

5/26/2017

Plataforma Multimodal do Barreiro Comunidade Portuária de Setúbal critica investimento no Barreiro

A Comunidade Portuária de Setúbal questionou a recente mudança do projeto inicial do TCB em versão “terminal de contentores de águas profundas” para a atual “Plataforma Multimodal do Barreiro”.



De Setúbal surgem, mais uma vez, críticas aos projetos portuários para o Barreiro. Com a alteração ao projeto de “terminal de contentores de águas profundas” para a “Plataforma Multimodal do Barreiro”, a Comunidade Portuária de Setúbal (CPS) pronunciou-se, criticando não apenas esta alteração, mas também as declarações da Sra. Ministra do Mar e da Presidente do Porto de Lisboa, que afirmou que este projeto tem *“condições de criar uma plataforma logístico-industrial para dinamizar a economia da Península de Setúbal e em particular o Barreiro (...) em concessão tipo BOT”*, levantam *“legítimas preocupações e muitas reservas quanto aos objetivos do projeto”*.

“Se o conceito evoluir para um terminal tipo multiusos, possibilitando a movimentação de outras cargas adstritas ao mesmo “hinterland” que já assiste ao porto de Setúbal, então estaremos na primeira linha para “contrariar” o projeto”, afirma a Comunidade, acrescentando que “Setúbal tem já uma capacidade disponível ainda muito longe da saturação”.

Com as obras, no porto de Setúbal, de aprofundamento da barra e canais de manobras previstas para se iniciarem ainda durante este ano, a CPS levanta outra questão, segundo esta *“as obras de Setúbal terão custos à volta dos 25,2 milhões de euros (metade dos quais provenientes de fundos comunitários), enquanto o projeto Barreiro aponta para valores astronómicos na ordem dos 600 milhões de euros, desconhecendo-se ainda o que poderá vir a ser gasto, e por quem, em acessibilidades, para além dos 600 mil euros entretanto já em curso para estudos e levantamentos da obra, por conta do Estado”*.

“A este propósito, é indispensável invocar os próprios números constantes da “Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária”, no que respeita ao investimento estimado para o período 2016-2026, versus crescimento da carga, segundo os quais o porto de Setúbal apenas necessita de 5,6 milhões de euros por cada milhão de toneladas de crescimento, enquanto o mesmo rácio para Lisboa é de 133,2 milhões de euros, ou seja, quase 24 vezes mais investimento para obter níveis de crescimento similares”, acrescenta.

A Comunidade Portuária de Setúbal aponta ainda o dedo à estratégia governamental argumentando que *“nada é referido quanto aos projetos “Setúbal Plus” e “Blue Atlantic”, este de iniciativa igualmente privada, enquanto infraestruturas de expansão natural do porto de Setúbal, a custos incomparavelmente mais baixos e com índices de rentabilidade de muito menor incerteza que qualquer outro a construir de raiz e em condições de tanta controvérsia e por isso mesmo, de tão alta polémica”*.

Por fim, em jeito de conclusão, a CPS afirma: *“Declina-se, por isso, a multiplicação de infraestruturas equivalentes, privilegiando-se definitivamente o foco na competitividade, na eficácia e nas respostas concretas às necessidades do mercado real, sem utopias ou desfasamentos de cenários com muitos “estudos encomendados” que normalmente nos arrastam para o mundo da fantasia”*.

por Miguel Ribeiro Pedras

Por:

Fonte: