



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

INTERVENÇÃO DE SUA EXCELÊNCIA
O SECRETÁRIO DE ESTADO DOS TRANSPORTES
Carlos Correia da Fonseca

por ocasião da

Conferência “A Terceira Travessia do Tejo – Importância
para a Área Metropolitana de Lisboa e Desenvolvimento da
Actividade Logística Internacional em Portugal”

Lisboa, 24 de Maio de 2010



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Exmo. Sr. Presidente da Junta de Freguesia do Beato

Exmo. Sr. Administrador da AICEP, dr. Eurico Brilhante

Exmos. Srs Vereadores das Câmaras Municipais de Lisboa e do Barreiro, Prof. Eng.º
Nunes da Silva e Eng. Nuno Banza.

Ilustres Convidados,

Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Permitam-me que comece por agradecer o convite amavelmente dirigido pela Junta de Freguesia do Beato ao Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, em cuja representação aqui me encontro, para participar nesta Conferência sobre “A Terceira Travessia do Tejo – Importância para a Área Metropolitana de Lisboa e Desenvolvimento da Actividade Logística Internacional em Portugal”, integrada no Ciclo “Conferências do Beato 2010”.

Faço notar que este convite, o qual aceitei prontamente e com todo o agrado, foi formulado há cerca de um mês e meio, no dia 5 de Março, para ser mais preciso.

Desde então algumas decisões políticas relevantes sobre esta matéria foram tomadas. Recordo a sucessão de factos, que tantas e tão graves consequências têm tido na nossa vida colectiva, e que explicam as decisões mais recentes:

- Em 2007 e 2008 Portugal havia conseguido realizar um processo de consolidação orçamental que levou o défice de 2008 a mínimos há muitos anos não conhecidos: 2,8% do PIB;
- Em 2008 desencadeia-se uma crise mundial que nasce no sector financeiro (crise do *subprime* como ficou conhecida) e que rapidamente “infecta” o sector real, originando o que os economistas vêm reconhecendo ser a mais grave crise económica depois da 1929 – 1931;
- Durante os anos de 2008 e 2009 existiu um forte consenso mundial no sentido de mitigar os efeitos da crise, em especial os efeitos sociais, através de políticas orçamentais expansionistas, com fartos gastos públicos em investimentos e apoios sociais;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

- A retracção do PIB, que diminui a receita fiscal por diminuição da matéria colectável, aliada aos gastos públicos crescentes mas inevitáveis, traduziram-se em 2009 por aumentos generalizados dos défices orçamentais. Em Portugal, o défice atingiu os 9,4% do PIB, valor mesmo assim inferior ao de outros parceiros da Zona Euro;
- O Défice elevado e o peso excessivo da dívida externa começam, em 2010, a criar fortes dificuldades para refinarçar a dívida soberana dos países mais frágeis da zona Euro. A quebra de confiança dos mercados faz disparar os *spreads* dos juros da dívida, o que se traduz por um crescimento brusco do serviço da dívida pública;
- A União Europeia demora a reagir às ondas especulativas contra o Euro, colocando em forte perigo de insolvência a Grécia e ameaçando Portugal, a Espanha, a Irlanda e, numa segunda linha, a Itália e mesmo o Reino Unido;
- A recente criação pela UE de um Fundo de Estabilização de 750 mil milhões de Euros constituiu o passo que se aguardava e que teve efeitos imediatos no acalmar dos mercados;
- A criação deste Fundo está associada à inevitabilidade de pôr em prática políticas fortemente restritivas em relação aos défices orçamentais, em especial nos países mais vulneráveis, de que Portugal é um exemplo.

É assim que, entre a formulação do convite para participar nesta conferência e o dia de hoje foi aprovado um pacote de medidas complementares ao Programa de Estabilidade e Crescimento da República Portuguesa para o período 2010 – 2013.

O PEC veio estabelecer uma estratégia de consolidação orçamental. Uma estratégia que assume o objectivo de reduzir o défice público para 2,8% do PIB até 2013 e de controlar o crescimento da dívida pública, de modo a inverter a actual trajectória e a obter também a sua redução em 2013. É no quadro deste programa que são definidas metas para o crescimento do endividamento das empresas tuteladas pelo sector: +7% em 2010, +6% em 2011, +5% em 2012 e +4% em 2013.

É já no âmbito deste esforço nacional que o Governo decidiu adiar por dois anos os projectos das ligações ferroviárias de alta velocidade Lisboa-Porto e Porto-Vigo,



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

devendo a primeira iniciar a operação no ano de 2017 e a segunda em 2015. Foi assim possível afastar quaisquer impactos orçamentais destes projectos até 2010.

Estes adiamentos vieram, simultaneamente, criar um novo cenário. Refiro-me concretamente ao risco de perda dos fundos comunitários que estavam previstos para estes Projectos.

Para evitar a perda deste importante afluxo financeiro, que o País não pode desperdiçar, decidimos anular o Concurso Público Internacional para a Concessão das Infra-estruturas Ferroviárias de Alta Velocidade do Troço Lisboa-Poceirão, incluindo a Terceira Travessia do Tejo, em Lisboa.

Como já tive oportunidade de transmitir publicamente, esperamos lançar um novo concurso dentro de cerca de seis meses. Porquê 6 meses? Porque esperamos que tal prazo será suficiente para estabilizar e consolidar os mercados financeiros. E ainda porque os sinais dados recentemente pela economia portuguesa, que no 1º Trimestre conheceu taxas de crescimento do PIB elevadas e muito centradas no acréscimo das exportações, nos permitem algum optimismo em relação ao comportamento económico futuro, pese embora os efeitos do PEC, necessariamente recessivos.

Mas o que gostaria de salientar aqui é que esta decisão vai permitir o aumento da participação comunitária neste projecto específico.

Com um custo aproximado de dois mil milhões de euros, a nova travessia do Tejo tinha uma participação que não ia além dos 170 milhões de euros de fundos provenientes da Comunidade Europeia. Com a anulação do concurso, esta componente poderá ascender a 500 milhões de euros, assim se reduzindo a necessidade de mobilização de fundos públicos e se alterando substancialmente a engenharia financeira a que os concorrentes recorrem para financiar as suas propostas.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Recordo igualmente que, com um novo concurso, será possível incorporar algumas alterações técnicas ao Projecto, optimização que permitirá reduzir os custos do empreendimento.

Certo é que, desde a formulação do convite para a participação nesta Conferência, assinámos também o Contrato da Concessão do Troço Poceirão-Caia com a sociedade ELOS – Ligações de Alta Velocidade, S.A. Nesta concessão estão incluídos o projecto, a construção, o financiamento, a manutenção e a disponibilização do referido troço, assim como a construção e exploração da Estação de Évora.

Teremos pois a linha de alta velocidade entre Lisboa e Madrid e o acordo que iremos assinar dia 8 de Junho em Saragoça com os Governos de Espanha e de França constitui mais um passo decisivo no sentido da construção deste corredor que ligará Lisboa a Madrid e a Paris, corredor que corresponde ao Projecto Prioritário nº 3 e que assim verá reforçada em Bruxelas a sua importância e urgência.

Minhas senhoras e meus senhores,

Estamos a materializar a Alta Velocidade Ferroviária em Portugal. Estamos a materializar um investimento que contribuirá para a consolidação do crescimento económico, para a modernização do País e para a promoção das condições de competitividade da economia portuguesa.

No que se refere à Área Metropolitana de Lisboa em particular, gostaria de perspectivar a importância da Terceira Travessia do Tejo sob a óptica do sistema de transportes, do ordenamento do território e do desenvolvimento das actividades logísticas.

Relativamente ao sistema de transporte, a importância da Terceira Travessia do Tejo é indissociável das suas três componentes: a componente ferroviária convencional, a componente ferroviária de alta velocidade e a componente rodoviária.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Conforme é tecnicamente suportado pelos vários estudos promovidos pela RAVE, a componente ferroviária convencional irá estabelecer uma ligação em falta na rede ferroviária nacional. Refiro-me à Ligação entre a Linha de Cintura e a Linha do Alentejo (no Barreiro), permitindo o fecho da malha ferroviária metropolitana, criando o anel Lisboa-Barreiro-Pinhal Novo-Pragal.

As virtualidades desta ligação são múltiplas, destacando entre elas, por exemplo:

- o desenvolvimento e estruturação integrada do sistema de mobilidade da AML;
- o estabelecimento de uma travessia sem restrições para o tráfego de mercadorias;
- a adaptação dos serviços suburbanos para uma configuração mais racional e melhor adaptada à evolução expectável da procura;
- a criação de um serviço ferroviário suburbano entre Lisboa e o eixo Barreiro/Pinhal Novo;
- a melhoria do serviço ferroviário entre Lisboa e Setúbal, com redução do tempo de percurso em cerca de trinta minutos; ou,
- a libertação de capacidade da Linha de Cintura.

Por sua vez, a componente ferroviária de alta velocidade, integrada na Terceira Travessia do Tejo, tornará possível:

- a continuidade entre Eixos Lisboa/Porto e Lisboa/Madrid, potenciando uma melhor combinação de serviços;
- o cumprimento do objectivo de tempo de percurso de 2h45m entre as duas capitais ibéricas, isto é, Lisboa e Madrid;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

- a aproximação da cidade de Évora a Lisboa até uma escala metropolitana, potenciando o seu desenvolvimento como uma “cidade de alta velocidade”; e,
- a obtenção de sinergias e a potenciação da articulação entre a rede de alta velocidade ferroviária e a rede ferroviária convencional.

Ainda em relação à componente ferroviária da Terceira Travessia do Tejo, não poderia deixar de referir que a mesma pressupõe a constituição da Gare do Oriente como estação central, verdadeira rótula de articulação do sistema ferroviário que conclui na cidade de Lisboa.

A partir desta estação será possível assegurar a ligação de comboios de alta velocidade ao NAL, provenientes do Eixo Lisboa – Porto – Vigo. Estima-se que o tempo de percurso desta ligação deverá situar-se nos 19 minutos. A componente ferroviária da Terceira Travessia do Tejo tornará ainda possível a realização de serviços *shuttles* entre Lisboa e o Novo Aeroporto, com um tempo de percurso de cerca de 20 minutos. Os serviços ferroviários convencionais realizarão este percurso em 35 minutos.

Minhas senhores e meus senhores,

Esta aposta modal é tanto mais relevante quanto se articula no quadro de uma estratégia de promoção da intermodalidade, de verdadeira integração entre modos e serviços de transporte. Neste âmbito a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, enquanto entidade com atribuições em matéria de planeamento, organização, operação, financiamento, fiscalização, divulgação e desenvolvimento do transporte público de passageiros, assume um papel fundamental.

Um papel fundamental no sentido de tornar o sistema de transportes mais eficiente e racional.

Mas também a TTT terá um contributo relevante para tornar o transporte público mais atractivo, em particular o modo ferroviário, para todos aqueles que se deslocam



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

diariamente na Área Metropolitana de Lisboa – por motivos de trabalho, estudo ou outros, e que dão suporte às deslocações pendulares –, mais atractivo para aquelas que necessitam de se deslocar de e para o Novo Aeroporto e Cidade Aeroportuária – incluindo passageiros e trabalhadores –, mais atractivo para aqueles que têm necessidade de se deslocar entre as duas capitais ibéricas, viagem que poderão realizar em menos de três horas. Recordo que, de acordo com as projecções de mercado, a procura no Eixo Lisboa-Madrid será de 9,3 milhões de viagens no ano de 2033.

Estou, por isso, seguro que a constituição do modo ferroviário como uma verdadeira alternativa de transporte, de transporte público, se traduzirá no aumento da sua participação na repartição modal; aspecto este que representa um assinalável ganho em matéria de eficiência ambiental e energética, dois outros importantes desafios com os quais nos deparamos actualmente.

No que respeita ao desafio ambiental, a Comunicação da Comissão Europeia “Um Futuro Sustentável para os Transportes”, coloca a questão nos seguintes termos: existe uma urgência crescente para que o sector dos transportes mitigue os seus impactes ambientais negativos, tendo como tal a União Europeia adoptado a meta de redução das emissões de gases com efeito de estufa em 20% em relação aos níveis de 1990. Refere ainda este documento que os transportes têm um papel fundamental para atingir este objectivo e para a inversão de algumas tendências prevalecentes.

Ora, esta aposta na criação de condições para o desenvolvimento do transporte ferroviário onde existe uma procura que o justifica e que torna a sua exploração económica e financeiramente eficiente, vai precisamente ao encontro desta orientação da política comunitária de transportes.

Ademais, este mesmo documento elege a escassez de combustíveis fósseis como outro grande desafio que o sector dos transportes enfrenta. Tal decorre do facto de ser expectável que, nas próximas décadas, o preço do petróleo e de outros combustíveis venha a aumentar, consequência do crescimento da procura e do inevitável esgotamento das reservas de mais fácil exploração.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Também a este nível a aposta na criação de condições para a melhoria da oferta de transporte público é um factor decisivo. Um transporte público que responda às necessidades de deslocação das populações, isto é, que seja capaz de responder à procura, será um transporte público mais atractivo, e a componente ferroviária da Terceira Travessia contribuirá para reforçar esta atractividade no caso do transporte ferroviário, tanto ao nível suburbano, regional e internacional.

Ainda a respeito da eficiência energética e ambiental do sistema de transportes, permitam uma palavra para a grande aposta do Governo na mobilidade eléctrica. Faça notar que esta aposta permitirá reduzir as emissões de gases com efeito de estufa geradas pelo sector dos transportes, possibilitará minimizar a dependência e a factura energética nacional, assim como aplanar o perfil de consumo diário de energia pela possibilidade do abastecimento dos veículos ser feito em casa, fora dos períodos de ponta de maior consumo.

Como tive oportunidade de referir numa intervenção pública que fiz recentemente, estamos conscientes de que é necessário perspectivar o desenvolvimento da mobilidade eléctrica no quadro global do desenvolvimento do sistema de transportes. Isto é, os veículos eléctricos, *per si*, não irão reduzir os graves problemas de congestionamento urbano que afectam as principais aglomerações urbanas do País, nem contribuirão para a redução do consumo e uso de espaço por parte das infra-estruturas rodoviárias e veículos automóveis, respectivamente.

Como tal, é necessário, que a promoção deste tipo de mobilidade seja integrada com os demais modos de transporte, incluindo os transportes públicos, contribuindo para o necessário reequilíbrio modal a favor do transporte público.

Aparentemente contraditória com a preocupação em relação ao congestionamento foi a decisão de avançar na TTT com um tabuleiro rodoviário. Contudo, à semelhança da componente ferroviária convencional, também esta componente rodoviária constitui um *missing link*, uma ligação em falta, pois o corredor Lisboa/Barreiro-Moita-Seixal é o único que actualmente não está servido por uma acessibilidade rodoviária directa. Da



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

mesma forma, destaco a relevância desta nova ligação rodoviária no contexto da localização do Novo Aeroporto de Lisboa na margem esquerda do Tejo, mais precisamente na zona do Campo de Tiro de Alcochete.

A este propósito, o “Estudo de Impacte Ambiental da Terceira Travessia do Tejo”, datado de Setembro de 2008, conclui que a implementação da componente rodoviária na TTT respeita as boas práticas de integração do alargamento de oferta rodoviária, com o reforço relevante do sistema de transportes públicos, conseguido com a criação de novos serviços ferroviários de excelência e com a melhoria e reforço da generalidade dos existentes, permitindo simultaneamente um forte estímulo ao desenvolvimento socioeconómico gerado por essa componente rodoviária.

Minhas senhoras e meus senhores,

Gostaria, por isso, de enunciar os principais objectivos da incorporação da componente rodoviária na Terceira Travessia do Tejo, uma vez que são reveladores da sua importância para a Área Metropolitana de Lisboa, a saber:

- Melhorar as acessibilidades de Lisboa a todo o triângulo Barreiro-Moita-Coima, com ganhos de tempo superiores, em alguns casos, a 50%;
- Atenuar as assimetrias regionais hoje existentes na Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente entre a AML-Norte e AML-Sul;
- Promover a equidade para o desenvolvimento dos diferentes eixos da AML;
- Consolidar a cidade das duas margens e desenvolver a estrutura territorial polinucleada, ancorada em Lisboa;
- Reforçar o papel da cidade de Lisboa com o centro principal da Região Metropolitana;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

- Contrariar a tendência actual de reforço excessivo das áreas a Poente da AML e da Orla Costeira;
- Contribuir para a revitalização da zona Oriental de Lisboa;
- Contribuir para a dinamização económica da Península de Setúbal;
- Aliviar o tráfego tanto na Ponte 25 de Abril como na Ponte Vasco da Gama, infra-estruturas cujos níveis de serviço tenderiam a agravar-se significativamente em função do aumento tráfego, parcialmente imputável aos fluxos gerados pelo Novo Aeroporto e respectiva Cidade Aeroportuária. Será assim possível garantir um bom nível de serviço e a fiabilidade das acessibilidades rodoviárias ao aeroporto;
- Entre os objectivos da componente rodoviária da TTT conta-se ainda o estímulo a um maior equilíbrio de tráfego nas entradas e na Rede Viária em Lisboa.

Na perspectiva do ordenamento do território, o “Estudo de Impacte Ambiental da Terceira Travessia do Tejo” é claro ao afirmar que a TTT contraria as tendências da «litoralização», traduzida na ocupação excessiva das áreas a poente da AML e da orla costeira, recentrando a AML e desenvolvendo a «Grande Lisboa» como uma cidade a duas margens, dando cumprimento rigoroso ao que se encontra estabelecido no Plano Regional de Ordenamento do Território para a AML, actualmente em vigor. Passando a citar o PROT-AML, este refere que: “em termos de Ordenamento do Território, a travessia ferroviária é fundamental para o desenvolvimento da AML e, em definitivo, a travessia Chelas-Barreiro deverá possibilitar o atravessamento rodoviário e ferroviário”.

Se me permitem, e porque pretendo que esta intervenção seja inteiramente suportada por apreciações técnicas e independentes, continuaria a basear-me no “Estudo de Impacte Ambiental da Terceira Travessia do Tejo”, mais precisamente nas



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

considerações que este documento produz sobre a dimensão do “Ordenamento do Território”.

Com efeito, é considerado que o modo ferroviário convencional terá impactes positivos importantes na promoção dos centros urbanos de segundo nível, e da equidade e coesão face ao quadro dos objectivos de desenvolvimento estabelecido para a AML, em especial através de um serviço suburbano eficiente e de uma adequada articulação intermodal com o Metro Sul do Tejo.

A integração do modo rodoviário na TTT deverá ter igualmente efeitos positivos complementares na promoção do sistema urbano policêntrico do arco ribeirinho, isto é, dos seus centros urbanos como uma rede articulada e complementar, e na reconversão das áreas industriais, em conjunto com a Ligação Seixal/Barreiro e outras ligações próximas da amarração Sul, como o IC32, que asseguram o acesso aos núcleos urbanos principais.

A TTT irá também incentivar a reconversão das antigas áreas industriais, e a reconversão e reabilitação urbanas das áreas degradadas, de génese ilegal ou sem qualidade, e a instalação de novas actividades económicas.

Conclui-se assim, neste estudo, que é promovida a convergência, numa primeira fase, das oportunidades, e numa segunda fase, dos níveis de desenvolvimento das unidades territoriais da Península de Setúbal e são criadas condições que dispensam o alargamento e a dispersão excessivas das áreas urbanas no contexto metropolitano.

A concretização do projecto reflecte-se positivamente no modelo organizacional/espacial dos concelhos abrangidos, ao nível da melhoria efectiva das acessibilidades e o reforço da coesão urbana – territorial a várias escalas de análise. É o caso, por exemplo, da valorização e regeneração estratégica do território da Quimiparque (no concelho do Barreiro), que visa a ampliação da cidade do Barreiro na direcção da Quimiparque (para Este e para Norte), tendencialmente fundindo e interpenetrando os espaços de dinâmicas urbanas com os espaços de dinâmicas empresariais.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

Estou, por isso, em crer que a TTT e o desenvolvimento integrado da rede ferroviária, do qual este empreendimento faz parte, irão constituir os vectores de estruturação do território metropolitano.

Minhas senhoras e meus senhores,

É esta a interpretação técnica dos efeitos da Terceira Travessia do Tejo ao nível do ordenamento do território na Área Metropolitana de Lisboa.

Para finalizar, e porque esta intervenção já vai demasiado longa, gostaria de fazer um breve apontamento sobre a importância da TTT para o desenvolvimento do transporte de mercadorias e da logística.

Sendo a AML um espaço de internacionalização da economia portuguesa, pelas actividades, pelas empresas nele instaladas, carece de uma boa rede de infra-estruturas de transporte, uma rede que garanta uma boa conectividade internacional, propiciadora do reforço da sua competitividade.

Ora, a Terceira Travessia do Tejo potenciará precisamente a integração do sistema de acessibilidades e de conectividade internacional, em que se incluem a Alta Velocidade, o Novo Aeroporto de Lisboa, o Sistema Portuário – designadamente os portos de Lisboa e Setúbal – e o Sistema Logístico.

Por outro lado, como julgo ser do conhecimento de todos os presentes, foi apresentado na legislatura anterior o Plano “Portugal Logístico”, documento que define os princípios orientadores do desenvolvimento do sistema logístico nacional e que estabelece uma rede nacional de plataformas logísticas, três das quais localizadas na Área Metropolitana de Lisboa:

- O Pólo Logístico da Bobadela, que tem como promotor a CP, e que se encontra presentemente em exploração.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

- A Plataforma Logística de Lisboa Norte (Castanheira do Ribatejo), que tem como promotor a Abertis. O processo de infra-estruturação da plataforma está em curso, estando igualmente em curso os procedimentos legais que permitirão avançar com a construção das acessibilidades rodoviárias.
- A Plataforma Logística do Poceirão, que tem como promotor o consórcio LogZ. A Declaração de Impacte Ambiental para a 1.^a Fase da Plataforma e Ligação Rodoviária à A12 foi emitida em Outubro de 2009. A construção deverá iniciar-se no decorrer do ano de 2010, sendo expectável que as primeiras empresas iniciem a sua operação no primeiro semestre de 2012.

Todas estas plataformas logísticas são multimodais, rodo-ferroviárias, pelo que está previsto que todas elas tenham acesso à rede ferroviária nacional. No caso da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, está ainda prevista a acessibilidade fluvial, com um terminal cuja capacidade para movimentação de contentores atingirá, na fase final do projecto, os 200 mil TEU/ano.

Qual é, então, a importância da Terceira Travessia do Tejo para estas plataformas logísticas? A TTT, ao permitir o transporte ferroviário de mercadorias, criará condições para uma melhor e mais eficiente articulação entre o sistema portuário – designadamente entre os portos de Lisboa, Setúbal e Sines – e o sistema logístico da Área Metropolitana de Lisboa.

Este desenvolvimento articulado do sistema portuário, do sistema logístico e do sistema de transporte terrestres contribui, de forma inquestionável, para a constituição de uma verdadeira cadeia logística, potenciadora da afirmação do País como uma verdadeira “Porta Atlântica”. Trata-se nada mais do que materializar a vantagem competitiva da posição geoestratégica do nosso território no contexto da fachada Oeste-Atlântica da Europa.

Esta cadeia logística alargada permitirá, por exemplo, o alargamento do *hinterland* dos portos nacionais, possibilitando que estes respondam de forma mais eficiente às necessidades dos donos da carga, reduzindo o atrito inerente às rupturas no seu



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Secretário de Estados dos Transportes

transporte, contribuindo para uma maior fluidez das mercadorias ao longo de toda a cadeia de transporte.

Minhas senhoras e meus senhores,

Julgo ter assim explanado, ainda que de forma necessariamente resumida, os principais aspectos inerentes à importância da TTT para a Área Metropolitana de Lisboa e para o Desenvolvimento da Actividade Logística nesta região.

Termino esta intervenção, não sem antes fazer votos de sucesso para este Ciclo de “Conferências do Beato 2010”.

Muito obrigado pela vossa atenção.