



Sobre o anunciado, pelo Governo, projecto de construção de um terminal de contentores na Trafaria (Margem Sul do Tejo) o Conselho Português de Carregadores (CPC) que representa os “donos da carga”, isto é, as empresas que utilizam os portos nacionais para fazerem exportações e importações, apresenta as seguintes considerações, tendo em atenção, porém, que não conhece, apesar das diligências feitas, o referido projecto.

Tal desconhecimento (que parece ser geral) impede-nos de saber entre outros:

- Qual(s) o(s) motivo(s) de tal projecto;
- Quais as implicações previstas relativamente aos vários terminais de contentores existentes em Lisboa, na margem norte, com especial destaque para o terminal de Alcântara, resultantes da eventual implementação do projecto;
- Qual o tipo de concessão/exploração previsto;
- As projecções de movimento de carga contentorizada no Porto de Lisboa a médio/longo prazo (10 a 30 anos);
- As implicações do movimento do terminal em termos de tráfego rodoviário e ferroviário;

- Custos previstos a suportar pelo Estado (terminal, acessos, vias rodoviária e ferroviária);
- Qual a interacção prevista do novo terminal com os terminais de Setúbal de Sines, tendo em atenção que neste último está em desenvolvimento a sua expansão (Terminal Vasco da Gama).

Não obstante tal desconhecimento o CPC, à partida, vê o projecto com grande preocupação, fundamentada entre outros, pelos seguintes motivos:

- É estimado um custo de cerca de 1.000 milhões de Euros para o terminal; quais foram os factores considerados para a sua viabilização económica, parecendo-nos à partida que é um custo muito elevado, com eventuais implicações negativas, de todo indesejáveis, no valor da factura portuária, e portanto, na competitividade das exportações nacionais o que contraria os esforços que estão a ser feitos no sentido contrário;

- Os Portos de Lisboa e Setúbal funcionam 16 Horas/dia, 5 dias/semana, i.e. 80 Horas/semana; se trabalhassem a “Full-Time” como é normal em muitos portos europeus, ter-se-ia uma utilização possível de 24 Horas/dia, 7 dias/semana, i.e. 168 Horas/semana ou seja o dobro do actual, com consequências positivas entre outras no número de postos de trabalho;

- 80% da carga contentorizada no Porto de Lisboa tem origem e destino a norte do Tejo e o transporte ferroviário é essencial.

Um terminal localizado na margem sul iria originar maiores distâncias a percorrer, com inerente aumento dos custos e

redução da competitividade. Por outro lado e no que se refere ao transporte rodoviário teríamos, além de percursos mais longos, a travessia das Pontes sobre o Tejo em Lisboa

Estas são algumas considerações que podemos fazer, perante o desconhecimento do projecto.

Pelo exposto, o CPC entende que deve ser feito um estudo aprofundado e independente, envolvendo os Carregadores, principalmente os de carga contentorizada, para avaliar a sustentabilidade deste projeto.

Naturalmente que após um conhecimento objectivo do mesmo e do seu enquadramento estratégico e económico emitiremos os comentários que o mesmo nos suscite.

Lisboa, 4 de Junho 2013

.