

Porto de Lisboa ao serviço das empresas



MANUELA PATRÍCIO DIRETORA DO NEGÓCIO PORTUÁRIO E LOGÍSTICA



O Porto de Lisboa é um porto europeu de orientação atlântica e uma porta direta ao mercado ibérico, inserido no maior centro de consumo (Região de Lisboa e Vale do Tejo) e principal região económica de Portugal, constituindo assim uma infraestruturas vital para a economia de Portugal e para as empresas importadoras e exportadoras. A sua área de influência estende-se assim pela designada Grande Região de Polarização de Lisboa, que cobre 30% do território nacional, onde residem mais de 4 milhões de habitantes e onde estão localizadas cerca de 40% das empresas nacionais.

O Porto de Lisboa é também uma importante plataforma logística multimodal e um dos portos Core da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), a sua centralidade geoestratégica confere-lhe um estatuto de relevo nas cadeias logísticas do comércio internacional, servido de uma rede de ligações marítimas com os principais portos do mundo, tendo em 2020 recebido e enviado mercadorias para mais de 130 países, através dos mais importantes armadores internacionais. De igual modo, é um porto estratégico e líder no tráfego nacional com os portos dos Arquipélagos da Madeira e Açores o que é constatado pelo facto de que do total da carga contentorizada movimentada na Região Autónoma dos Açores, 60% tem origem ou destino no porto de Lisboa, enquanto que na Região Autónoma da Madeira, esta quota sobe para 88%. As ligações com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa são igualmente históricas, destacando-se de entre estas as ligações com Cabo Verde e Angola, onde mais uma vez o Porto de Lisboa desempenha um papel muito relevante no abastecimento destes dois Países.

No que respeita às exportações, os principais mercados servidos pelo Porto de Lisboa são o Reino Unido, Itália, Angola, Colômbia e Marrocos, destacando-se no segmento dos granéis sólidos, o embarque de cimento, areais, forragens e adubo, na carga contentorizada, preparados alimentares, tomates e derivados, matérias de

construção, mármore e adubos e nos granéis líquidos o biodiesel, que é fabricado em dois terminais localizados no porto, e o fuelóleo. Para as importações, os principais mercados que servem o Porto de Lisboa são o Brasil, Espanha e Ucrânia, destacando-se mais uma vez o segmento dos granéis sólidos, com o desembarque de soja e milho para os terminais da Silopor.

Quando olhamos para o posicionamento futuro do Porto de Lisboa acreditamos que o mesmo passa efetivamente pelo serviço que podemos prestar às empresas que já utilizam e àquelas que venham a utilizar o porto. Para este efeito temos que obrigatoriamente efetuar uma aposta concreta na modernização das infraestruturas e infoestruturas portuárias, com o objetivo de incrementar as exportações e competitividade do porto de Lisboa das cadeias logísticas a ele associadas.

Neste sentido e no que concerne aos investimentos futuros, os projetos que estão em curso para o curto e médio prazo e que gostaríamos de realçar incidem na melhoria da eficiência dos terminais já existentes, com a renovação de equipamento, com melhorias ao nível ambiental e operacional, também ao nível das acessibilidades, melhorando as vias de acesso ao Porto.

De todos estes projetos destacamos dois, o projeto do Terminal de Contentores de Alcântara e o projeto de execução e do estudo de impacte ambiental para a Operacionalização da Navegabilidade no Estuário do Tejo, pilar fundamental para o desenvolvimento da multimodalidade do Porto de Lisboa, assegurando conexões eficientes ao seu hinterland e à rede do Corredor Atlântico enquanto porto da rede CORE da rede transeuropeia de transportes.

No que respeita ao Terminal de Contentores de Alcântara, o plano de investimentos acordado, sendo um projeto de modernização e aumento da eficiência operacional do terminal de contentores de Alcântara, aposta numa melhoria das condições técnicas de operação do terminal, introduzindo significativas melhorias ambientais e nos processos e formas de gestão, permitindo assim um aumento da eficiência na movimentação de contentores. Este aumento de eficiência possibilita um aumento da quantidade de contentores movimentados:

- (i) sem que tal esteja suportado num aumento do tráfego rodoviário – embora incrementando o tráfego ferroviário e exigindo a criação de tráfego fluvial,
- (ii) não exigindo um aumento do consumo energético e, inclusive,
- (iii) com a diminuição das áreas concessionada e edificada. ■