



DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS	
CEOP	
N.º ÚNICO	458480
ENTRADA / SAÍDA N.º	145 DATA 01/03/13

REQUERIMENTO: Ministro da Economia e do Emprego

ASSUNTO: Terminal de Contentores na Trafaria

A recentemente apresentada estratégia governamental para o Porto de Lisboa constitui mais um foco de profunda apreensão para as populações dos distritos de Lisboa e de Setúbal e um sério entrave à economia regional.

Até os aspetos positivos, como o retomar, ainda que tardio e com tiques de novidade, do projeto, iniciado em 2008, do novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, em Santa Apolónia, e a declarada prioridade à requalificação de várias zonas para náutica de recreio e atividades de lazer, são anunciados sem uma proximidade efetiva aos planos das autarquias, nem respeitando a autonomia do poder local e as suas competências enquanto gestores do território, no espírito das alterações legislativas produzidas em 2008 e 2009 que transferem para os municípios a gestão dos territórios sem atividade portuária.

No segmento das mercadorias regista-se com extrema apreensão o anúncio da construção de um novo Terminal de Contentores na Trafaria e a eliminação, faseada, da movimentação de cargas na margem norte.

A relação do porto com o seu *hinterland* fica prejudicada pois grande parte da carga movimentada, incluindo à exportação, tem como origem/destino a AML Norte. Devido às dificuldades de acesso e ao acréscimo substancial de tempos de percurso na ligação ao porto, a transferência para a Trafaria vai introduzir uma penalização fortíssima às cadeias logísticas que utilizam Lisboa, levando a transferências para outros portos. A distância tempo, por rodovia, entre Trafaria e Bobadela é superior à da ligação Setúbal – Bobadela, assim como Figueira da Foz assume uma atratividade acrescida.



Pela primeira vez o Tejo e o Atlântico não serão veículos de competitividade da capital, mas sim barreira física que separa Lisboa do seu porto.

A ligação ferroviária à Trafaria, para além de dificuldades resultantes do atravessamento de zonas ambientalmente sensíveis e de vencer desníveis significativos, terá um custo demasiado elevado para o benefício que gera. Não sendo razoável admitir que as ligações a Lisboa são asseguradas pela Ponte 25 de Abril, devido às conhecidas limitações de capacidade, admitir que a ligação ferroviária entre Lisboa e o seu porto se fará via Setil, não é sério por não constituir uma alternativa economicamente viável pela distância e velocidades praticadas.

O argumento que os fundos naturais na Trafaria permitirão que o novo terminal se constitua como um *hub*, é imediatamente contrariado pela inexistência na sua envolvente de terrenos disponíveis para a constituição de uma área logística, incontornável no desenvolvimento de um grande porto.

Esta localização enquanto polo de desenvolvimento logístico contraria todos os instrumentos de gestão do território aplicáveis. Trafaria não terá condições para se constituir como *hub* mas tem proximidade geográfica suficiente para funcionar como elemento prejudicial aos portos de Sines e de Setúbal.

É ainda de referir a fragilidade dos planos apresentados, sem a devida fundamentação em estudos de viabilidade técnica e de avaliação económico-financeira, com a agravante de em resposta a perguntas básicas sobre a estratégia, o governo pela voz do Ministro da Economia e do Emprego, ter respondido publicamente que as soluções em concreto e respectivo custo seriam apresentadas depois de estudadas.

Esta resposta indicia falta de transparência e uma inversão no processo normal de decisão tão criticada pelo governo em campanha eleitoral. Este governo anuncia primeiro e estuda depois, quando estuda.



Considerando a política errada de investimento assente em preconceito sobre a margem Sul que olha como subúrbio onde pode “esconder” as atividades menos encantadoras à vista.

Considerando os efeitos ambientais e urbanísticos nocivos sobre a área ribeirinha da margem Sul.

Considerando os efeitos nefastos da localização na Trafaria para o próprio porto de Lisboa, mas também para os portos de Setúbal e Sines.

Considerando a ignorância manifestada sobre o papel do porto para a competitividade de Lisboa e da margem Norte.

Considerando o desemprego que será gerado em Lisboa por via do desaparecimento da atividade portuária e atividade económica conexas.

Considerando o definhamento que se perspectiva para Lisboa como centro de negócios e de emprego.

Considerando os efeitos nocivos sobre tráfego pesado de mercadorias na Trafaria, na Ponte 25 de Abril e em Lisboa.

Considerando a violação política grosseira da autonomia e liderança do poder local na definição da estratégia de ordenamento do território.

Considerando os levados custos das soluções anunciadas, sem que se reconheçam benefícios, tornando-os em investimentos desnecessários e penalizadores da economia.

Considerando a paragem de todos os outros investimentos necessários ao País, nomeadamente a ligação ferroviária ao porto de Sines e a manutenção, por razões de segurança, de toda a rede ferroviária nacional.

Neste sentido, ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista vem pelo presente



meio, requerer a audição do Ministro da Economia e do Emprego sobre as orientações estratégicas para o Porto de Lisboa apresentadas recentemente pelo governo.

Assembleia da República, 1 de março de 2013

Os Deputados,

Ana Paula Vitorino

José António Vieira da Silva

Eduardo Cabrita

Eurídice Pereira

Ana Catarina Mendes

Duarte Cordeiro

Rui Paulo Figueiredo

Fernando Jesus