



Lisboa, 01 de Julho de 2013

Exmos. Senhores Deputados,

No seguimento das perguntas que tiveram a amabilidade de nos colocar no passado dia 4 de Junho, aquando da audição da AGEPOR na Comissão de Economia e Obras Públicas, acerca do possível Terminal de Contentores na Trafaria, tomamos a liberdade de fazer uma síntese do que consideramos serem, porventura, as questões mais pertinentes. Assim:

#### Posição quanto aos projectos de novos terminais previstos no PET:

A AGEPOR entendeu ser positivo o PET preconizar o investimento e o crescimento dos portos, do transporte marítimo e da logística. A AGEPOR vê com bons olhos novas infra-estruturas que venham trazer mais e melhores possibilidades de escolha de serviços portuários e que tenham condições para responder à evolução futura da actividade (navios maiores e com maior calado). Também é salutar haver maior concorrência e o país dispor de uma melhor oferta agregada nos portos portugueses.

A AGEPOR entende que, desde que haja interessados, e sempre na condição do investimento e risco serem inteiramente assumidos pela iniciativa privada, os Terminais de contentores da Trafaria, de Leixões e também o Vasco da Gama em Sines são positivos para o país e para os portos respectivos.

#### Quanto à actual e futura capacidade do Porto de Lisboa:

Nas condições actuais Lisboa terá uma capacidade para movimentar cerca de 800,000 teus. Em 2011 foram movimentados 541,906 TEU e em 2012 um total de 485,761 TEU (por força de quase meio ano de greve). De referir que Lisboa, actualmente, só trabalha a 2 turnos podendo ver reforçada a sua capacidade, no caso de passar a trabalhar a 3 turnos. Mas uma parte significativa da capacidade de Lisboa é oferecida pela Liscont. E é incerto o futuro deste terminal. Sem ele Lisboa ficará claramente com falta de capacidade. Mesmo sem ter em conta o crescimento natural do tráfego, o

reforço das exportações portuguesas e o “fenómeno” da contentorização das cargas. Se assumirmos que a concessão da Liscont não será renovada então torna-se urgente reforçar a capacidade de Lisboa e definir como se vai posicionar no mercado dos contentores.

Por outro lado deve ser referido que a construção de um Terminal novo como a Trafaria deverá ter associado, para ser viável, um operador / armador âncora com tráfego de *‘transshipment’*. É este tráfego que poderá alimentar uma parte substancial da capacidade adicional que seria oferecida (pela via do *transshipment* e também pelas novas ligações directas que proporcionará).

Finalmente é preciso esclarecer o que acontece aos restantes terminais existentes na margem norte do Tejo.

#### Quanto à construção do terminal da Trafaria:

A AGEPOR considera que num cenário ideal e sem restrições ambientais deveria ser recuperado o projecto de construção de um terminal de águas profundas em Algés, ou em alternativa o projecto de “alargamento” de Alcântara. Estas soluções, teriam um acesso directo ao mercado natural de Lisboa que está na margem norte do Tejo. No caso de Algés com a vantagem de estar no enfiamento directo da CRIL e da CREL. Em ambos os casos exigindo a resolução do nó ferroviário de Alcântara. Eram localizações privilegiadas que maximizavam o potencial do Porto de Lisboa no mercado interno.

No entanto e porque a ambos os projectos foram colocadas restrições ambientais a AGEPOR entende que, na impossibilidade de se construir um terminal de águas profundas na margem norte do Tejo, e desde que haja interessados, a construção de um terminal na Trafaria, se integralmente financiado e construído por privados será uma realidade positiva para Lisboa e para o País.

É expectável que um terminal na Trafaria usufrua de ligações marítimas directas com uma larga parte do mundo, como já hoje existe em Sines, o que beneficiaria o país, o nosso comércio externo e todos aqueles que importam e exportam.

É importante referir que a AGEPOR não assume que o projecto da Trafaria pretenda substituir os actuais terminais na margem norte do Tejo. Até porque um terminal como o da Trafaria tem normalmente associado um operador dominante e isso colocaria dificuldades aos restantes armadores. Um porto como Lisboa / Setúbal tem que ter um terminal assumidamente de serviço público mantendo assim o mercado aberto a todos os operadores sem ficar isoladamente na mão de um único.

#### Posição quanto aos custos logísticos na Trafaria:

Partindo do princípio linear e simples que os custos logísticos terão uma componente que, em média, verá a distância incrementada na perna que liga a origem/destino



das cargas ao terminal, uma vez que as mesmas se situam na margem norte do Tejo, tudo indica que os custos logísticos serão maiores. No entanto AGEPOR realça outros factores que podem, não só mitigar, como até ser mais favoráveis, em termos de custos logísticos totais e que deverão ser levados em consideração. Assim e no caso de

haver interessado(s) na construção de um terminal de contentores na Trafaria, a AGEPOR entende que o mesmo só terá viabilidade se cerca de 65 a 70% das cargas que movimentada forem de “*transshipment*” e por conseguinte todo o risco deve ser transferido para o eventual interessado. Assim sendo, o número de origens e destinos directos que passarão a ser disponibilizados no mercado aumentará de forma muito considerável, relativamente ao que é hoje a realidade da oferta de serviços directos em Lisboa. Nessas condições todos os contentores que passem a utilizar os novos serviços directos terão uma redução muito significativa de custos, resultante de não necessitarem de pagar a ligação aos portos que actualmente utilizam como transbordo, bem como, por outro lado verão o seu tempo total de transito reduzido.

Também e porque isso não será despiciente o custo por contentor movimentado no terminal da Trafaria (uma vez que se leva em linha de conta o acréscimo de contentores de *transshipment*) tenderá a ser mais baixo que o actualmente existente.

Nestas condições o custo acrescido do transporte, de e para a Trafaria, relativamente aos terminais da margem norte do Tejo seria mais que compensado e os custos totais logísticos até poderiam baixar para os novos serviços directos que fossem disponibilizados ao mercado, se as economias alcançadas forem refletidas no custo do frete e “*terminal handling charges*” cobrados aos importadores e exportadores nacionais.

Claro que no caso concreto dos destinos directos que já hoje são oferecidos em Lisboa, só se poderá considerar a redução resultante do aumento da massa critica (economia de escala) e nessas condições, dependendo da distancia total a percorrer, a probabilidade de os custos totais logísticos aumentarem é bastante significativa.

Resta acrescentar que o mercado interno, sobretudo o tráfego com as Ilhas, tem uma lógica diferente que importa acautelar, não só pela sensibilidade que tem, como pela elasticidade relativamente ao preço que, no limite pode “empurrar” os contentores que hoje utilizam Lisboa para outros portos, nomeadamente Leixões, com os significativos acréscimos de custos que daí poderão resultar para as empresas localizadas na área metropolitana de Lisboa e na margem norte do Tejo.

#### Posição quanto à integração de Lisboa / Setúbal e eventual desmantelamento dos terminais na margem norte:

A AGEPOR entende que a integração de Lisboa / Setúbal pode e deve ser uma excelente oportunidade. Trata-se de um conjunto com um enorme potencial portuário e provavelmente com o maior hinterland do país.

No processo de integração é preciso ter em conta a especificidade dos terminais e cargas que operam já que não é de todo indiferente falar-se em contentores e/ou carga geral, a granel (líquido ou sólida), uma vez que, dependendo do tipo de carga, a resistência à deslocalização será maior ou menor. Nesse sentido a AGEPOR pensa que o “desmantelamento” dos terminais na margem norte do Tejo, se essa for efectivamente a intenção do Governo, terá que ser estudado caso a caso pois nalguns casos o impacto de tal decisão seria muito significativo. Esta preocupação é ainda mais evidente no tráfego e abastecimento às Ilhas (Madeira e Açores) onde, para além do serviço público a componente estratégica é manifestamente importante.

No tráfego de contentores Lisboa JÁ PERDEU a liderança que tinha no movimento portuário nacional. Para tal certamente contribui a indefinição que reina sobre o futuro de Alcântara e que solução pode o porto oferecer num horizonte mais alargado.

A AGEPOR defende que é ESSENCIAL E NECESSÁRIO ser feito um plano de ordenamento deste novo conjunto portuário. A AGEPOR tem aliás todo o interesse em ser parte activa na elaboração deste novo desenho portuário e está certa de ser capaz de trazer ao mesmo um valioso contributo.

Com os nossos melhores cumprimentos.

O Diretor Executivo



António Belmar da Costa

