



TERMINAL DA TRAFARIA
AUDIÇÃO NA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
4 de Junho de 2013

Excelentíssimos Senhores Deputados,

Como tivemos oportunidade de dizer durante a audição referida em título, não conhecemos o detalhe do projecto do Terminal da Trafaria. A algumas perguntas que se nos colocam sobre o assunto não temos encontrado as respostas:

- Há algum estudo, recente e credível, que conclua que é necessário um novo Terminal de contentores no porto de Lisboa?
- Foram estudadas várias alternativas para a sua localização, tendo-se concluído que a Trafaria é o local mais adequado?
- Qual é o plano de ordenamento do novo Porto de Lisboa e Setúbal, no qual se deve enquadrar o Terminal da Trafaria?
- Foi equacionada a vocação desse terminal:
 - Transshipment, ou
 - Servir a região de Lisboa?

No entanto, temos todo o gosto em responder às questões que foram colocadas pelos Senhores Deputados.

PSD – Sr^a. Deputada Carina Oliveira

- **No PET já havia referência ao Terminal da Trafaria e ninguém levantou objecções, porquê só agora?~**
 - Por um lado pensou-se que seríamos chamados a pronunciar-nos se e quando fosse decidido avançar com o projecto.
 - Por outro, o Terminal da Trafaria, como projecto a realizar com investimento privado, não levanta à CPL objecções. A preocupação da CPL é com os terminais existentes na margem norte do Rio Tejo em Lisboa e com a continuidade desses terminais. A Trafaria não é solução alternativa a estas instalações que servem o *hinterland* natural do porto de Lisboa.
- **Quais os problemas que os portos apresentam e que deveriam ser resolvidos?**
 - As Administrações Portuárias deveriam ter como “Objectivo de Gestão” a competitividade do porto reduzindo ou eliminando a TUP Carga, reduzindo a TUP Navio, reduzindo as taxas fixas das concessões e adaptar as taxas variáveis à medida que a sua situação económica e eficiência o for permitindo. Não faz sentido haver lucros excessivos no final de cada ano sem deixar no mercado parte dessas verbas para podermos ser mais competitivos.
- **Qual a importância que teve a redução da TUP carga?**
 - Em alguns portos e para alguns tipos de carga a importância foi muito pouco significativa, noutros portos e para outros tipos de carga teve importância. É um movimento na direcção certa.
- **Portugal tem mercado para ter dois terminais de águas profundas?**
 - Quem tem a capacidade de decidir sobre a utilização de um terminal deste tipo são os grandes operadores globais, sejam armadores, operadores portuários ou operadores



logísticos. Se algum deles estiver disponível para financiar o investimento e assumir os riscos de tal decisão é porque tem mercado para ele.

- **O porto de Lisboa tem capacidade suficiente para as necessidades do mercado?**
 - A capacidade actualmente instalada no Porto de Lisboa para movimentar contentores é de 800.000 TEU/ano. Em 2011 foram movimentados 541.906 TEU e em 2012 foram movimentados 485.761 TEU. Com o desenvolvimento que se prevê para a economia, nos próximos anos não será esgotada a capacidade instalada. Há no entanto que considerar qual o futuro do Terminal de Alcântara que representa uma parte importante da capacidade.
 - Por outro lado o porto de Lisboa está a trabalhar somente com dois turnos durante os dias úteis, quando outros portos, mesmo portugueses, trabalham 24 horas / 7 dias por semana.

- **Com a construção do Terminal da Trafaria pode haver transferência das mercadorias para outros portos?**
 - Não se concebendo que os Terminais hoje instalados na margem norte do Tejo sejam todos desactivados não se perspectiva tal situação.
 - No caso de ser tomada a decisão de desactivar os terminais da margem norte, a necessária utilização de meios de transporte intermédios hoje não necessários, vai fazer com que os custos logísticos aumentem, o que pode fazer com que se torne mais vantajoso para o dono da carga direcciona-la para outros portos como Setúbal, Sines ou mesmo Leixões.

- **Qual a influência para os portos portugueses do alargamento do canal do Panamá**
 - Depende das taxas que vierem a ser cobradas e do perfil dos serviços que os grandes operadores mundiais vierem a estabelecer. Para o porto de Lisboa, não se vislumbram à priori, influências significativas.

PS – Sr^a. Deputada Ana Paula Vitorino

- **Qual a importância do aumento dos custos logísticos associados à transferência dos contentores para a margem sul e qual o impacto que isso vai ter no volume de tráfego no porto de Lisboa.**
 - Se o que sabemos é correcto, está previsto que os contentores sejam transportados:
 - Por via ferroviária para o Poceirão e
 - Por barça para a Bobadela.
 - Esta situação implica a utilização de meios de transporte intermédios hoje não necessários que vão aumentar os custos logísticos para trazer/levar a carga para/de Lisboa, o que pode ter como consequência, o dono da carga passar a direcciona-la para outros portos como Setúbal, Sines ou mesmo Leixões.
 - Se a carga for transportada directamente de camião da Trafaria para Lisboa ou para a zona norte do Tejo tal irá colocar uma importante pressão adicional nas travessias do Tejo.

- **Se for construído o Terminal da Trafaria o que pode acontecer à carga: vai da margem Norte para a Trafaria, para Setúbal ou para Leixões?**
 - A CPL não contempla nesta altura que as cargas possam sair todas da margem Norte.



- Do ponto de vista logístico, as cargas que passam pelo porto de Lisboa distribuem-se num anel cuja área está praticamente inserida na área Metropolitana de Lisboa Norte, onde também se situam os pólos e instalações logísticas.
 - Nenhum Operador do porto de Lisboa pode conceber que deixe de haver Instalações Portuárias vocacionadas para movimentar contentores no lado de Lisboa, porque se o terminal para servir a região de Lisboa passar para a Trafaria, toda a logística terá de ser alterada, ao ser necessário reposicionar os contentores de e para Lisboa na Trafaria.
 - Para além disso, várias Instalações Portuárias da margem norte também operam com carga geral e alguns granéis secos que é necessário continuarem a ser movimentadas em Lisboa, onde se situam os recebedores (comerciais, industriais, logísticos) destas cargas, porque o Terminal da Trafaria não tem vocação para este tipo de cargas.
 - Muito importante é também ter em linha de conta os armadores portugueses que operam com navios de pequena dimensão no transporte de contentores para as Ilhas. Deixar de operar na margem norte do porto de Lisboa agravaria os custos de forma significativa com impacto no abastecimento de produtos essenciais às Regiões autónomas da Madeira e dos Açores.
- **A construção do Terminal da Trafaria pode aumentar a concorrência? Isso seria benéfico para os portos portugueses?**
- Pode aumentar a concorrência e seria benéfico para os portos portugueses já que no caso específico de terminais deste tipo, destinados prioritariamente ao *Transshipment*, deverá haver um aumento de serviços directos a ligar Portugal à escala global por pelo menos um de entre os grandes operadores armadores.
- **Entre construir o Terminal da Trafaria e construir um outro em Sines, o que seria melhor?**
- Como este tipo de terminais está normalmente associado a um operador armador global é possível conceber a coexistência de vários no mesmo porto ou em portos próximos. É o caso de Algeciras ou Tanger Med onde existem dois terminais de *Transshipment* em cada e ambos coexistem na mesma zona. O importante é perceber se há interessados para cada uma das possibilidades em condições que interessem ao país e que se enquadrem na estratégia nacional para os portos.

CDS – Sr. Deputado João Paulo Viegas

- **Com a construção do Terminal da Trafaria não poderá haver uma redução dos custos na movimentação das mercadorias?**
 - Sim e não. Pensamos que não para aquelas ligações que já hoje são servidas com linhas directas e pelos motivos já anteriormente apontados relacionados com o aumento dos custos logísticos devido ao uso de outros modos de transporte intermédios que hoje não é necessário utilizar. Pensamos que sim para aqueles novos destinos para os quais Lisboa poderá ganhar ligações directas.
- **Se não se construir o Terminal da Trafaria o porto de Lisboa não fica dentro de poucos anos com a capacidade actualmente instalada, esgotada para a movimentação de contentores?**



- A capacidade actualmente instalada no Porto de Lisboa para movimentar contentores é de 800.000 TEU/ano. Em 2011 foram movimentados 541.906 TEU e em 2012 foram movimentados 485.761 TEU. Com o desenvolvimento que se prevê para a economia, nos próximos anos não será esgotada a capacidade instalada. Há no entanto que considerar qual o futuro do Terminal de Alcântara que representa uma parte importante da capacidade.
- Por outro lado o porto de Lisboa está a trabalhar somente com dois turnos durante os dias úteis, quando outros portos, mesmo portugueses, trabalham 24 horas / 7 dias por semana.
- **Se não se construir o Terminal da Trafaria, qual o novo modelo que deve ser implementado para os navios de grande porte poderem atracar.**
 - O Porto de Lisboa tem limitações para receber os novos navios de maiores dimensões. Até para poderem entrar para o Terminal da Trafaria a barra de Lisboa teria de ser dragada para permitir a entrada de navios com o calado de, pelo menos, aos 16,5 metros, quando actualmente só permite a entrada de navios com calado até 14 metros. No entanto, se Alcântara for desactivada, a Trafaria não existir, e nada for feito, haverá uma perda de capacidade no Porto de Lisboa.
- **Que complementaridade pode existir entre Lisboa e Setúbal?**
 - Pode existir grande complementaridade já que estes portos se têm especializado em tipos de carga diferentes. Trata-se de um novo conjunto que pode beneficiar de uma gestão integrada com um enorme potencial de oferta e cobertura de mercado. A CPL defende que o anúncio do Terminal da Trafaria é um acto isolado naquilo que deve ser um plano estratégico de ordenamento do novo Porto de Lisboa e Setúbal.

PCP – Senhor Deputado Bruno Dias

- **Se o crescimento esperado do movimento de contentores for de 4% ao ano (como disse o Dr. Vasconcelos da Comunidade Portuária de Sines) qual a análise que se deve fazer para 2020/2030?**
 - A capacidade actualmente instalada no Porto de Lisboa para movimentar contentores é de 800.000 TEU/ano. Em 2011 foram movimentados 541.906 TEU e em 2012 foram movimentados 485.761 TEU. Com o desenvolvimento que se prevê para a economia, nos próximos anos não será esgotada a capacidade instalada. Há no entanto que considerar qual o futuro do Terminal de Alcântara que representa uma parte importante da capacidade.
- **São conhecidas experiências de outros portos europeus que falharam – Amsterdam, Wilhemshaven? Pode acontecer o mesmo com o Terminal da Trafaria?**
 - Pode acontecer o mesmo, ou seja, o projecto falhar.
- **Havendo instalações deste tipo construídas há mais oportunidades para captar novas cargas?**
 - Sim, desde logo as cargas de *Transshipment*. Mas estes terminais também proporcionam o desenvolvimento de polos logísticos na sua retaguarda que aproveitam a conectividade entre mercados que os mesmos potenciam. É necessário no entanto perceber que Portugal não tem qualquer possibilidade de influenciar a decisão dos grandes operadores para utilizar um terminal deste tipo. A decisão está nos armadores que escolhem onde localizar os seus *hubs*.



- **Considerando que os actuais Terminais da margem Norte de Lisboa têm um nicho de mercado importante na oferta multicargas, acham que é importante mantê-los, especialmente os que estão mais dedicados para as Ilhas?**
 - Não temos dúvidas nenhuma de que para o porto de Lisboa é importante mantê-los.
- **A partir da movimentação de quantos TEUS ano deve ser equacionada a construção de um Terminal para Transshipment?**
 - Cada caso é um caso, mas um bom número de referência é 1 milhão de TEUS.
- **Os mega porta-contentores com mais de 16 metros de calado não entram em Lisboa, mas podem entrar em Sines, correcto?**
 - Correcto.
- **Se a construção do Terminal da Trafaria for para a frente, os outros portos portugueses não podem ficar a ganhar com isso?**
 - Podem claramente. Pela negativa porque devido ao aumento dos custos logísticos em Lisboa, muitas das cargas de e para Lisboa podem passar a ser desviadas de e para Setúbal, Sines e Leixões. Pela positiva porque mais tráfego passará pelos portos portugueses abrindo novas oportunidades e colocando Portugal no mapa mundial dos portos com dimensão.
- **Qual a influência para os portos portugueses do alargamento do canal do Panamá?**
 - Pelo que já se afirmou anteriormente não se vislumbram influências significativas.

Os Verdes – Sr^a. Deputada Heloísa Apolónia

- **As perguntas que tinha para fazer já foram feitas, pelo que só gostava de saber o seguinte: Os senhores falaram na alternativa Algés (CPC + AGEPOR), qual o fundamento?**
 - Pelo que sabemos houve um estudo para determinar a viabilidade da construção de um Terminal em Algés, mas o projecto não teve viabilidade devido a questões ambientais. Esta era uma alternativa muito interessante na medida em que conjugava as águas profundas do lado do mar com a capacidade de área de terraplano com a ligação directa à CREL e à CRIL para o acesso ao mercado natural e *hinterland* do Porto de Lisboa.
- **Quem se mostra favorável ao projecto desde que com financiamento privado? Qual é o impacto ambiental?**
 - Desde que se mantenham os Terminais na margem Norte do Tejo para servir a Área Metropolitana de Lisboa Norte e o transporte para as regiões Autónomas e se houver estudos que concluam que o Terminal da Trafaria é necessário e desde que não traga problemas nem ao ambiente nem à hidrodinâmica do Tejo, não temos nada a opor, com a ressalva de que todo o investimento a ser feito no mesmo tenha de ser privado.
 - Mas atenção: investimento puramente privado sem recurso a nenhum esquema de PPP, porque quem decidir investir neste terminal terá de assumir os riscos inerentes, não podemos continuar a ser todos nós cidadãos a suportar os custos quando as decisões são mal tomadas.