

## Mudança de local está nas mãos do Governo Bobadela vs Castanheira do Ribatejo: Contentores de incertezas

**A realização das Jornadas Mundiais da Juventude, que terá lugar nos concelhos de Lisboa e Loures em 2022, poderá levar à deslocalização do Complexo Ferroviário da Bobadela. A intenção da Câmara Municipal de Loures passa por requalificar toda a zona ribeirinha onde se localiza o complexo e que pertence à Infraestruturas de Portugal. Uma das alternativas passa por Castanheira do Ribatejo, mas esta mudança pode criar impactos profundos em toda a cadeia logística com origem e destino no porto de Lisboa e na Área Metropolitana de Lisboa. O assunto está agora nas mãos do Governo.**

Deslocalizar o Complexo Ferroviário da Bobadela e libertar toda a frente ribeirinha do Tejo da “parede” de contentores que ali se encontra, é uma das aspirações mais antigas da Câmara Municipal de Loures. A Bobadela é, atualmente, o principal terminal rodoferroviário do país, essencial para a economia local e nacional, nomeadamente para a atividade do porto de Lisboa, servindo como porto seco de segunda linha daquela infraestrutura portuária. Os três terminais que fazem parte daquele complexo realizam mais de 300 mil movimentos de contentores/ano, número bastante significativo e que comprova a sua importância nas cadeias logísticas e de valor. A Plataforma Logística Lisboa Norte (PLLN), em Castanheira do Ribatejo, é até agora uma das hipóteses levantadas para receber os contentores da Bobadela, no entanto, até ao momento, não existe qualquer decisão sobre uma possível deslocalização dos terminais. O tema está a ser discutido ao mais alto nível da governação, envolvendo não só o Ministério das Infraestruturas como também o próprio primeiro-ministro, António Costa.

### **Porquê deslocalizar o Complexo Ferroviário da Bobadela?**

No verão de 2022, o Parque Tejo, – nas margens do rio Trancão – vai receber as Jornadas Mundiais da Juventude (ver mapa). O anúncio foi feito em janeiro de 2019, no Panamá, pelo Papa Francisco, que nomeou Lisboa como a próxima capital da juventude católica de todo o mundo. O local da realização do evento já tinha sido negociado, de modo informal, entre o Patriarcado e as câmaras municipais de Lisboa e de Loures, uma vez que o Parque Tejo abrange território dos dois municípios. O espaço definido para o evento, que deverá receber entre um a dois milhões de visitantes, ocupa as duas margens do Trancão e, se a sul ocupará o terreno onde atualmente se localiza um aterro sanitário, já a norte terá lugar nos antigos terrenos da Petrogal e da Tavares e Companhia – Cortiças AS, assim como na zona

ribeirinha da foz do Trancão. A ligar as margens está contemplada a construção de uma ponte pedonal e ciclável.

A realização das JMJ está a ser vista pela Câmara Municipal de Loures como uma oportunidade única para revitalizar toda a área ribeirinha e requalificar a zona envolvente. Contactado pela Transportes em Revista, o presidente da Câmara Municipal de Loures, Bernardino Soares, não se quis pronunciar sobre o tema, no entanto, em janeiro de 2019, logo após se saber que Lisboa iria receber as JMJ, o autarca salientou que “há 6,2 quilómetros de Tejo que estão vedados ao usufruto da população” e que as JMJ são “uma iniciativa que nos permitirá avançar na reconversão de toda a zona ribeirinha, acelerar aquilo que já estava programado e finalmente pôr em cima da mesa a necessidade da remoção do terminal de contentores para devolver esse espaço à população e ao usufruto de todos aqueles que aqui podem viver e visitar”. Entretanto, em outubro do ano passado, a autarquia de Loures chegou a acordo com a Petrogal e a Tavares e Companhia – Cortiças AS para a “cedência antecipada” de parte dos terrenos (que ficam a sul do Complexo da Bobadela) para o município.

Os terrenos, com cerca de 18 hectares, vão albergar a área de campismo e zona logística das JMJ, e Bernardino Soares pretende avançar já com obras para preparar o local para as Jornadas. O autarca pretende criar “um parque contínuo junto ao rio” que “valoriza imenso o território metropolitano” permitindo a ligação por bicicleta, “entre Vila Franca e o Guincho”. Mas Bernardino voltou a “tocar” na questão da deslocalização do Complexo Ferroviário da Bobadela, afirmando que “temos vindo a sinalizar que se comece a aliviar aquela zona”. Aliás, o município, reconhece a importância estratégica da Bobadela no contexto económico do país, e por isso mesmo encomendou um estudo ao Instituto Superior Técnico sobre possíveis locais que possam vir a acolher os três parques de contentores que compõem o Complexo ferroviário da Bobadela. E o estudo revela que a melhor opção é a Plataforma Logística de Lisboa Norte, situada em Castanheira do Ribatejo, infraestrutura apresentada em 2008, pelo então primeiro-ministro, José Sócrates, e que em 2016 foi vendida pela Abertis à espanhola Merlin Properties (ver caixa 1).



A Transportes em Revista tentou ter acesso ao estudo, mas tal não foi possível. Só que no final do passado mês de outubro, as intenções da Câmara de Loures sofreram um duro revés, uma vez que a IP decidiu concessionar à MSC Entroncamento o parque sul

da Bobadela por um período de cinco anos, prorrogável por mais dois. Uma decisão que originou protestos por parte de algumas entidades, como a Associação de Defesa do Ambiente de Loures (ADAL) e a concelhia da CDU de Loures, que no passado até já tinha apresentado na Assembleia Municipal de Loures uma moção a favor da retirada dos contentores que foi aprovada por unanimidade. Em declarações à Lusa, Rui Pinheiro, da ADAL, disse que esta decisão da IP “é um absoluto contrassenso face às tentativas de reabilitação daquela zona. Além disso, é uma negação daquilo que é a vontade e o anseio dos moradores da Bobadela” e que a concessão deveria “ser revertida pelo Governo”. Esta associação, adiantou em comunicado, que “ao realizar uma concessão por cinco anos, com possibilidades de renovação por mais dois anos, a IP está a criar condições para que o operador privado de contentores venha a receber uma importante indemnização, caso venha a ser removida a sua concessão para a implantação das infraestruturas das Jornadas Mundiais da Juventude”. A entrega da concessão por parte da IP, empresa tutelada pelo Ministério das Infraestruturas, também não foi bem vista pelo município de Loures, dado que nos últimos meses vinha a manter conversações com o Governo. E ao que a Transportes em Revista conseguiu apurar, Bernardino Soares também reuniu com a MSC Entroncamento e a ALB (que detêm as concessões dos terminais da IP) para saber da disponibilidade destas empresas em sair da Bobadela para Castanheira do Ribatejo.



### Uma decisão política

O Complexo Ferroviário da Bobadela é constituído por três terminais, pertencentes à IP, sendo que existe ainda um quarto terminal que é servido pelos ramais ferroviários do complexo, que se situa a norte da Valorsul e que é propriedade da Alcont. Já em 2017, a IP



anunciou que iria concessionar a privados os vários terminais rodoferroviários que estavam sob a sua alçada. No final de 2018, o terminal norte foi concessionado à ALB e o terminal sul, que durante anos foi ocupado pelo SPC – Serviço Português de Contentores, foi concessionado à MSC Entroncamento em 2019. Entre os dois terminais encontra-se um outro, sob gestão da IP, que não foi concessionado e que possui 9,5 hectares.

Importa dizer que, em entrevista à Transportes em Revista (que pode ler na edição nº 201) o presidente da IP, António Laranjo considera que a deslocalização do Complexo Ferroviário da Bobadela será sempre uma decisão política e que a sua desativação teria de levar à construção de um novo terminal com as mesmas características. Tal opção iria **«implicar uma análise da viabilidade técnica, económico-financeira e ambiental das localizações alternativas, incluindo estudos de mercado para a definição geográfica das origens e destinos das mercadorias e estudos de compatibilização das infraestruturas rodo e ferroviária»**. E, segundo António Laranjo, um novo projeto ferroviário com esta dimensão nunca se iria desenvolver num prazo **«não inferior a oito anos e com um custo muito significativo»**.

Portanto, para a empresa tutelada pelo Ministério das Infraestruturas, no curto prazo, é muito difícil avançar com uma medida desta dimensão, até porque a alternativa apresentada, Castanheira do Ribatejo, não é totalmente viável, ao contrário do que afirma o estudo promovido pela Câmara de Loures. Segundo António Laranjo, **«o estudo de viabilidade técnica desenvolvido em 2008 (para a plataforma de Castanheira do Ribatejo) não tem as características adequadas, em termos de conceção do layout ferroviário, da funcionalidade ou da capacidade, para ser uma alternativa à Bobadela. O projeto terá que ser revisto e complementado, quer no layout ferroviário (interno e ligação à linha do Norte), quer na componente logística e rodoviária, obrigando a destruir, pelo menos em parte, o que já foi construído da componente rodoviária»**.

Além destas declarações do seu presidente, a IP já tinha revelado publicamente que a interrupção da atividade da Bobadela, mesmo que temporária, “prejudicaria severamente o transporte ferroviário de mercadorias, contrariando tudo o que tem vindo continuamente a ser defendido pela União Europeia e pelo Governo para este setor”. A IP acrescentou, em declarações à Lusa, que tendo em conta o que até agora está alinhavado para os terrenos que serão disponibilizados para as JMJ “não existe qualquer impedimento motivado pela atividade do Complexo Ferroviário da Bobadela”.

Recorde-se que o transporte ferroviário é uma das principais “bandeiras” deste Executivo, assim como do anterior, plasmado nas estratégias nacionais desenvolvidas para os projetos Ferrovia 2020 e do próprio PNI 2030, que ainda se encontra em análise. Ainda muito recentemente, o ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, afirmou que **«estamos a**

**gastar milhões na infraestrutura para o transporte de mercadorias, por isso é bom que o setor cresça».** Neste sentido, e de acordo com as afirmações da IP, deslocalizar um complexo ferroviário tão importante para o país para uma plataforma que não possui ligações ferroviárias, seria contraproducente com a própria estratégia do Governo. Importa também referir que apesar de ser um terminal rodoferroviário, a quase totalidade do transporte de contentores entre a Bobadela e o porto de Lisboa é realizado por rodovia, principalmente devido aos preços mais baixos que este modo consegue praticar. Logo, outra das possíveis consequências seria o aumento dos custos do transporte terrestre, uma vez que a distância de Lisboa para Castanheira do Ribatejo é maior do que para a Bobadela. Como consequência, também existe um custo ambiental, dado que com percursos rodoviários maiores, também aumentam as emissões de CO2. E tal como refere António Laranjo, é necessário saber quais são as origens e destinos das cargas, até porque muitos dos “consumidores” de contentores de Lisboa estão fora da cidade, em zonas como Sintra, no corredor entre Alverca e o Carregado e na margem sul do Tejo. A equação passa por saber se é mais barato fazer o transporte a partir de Castanheira do Ribatejo ou a partir da Bobadela e se a alternativa é a ideal e economicamente viável. Outra alternativa pode passar pela utilização do transporte fluvial. Recorde-se que no ano passado foi apresentado um estudo sobre a navegabilidade no Tejo que, de acordo com o Governo, seria “uma alternativa eficaz ao transporte ferroviário e rodoviário nas entradas e saídas do porto de Lisboa”. (ver caixa 2)

### **ALB e MSC Entroncamento admitem negociar saída da Bobadela**

Os dois operadores que detêm as concessões dos terminais rodoferroviários da Bobadela estão disponíveis para negociar uma saída do Complexo Ferroviário da Bobadela. Carlos Vasconcelos, da Medway e MSC Entroncamento, revela que **«estamos sempre disponíveis para negociar qualquer opção que seja útil para o país e para a economia nacional».** No entanto, acrescenta que **«de momento, não temos quaisquer condições, na medida em que é uma opção que ainda não nos foi colocada. Aliás, a entidade que nos poderia colocar a questão, a IP, nunca nos contactou nesse sentido».** Carlos Vasconcelos refere não querer comentar um estudo que não conhece, mas sempre adianta que **«qualquer alternativa à Bobadela teria de ser precedida de um estudo exaustivo e muito cuidadoso sobre todos os impactos para a atividade logística e nas exportações e importações da região de Lisboa».** O responsável diz que existe um contrato de concessão assinado e que a MSC Entroncamento não tem **«qualquer estudo feito ou em curso sobre quaisquer opções de deslocalização do nosso terminal».**

Sobre a hipótese Castanheira do Ribatejo, o responsável da Medway e MSC Entroncamento, salienta que esta **«não possui qualquer ligação ferroviária à rede nacional. Nem rodoviária que possa suportar um movimento idêntico ao da Bobadela. Tudo isso teria de ser construído».**



Já Lourenço Silva, da ALB, confirma que esteve reunido com a Câmara Municipal de Loures, mas que **«até ao momento não há nada de concreto. A ALB tem disponibilidade para sair desde que todos os que estão na Bobadela mudem»**. Para o administrador da ALB, **«neste momento, o transporte ferroviário está limitado e não faz a totalidade daquilo que é a procura do mercado. Há custos de operação que podem aumentar e que têm de ser acautelados, nomeadamente no posicionamento de “contentores vazios”**. Por outro lado, entre 70% a 80% da origem das nossas cargas situa-se a norte de Castanheira do Ribatejo, portanto nesse caso não existe problema». Lourenço Silva explica que, no caso da ALB, onde a rodovia tem um peso de 80% e a ferrovia de apenas 20%, os custos poderiam agravar-se **«se a origem das cargas for o porto de Lisboa ou a zona de Sintra e o Oeste. Já a sul, com as acessibilidades rodoviárias que atualmente existem, como a A10, que liga diretamente ao Carregado, esse problema não se coloca, uma vez que a distância é praticamente semelhante à da Bobadela. Se tiver de levantar um contentor vazio e depois enchê-lo no Carregado ou Vila Franca de Xira, vir para a Bobadela ou Castanheira é igual, mesmo que depois tenha de o entregar no porto de Lisboa. É tudo uma questão de adaptação. Hoje, acho que ninguém coloca o problema de estar na Bobadela ou em Alverca»**. Lourenço Silva diz, inclusive, que considera mudar para um terminal que seja apenas rodoviário, mas que esta hipótese apenas se coloca devido ao estado em que se encontra a oferta dos serviços de transporte ferroviário em Portugal. **«O transporte ferroviário já representou 70% da nossa atividade, hoje é ao contrário. A ALB tinha deixado de investir em frota rodoviária e foi obrigada a investir novamente, devido ao estado em que se encontra o mercado»**, refere Lourenço Silva.

## **Marmedsa e Takargo alertam para consequências económicas**

A Marmedsa é um dos agentes de navegação com maior presença nos terminais da Bobadela, uma vez que os dois principais armadores que representa, a Samskip e a Niledutch, têm escalas regulares no porto de Lisboa e utilizam a Bobadela como terminal de segunda linha. Pedro Nunes, country manager da Marmedsa, considera que vê a possibilidade da deslocalização da Bobadela com «**bastante preocupação**» e que esta medida poderá afetar «**tremendamente**» os custos de operação. Pedro Nunes acrescenta que «**sendo Lisboa um porto considerado caro, aliado às greves ocorridas nos últimos anos, tememos que esta decisão afete bastante a relação existente com os nossos armadores. Mais grave se pode tornar, quando um dos armadores que representamos iniciou recentemente um novo serviço em Lisboa**». No caso da Marmedsa, a ferrovia tem um peso importante, considerando «**a movimentação de contentores entre os terminais e os parques na Bobadela**», mas Pedro Nunes adianta que «**também o movimento entre Sines e a Bobadela deverá ser afetado com esta decisão. Por último, e mais importante, as ligações com a Estremadura espanhola que garantem o escoamento desse tráfego através do porto de Lisboa**». Pedro Nunes diz ainda que um possível aumento de custos poderia levar alguns armadores a questionar a sua presença no porto de Lisboa: «**não podendo responder diretamente pelos armadores que representamos, estou certo que irá levar com toda a certeza a uma análise cuidada dos mesmos de toda esta nova situação com que se podem vir a deparar**», conclui.

Já Álvaro Fonseca, da Takargo, diz que «**não existir um terminal rodoferroviário na região de Lisboa é um cenário que não consigo conceber, pois, é contrário a toda a estratégia que o país tem seguido de investimento e aposta na ferrovia**». O diretor da Takargo refere que apenas vê como razoável uma transferência para Castanheira do Ribatejo caso sejam asseguradas «**condições de operação pelo menos equivalentes às existentes na Bobadela no que respeita à existência de acessos ferroviários, disponibilidade e comprimento de linhas de descarga, existência de áreas alfandegadas e de terminais com meios e capacidade de prestar um serviço de qualidade**».

Atualmente, o transporte de carga contentorizada representa cerca de 26 comboios/semana (one way) na atividade da Takargo. Destes, em média oito comboios/semana têm origem ou destino na Bobadela, num dos diversos terminais. «**Não é uma das nossas atividades de maior volume, mas já começa a ter alguma relevância para a empresa e acreditamos que tem um forte potencial de crescimento (atendendo aos investimentos previstos para os portos de Leixões e Sines, que implicarão uma extensão do hinterland destes portos e necessariamente um aumento do volume de carga a transportar de/para Lisboa por ferrovia)**», acrescenta Álvaro Fonseca. Para a Takargo, a ausência de acesso



ferroviário em Castanheira do Ribatejo compromete de forma incontornável a realização de comboios da região de Lisboa de/para outras regiões de Portugal, como Sines, Leixões ou Espanha, e que esse tráfego passaria certamente para o modo rodoviário, que veria os custos subirem devido «à maior distância para o porto de Lisboa».

## CAIXA 1

### Projeto da PLLN não considera parques de contentores

A Plataforma Logística Lisboa Norte (PLLN) pertence àquela que é considerada a maior empresa do setor imobiliário em Espanha e que está no mercado português desde 2015: a Merlin Properties. No ano seguinte, em 2016, a empresa espanhola adquire à Abertis a Plataforma Logística Lisboa Norte, por um valor de cerca de 124 milhões de euros. Atualmente, a Merlin Properties possui ativos que incluem o Centro Comercial Almada Fórum, a Torre Zen no Parque das Nações, o edifício Monumental, entre outros. Contactada pela Transportes em Revista, a Merlin Properties refere que **«a Câmara Municipal de Loures integrou um grupo de entidades que visitaram a nossa Plataforma para conhecer o nosso projeto. Sabemos que era intenção da Câmara desenvolver um estudo sobre a possível deslocalização, no entanto não conhecemos o teor do estudo e não vemos interesse em comentar uma possibilidade académica»**. A imobiliária espanhola adianta que «o projeto está direcionado para a construção e gestão de armazéns para a logística e não considera áreas dedicadas a parques de contentores».

A Merlin estabeleceu como um dos seus objetivos a expansão do peso da logística nos negócios do grupo na Península Ibérica, quer sob a forma da compra de armazéns ou parques logísticos já em operação ou através da compra de terrenos para o desenvolvimento de projetos ligados à logística onde se integra a PLLN. Para tal, tem previsto investir 150 milhões de euros no projeto logístico de Castanheira do Ribatejo, estando ainda contemplada a construção de um hotel, escritórios e outro tipo de equipamentos que não estão incluídos neste valor. **«A Merlin irá arrancar com a construção do seu primeiro armazém em janeiro de 2020 prevendo o desenvolvimento de toda a PLLN ao longo dos próximos cinco anos. A área total de armazéns prevista é de cerca de 225.000 m<sup>2</sup>»**, adianta a empresa. As acessibilidades rodoviárias são uma das mais-valias da PLLN, considera a Merlin, nomeadamente as ligações diretas à A1 e N1 e o facto de estar a apenas 25 quilómetros de Lisboa. Por outro lado, **«a possibilidade de construção de uma multiplicidade de opções de armazéns com diversas dimensões permite responder a todas as necessidades de um mercado logístico em constante mutação. A qualidade do seu produto e a dimensão da PLLN irão criar uma nova centralidade logística na grande Lisboa»**, garante.

Apesar de a PLLN ter sido criada inicialmente como uma plataforma logística rodoviária, a Merlin assume que foram analisadas «outras possibilidades como a ligação fluvial e ferroviária. Em qualquer dos casos não faz parte do ADN da Merlin explorar este tipo de atividades».

## Caixa 2

### **«Decisão iria potenciar transporte fluvial de contentores»**

Mesmo junto à PLLN irá nascer, muito em breve, um cais e terminal fluvial para transporte de contentores, cujo projeto é da responsabilidade do Grupo ETE. Este terminal, que terá capacidade para movimentar até 50 mil TEU's por ano, servirá como inland gate ao porto de Lisboa permitindo a ligação direta entre os terminais de contentores do porto da capital e um terminal localizado fora da zona urbana e muito próximo de uma zona de grande atividade logística, como é Castanheira do Ribatejo. Pedro Virtuoso, gestor do Grupo ETE, refere à Transportes em Revista que o grupo português tem estado «muito atento» ao cenário da deslocalização do Complexo Ferroviário da Bobadela para Castanheira do Ribatejo e que este «poderá abrir novas oportunidades e alterar algumas das premissas deste projeto». Virtuoso acrescenta

que «a concretizar-se, parece evidente que o aumento do volume de carga a movimentar será impulsionado, o que levaria à antecipação das fases de desenvolvimento do terminal fluvial e à consequente revisão dos investimentos previstos». O gestor acrescenta que a saída da Bobadela para Castanheira do Ribatejo permitira «o desenvolvimento da PLLN e a melhoria clara da sua intermodalidade, o afastamento do tráfego rodoviário das zonas de aproximação à cidade de Lisboa, o aumento do transporte fluvial». Pedro Virtuoso realça, ainda, que a inexistência de uma ligação ferroviária à PLLN não seria um obstáculo ao desenvolvimento da mesma: «quando muito será uma limitação, mas não vemos que a não existência de ligação ferroviária seja um obstáculo ao desenvolvimento da plataforma logística que, aliás, começou muito recentemente. No entanto, a ligação ferroviária é sempre possível, há espaço para isso, e seria um bom melhoramento», finaliza

in Transportes em Revista, nº 201

**Por:**

**Fonte:**