

---

## **CEGE adverte para a necessidade de auto-sustentabilidade dos portos no longo prazo #04**

---

Tendo em consideração os diversos investimentos que têm vindo a ser anunciados para o porto de Lisboa, o CEGE alerta para a necessidade de uma visão conjunta, integrada, coerente e auto-sustentada dos diversos investimentos, sem colocar em causa o equilíbrio financeiro no longo prazo do porto.

Foi recentemente anunciado um novo investimento em equipamento e pavimentação para o terminal de Alcântara atingindo uma capacidade total de 1 milhão de TEU, alertando-se desde logo para as complicações que tal crescimento exponencial dos atuais 300 mil TEU para 1 milhão poderão ter no tráfego da cidade, no cruzamento de comboios e veículos de passageiros, acidentes e riscos diversos, poluição e efeitos negativos no turismo e na fruição da zona ribeirinha nobre de Lisboa, bem como no impacto visual duma maior barreira de contentores em Alcântara.

Por outro lado, este investimento entra em contradição com o projeto de expansão do terminal do Barreiro, inviabilizando-o, por falta de massa crítica de mercado para todos estes investimentos em simultâneo, e uma vez que o estudo de viabilidade do Barreiro pressupunha o encerramento ou não crescimento dos terminais da margem norte e até o não crescimento dos restantes terminais de contentores portugueses.

Faz sentido estar a avançar com os dois projetos no Tejo? O investimento do Barreiro já possui um grande nível de incerteza sobre os seus custos anuais de dragagem de manutenção dos fundos dos canais de acesso, que podem ir de 2 a 20 ou mesmo 40 milhões de euros por ano, que o podem inviabilizar do ponto de vista privado. Ora, o que já era quase certo sem concorrência da margem norte, torna-se garantido com o novo investimento em Alcântara. O Barreiro apenas será viável com a subsidiação intensiva do Estado todos os anos para a manutenção dos canais de navegação, e agora possivelmente até para a sua exploração, arriscando-se a tornar o porto de Lisboa insustentável financeiramente nas próximas décadas, tendo de recorrer ao cofre dos contribuintes. Importa saber ao certo se se garantirá ou não no caderno de encargos que a totalidade dos riscos e custos com as dragagens de manutenção são com os privados, sem recurso ao Estado. E quem fica com o risco de mercado na exploração no Barreiro, com a concorrência na margem norte garantida.

Finalmente, é anunciada pelo Governo a navegabilidade do Tejo para o transporte de cargas até Vila Franca, em alternativa à rodovia. A questão é saber de onde vem a carga? Do Barreiro? Mas vai existir mesmo? Não será primeiro de esperar para ver? Que impactos ambientais terá na fauna e na libertação de substâncias acumuladas décadas nos fundos do Tejo? A carga virá de Alcântara? Como solução para evitar o congestionamento das estradas? Esta solução tem capacidade? É competitiva com a rodovia? É viável e auto-sustentada? Ou terá de ser subsidiada pelo porto de Lisboa anualmente nas dragagens de manutenção da cala a partir da EXPO? A quanto sairá cada TEU e cada tonelada ao contribuinte? Qual o impacto no trânsito rodoviário e no congestionamento? Tem efeito? Não seria melhor utilizar a ferrovia?

O CEGE adverte que esta informação deve ser analisada de forma transparente e clara, com a disponibilização dos dados e estudos comparativos com, por exemplo, a utilização alternativa do porto Sines como zona de expansão portuária da região de Lisboa, ligado por ferrovia a Vila Franca, evitando a incoerência e insustentabilidade financeira e ambiental aparente destes novos projetos do porto de Lisboa e a futura penalização dos contribuintes e dos moradores da cidade de Lisboa. Uns por possível inviabilidade financeira dos investimentos e os outros pelo potencial congestionamento acrescido que se avizinha na cidade.

CEGE (28Fev18)