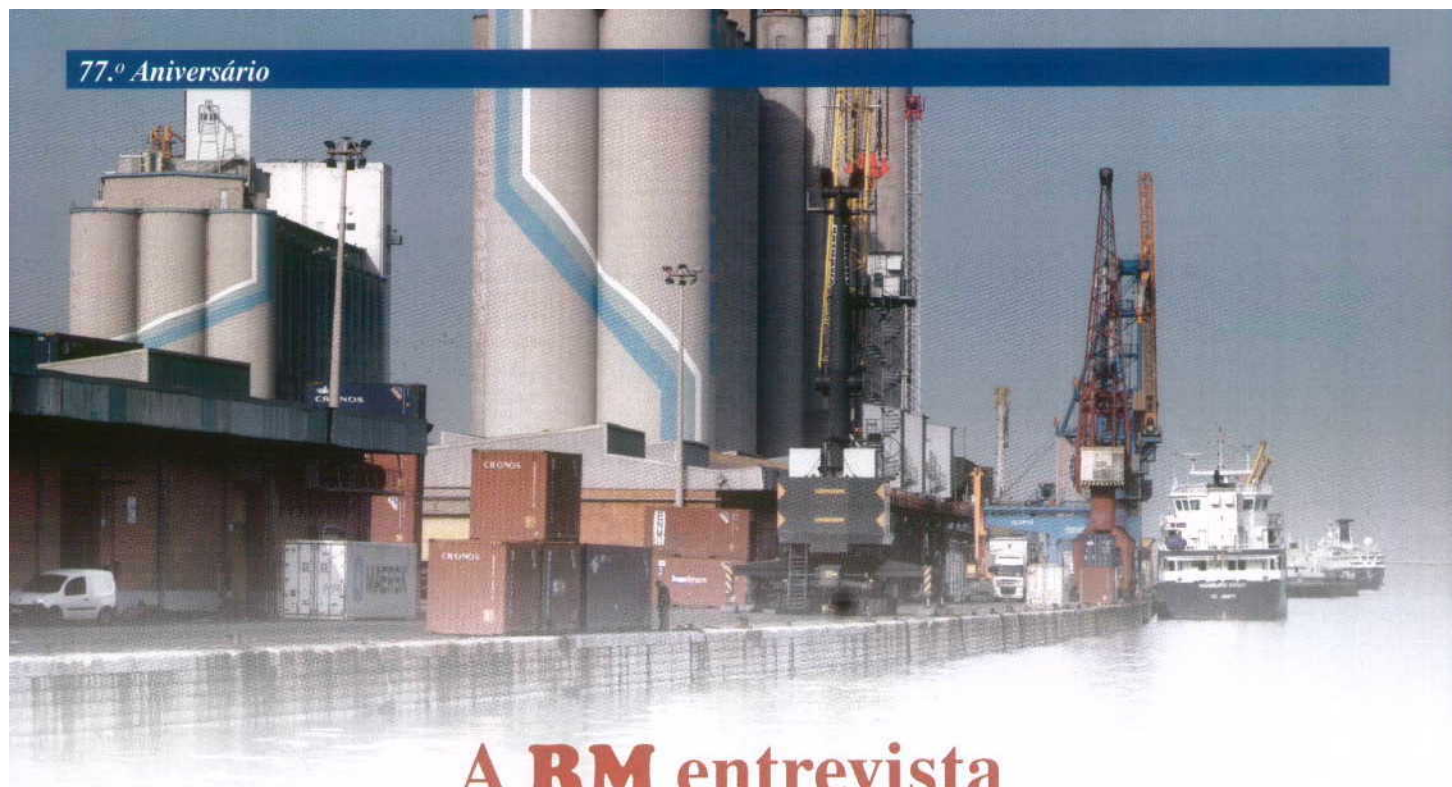




77.º Aniversário

A RM entrevista a Dra. Marina Ferreira

O Porto de Lisboa é um dos melhores portos naturais do mundo, beneficiando das águas abrigadas do estuário do Tejo, com uma bacia líquida de 32.000 ha. O acesso faz-se por uma ampla barra, raramente afetada pelo mau tempo, com fundos de - 15,5 m, facilmente melhorados. A posição geo-estratégica é privilegiada, e dispõe de importantes infraestruturas logísticas intermodais. Está localizado na região económica mais importante do país, a Grande Lisboa, com cerca de 3 milhões de habitantes; o seu *hinterland* é vasto, e cobre a região centro de Portugal e áreas do país vizinho, incluindo a parte ocidental da área metropolitana de Madrid.

Tendo movimentado em 2013 cerca de 12,4 milhões de tons, designadamente 4,8 milhões de tons de grãos sólidos e 549.000 TEU's, e, noutra vertente, 559.000 passageiros de navios de cruzeiro, tem uma importância económica significativa, sendo responsável, entre postos de trabalho diretos, indiretos e induzidos, por 6 % do emprego na área de Lisboa.

Qual a evolução recente do movimento de cargas no Porto de Lisboa? Alguma captação de cargas em Espanha?

Com um tráfego anual de cerca de 12,5

milhões de toneladas e de mais de 2.800 escalas de navios por ano, o Porto de Lisboa apresenta como principais segmentos de negócio de carga: a carga contentorizada e os grãos sólidos alimentares. Em 2013 o porto de Lisboa voltou a ser líder nacional no número de escalas de navios, com um aumento de 6,9% face a 2012, tendo a tonelagem bruta (GT) acompanhado com um crescimento de 11,3%. Em termos de carga movimentada registou-se um crescimento de 8,3% face ao ano anterior. Este crescimento não foi certamente alheio a um menor impacto das greves decorridas em 2013 (face a 2012). No que respeita à evolução das cargas movimentadas destacam-se a carga contentorizada e os grãos sólidos (com aumentos de 11% e de 13%, respetivamente), pese embora o registo verificado nos grãos líquidos (-6%) e na carga fracionada (-26%).

Já no 1º semestre de 2014, devido a nova instabilidade laboral, o porto apresenta uma ligeira quebra nas movimentações de mercadorias, de aproximadamente -1,8%. Esta quebra é influenciada pelo segmento da carga contentorizada. Já a carga a granel sólida apresenta um forte crescimento, de 12,6%.

O porto de Lisboa tem um vasto *hinterland* e articula com diversas plataformas logísticas e terminais intermodais, o que lhe permite promover-se como um importante *cluster* logístico-portuário nacional. Neste contexto, as plataformas logísticas

que servem o Porto de Lisboa, o Terminal Ferroviário da Bobadela e Terminal do Vale do Tejo, a norte, e ainda, as plataformas do corredor transfronteiriço Elvas (Caia)-Badajoz, as quais assumem uma importância estratégica face ao posicionamento do Porto de Lisboa enquanto um dos portos principais do Corredor Atlântico da RTE-T (rede transeuropeia de transportes), permite potenciar a competitividade do porto de Lisboa a Espanha, e assim captar mercadorias.

Que novas perspetivas traz o Terminal de Cruzeiros de Sta. Apolónia?

A construção do novo edifício que irá servir o Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia vai permitir ao porto de Lisboa, fundamentalmente e para além de uma melhoria expetável na qualidade das instalações oferecidas a todos os passageiros de cruzeiro, crescer no segmento de *turnaround*, ou seja de embarque e desembarque de passageiros que passarão a iniciar e terminar a sua viagem em Lisboa.

Com mais de meio milhão de passageiros movimentados anualmente, Lisboa tem sido nos últimos anos um porto de trânsito, mantendo sempre uma percentagem de aproximadamente 10% no segmento de *turnaround*. Embora o porto de Lisboa tenha tido sempre tradição em operações de embarque e desembarque de passageiros, o que é comprovado por um conjunto de companhias de cruzeiro que têm

mantido diversas operações de início e fim de itinerários em Lisboa ao longo de décadas, estas são efetuadas com navios de pequena e média dimensão, uma vez que as instalações oferecidas pelo porto não acompanharam o crescimento dos navios utilizados pela indústria. Com a aposta estratégica efetuada pela APL nos cruzeiros, iniciada com a construção do novo cais em Santa Apolónia, em 2007, e que será concluída no prazo máximo de 2 anos pela LCT, empresa concessionária da atividade no porto, com a construção do projeto da autoria do Arqº Carilho da Graça, Lisboa passará a poder oferecer as instalações adequadas a operações de *turnaround* de navios com capacidade para mais de 3.000 passageiros. Desta forma não só o porto beneficiará com o crescimento num segmento tão apelativo, como também a região de Lisboa, uma vez que estes passageiros poderão efetuar o chamado de pré e pós cruzeiro, ou seja, permanecer na cidade um ou dois dias antes ou depois do final da viagem. O impacto da atividade será assim muito mais relevante para o turismo da região de Lisboa, uma vez que além de gastos de consumo passará a incluir gastos em hotelaria e no aeroporto.

As atividades portuárias foram prejudicadas no passado recente por problemas laborais. Estão estas questões já ultrapassadas?

Acreditamos que estamos a atravessar um momento de viragem. É verdade que a instabilidade laboral do passado penalizou a capacidade operacional e os resultados do porto de Lisboa bem como de toda a comunidade portuária e da economia em geral, mas cremos que este tipo de divergências entre a área do trabalho portuário e as empresas operadoras portuárias se começam a dissipar, e a observarem-se possibilidades de retoma.

O porto de Lisboa está inserido na maior zona de mercado nacional, onde deverá ser um porto aglutinador e potenciador da economia local e regional, mas para isso, torna-se necessário que sejamos competitivos. A paz laboral ajuda a aumentar essa competitividade para que em comunhão com todos os agentes, possamos partilhar perspetivas de futuro, de desenvolvimento e de crescimento do porto.

Quais as perspetivas de desenvolvimento das infraestruturas portuárias? Existe a possibilidade de construção de um terminal de contentores de águas profundas?

Um dos desenvolvimentos em curso é de facto o novo terminal de cruzeiros já aci-

ma referido. No que se refere ao setor das mercadorias e particularmente aos contentores, como é do conhecimento geral e tal como vem referido no PETI+3, o porto de Lisboa tem que preparar-se atempadamente para o potencial de crescimento deste tráfego no médio e longo prazo. O novo terminal vem assim definido como um investimento prioritário, sendo o mesmo enquadrado no corredor da fachada atlântica da rede transeuropeia de transportes, RTE-T. Neste sentido têm vindo a ser analisadas diversas localizações, estando neste momento em curso o estudo da hipótese Barreiro para o novo terminal de contentores de Lisboa. O investimento será privado, estimando-se que o mesmo atinja um valor de 600 M€.

Qual a articulação existente com o outro porto da área metropolitana de Lisboa, com Setúbal?

A APP tem servido de aglutinador dos portos nacionais e como tal estão em cur-

so no seio da associação diversos projetos que visam ganhar mais-valias para todos os portos nacionais.

Qual o interesse económico da navegabilidade do rio Tejo?

A navegabilidade do Tejo tem sido também um tema recorrente, ao longo das décadas, no porto de Lisboa, uma vez que se acredita que a melhoria da mesma virá potenciar o valor económico das instalações portuárias que se encontram a montante do rio, constituindo-se como mais uma via de escoamento de mercadorias. Neste sentido estamos neste momento a trabalhar no projeto da navegabilidade do Tejo, o qual vem também referido no PETI+3, em articulação com as diversas empresas e operadores que atuam naquela área, como seja a Cimpor, Iberol, Solvay e ETE. Aliás, algumas destas empresas já tinham desenvolvido estudos sobre a melhoria da navegabilidade, pelo que a junção de esforços e sinergias é condição essencial para se garantir o desenvolvimento de qualquer projeto futuro. Está igualmente em análise a possibilidade de integrar este projeto na rede transeuropeia de transportes, eventualmente em conjunto com outros portos europeus, com experiência no tráfego fluvial, numa ótica de logística colaborativa.

Como convive o porto comercial com outras atividades, tais como o tráfego entre margens, a pesca, a náutica de recreio, a marítimo-turística e a reparação naval?

Dadas as características e dimensão do estuário do Tejo, é intrínseco ao porto de Lisboa a multifuncionalidade, fazendo parte do seu caráter a multiplicidade de atividades com necessidades e características, muitas vezes complementares e outras vezes divergentes. E é esta riqueza de atividades que molda o caráter do porto de Lisboa. Cabe à APL, enquanto entidade gestora que tem nas suas atribuições não só a exploração económica do porto como também a conservação e o desenvolvimento do mesmo, zelar pela articulação dos diferentes interesses e servir de facilitador dos mesmos. Temos que aglutinar todos os atores sociais, económicos e institucionais que vivem, trabalham e usufruem deste estuário e seu porto. As dificuldades fazem parte do processo mas julgo que as temos conseguido ultrapassar, embora este seja um processo contínuo. E posso dar como exemplo de um convívio saudável, o facto de podermos acolher grandes eventos náuticos, como a *Volvo Ocean Race* e a *Tall Ships Race*.



Marina Lopes Ferreira é Licenciada em Direito pela Universidade Clássica de Lisboa e tem uma pós-graduação em Estudos Europeus.

Iniciou a sua atividade profissional em 1983, na área dos transportes, na firma Carris, onde é quadro superior. Em 1991 assumiu as funções de Chefe de Gabinete do Ministro do Mar, desempenhando posteriormente os cargos de Diretora-Geral das Pescas, Secretária-Geral Adjunta do PSD, Presidente do Conselho Fiscal da APSS e Vereadora e Vice-Presidente da Câmara Municipal de Lisboa.

Em Março de 2013 foi nomeada para as presentes funções, de Presidente do C.A. da APL – Administração do Porto de Lisboa.