projecto actual** e estude o redimensionamento deste terminal de forma a servir dois objectivos:

- I) Potenciar o desenvolvimento urbano e o investimento no Barreiro e concelhos vizinhos construindo um terminal para carga fraccionada, graneis e contentores, com fundos inferiores aos do projecto actual (16m) mas que mesmo assim permita o acesso de navios que façam ligações directas a muitos outros portos europeus
- II) 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 10m) que eliminem os riscos do projecto actual e melhorem a relação custos/benefícios.

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.

A Direcção da ADFERSIT

30 de Março de 2015