

II SEMINÁRIO PORTO DE LISBOA – CAMINHOS E PROJECTOS



Realizou-se no passado dia 1 de Março o **II Seminário de 2007 do COMM**, que versou sobre a potencialidade do Porto de Lisboa e que foi apresentado pelo nosso colega e associado **Cte. Carlos Soares**, Director de Negócio Portuário - Carga da APL, SA.

O Porto de Lisboa, situado no estuário do rio Tejo, que é o maior estuário europeu, é um porto de abrigo de águas profundas, aberto 24 horas por dia e 7 dias por semana a todas as operações portuárias e cujo acesso é efectuado por um canal de 15.5 m de sonda-reduzida.

Um porto com esta situação, acessibilidades e operacionalidade é uma porta aberta para o mundo com especial enfoque ao Mercado Ibérico, a caminho do Mediterrâneo e ainda com o privilégio de se localizar no cruzamento das principais rotas mundiais – Continente Americano, Africano e Asiático (este via Canal do Suez) –.

Actualmente escalam o porto de Lisboa 3 527 navios, movimentando 9 milhões de toneladas de carga, o que na sua globalidade gera 4.5 milhões de euros de valor bruto de produção (5% do PIB regional), criando cerca de 38 300 postos de trabalho do que resulta mais de 530 milhões de euros em salários.

Com todas estas potencialidades há que determinar uma rota e elaborar projectos estruturados e factuais, para que possamos tirar proveito deste grande pólo de desenvolvimento que é o Porto de Lisboa.

Neste momento põem-se 3 desafios ao Porto de Lisboa:

1.– Aumentar a capacidade de recepção de TEU's que, na hipótese mais pessimista, estará esgotada em 2010;

2.– A terceira travessia do Tejo que, como contrapartidas, irá implicar importantes alterações que irão beneficiar as infra-estruturas portuárias a montante da Doca da Marinha e,

3.– Um incremento físico e dinâmico na intermodalidade logística de modo a penetrarmos mais profundamente no abastecimento ibérico.

➔ Para a concretização do primeiro objectivo ter-se-á que optar por uma ampliação do parque de armazenamento da Liscont e, provavelmente por estender o cais actual para montante e jusante (Gares Marítimas da Rocha e Alcântara) deslocando os terminais de passageiros para Sta. Apolónia, com a ampliação deste para jusante até à Doca de Marinha.

➔ A terceira travessia do Tejo irá implantar, entre outros, um pilar a montante do terminal de contentores de Sta. Apolónia e um outro a jusante do terminal da Tanquapor.

Com tais estruturas os cais a jusante do Poço do Bispo serão alinhados pelo prolongamento do terminal de contentores de Sta. Apolónia, bem como a jusante deste, será alinhado até ao terminal de passageiros de Sta. Apolónia.

O terminal da Tanquapor irá ter um novo posto de acostagem, a jusante do anterior, de modo a manter a sua operacionalidade.

➔ E, os objectivos para um incremento na intermodalidade logística, passam pela:

- Dinamização da utilização das acessibilidades fluviais para a importação de matérias-primas e exportação de produtos manufacturados, para a indústria, ZAL, ou Parque Intermodal instalado junto ao Rio Tejo;
- Transferência de carga do Transporte Rodoviário para o Tráfego Marítimo-Fluvial;
- Análise da Viabilidade Económica, Financeira e Técnica;
- Determinação do “hinterland”, ligações intermodais, canais, transporte fluvio-marítimo, terminais, ZAL e actividades turísticas.

Aqui fica um resumo, muito sumário, da brilhante apresentação, terminando com uma pertinente chamada de atenção pelo orador deste seminário:

“Deverá ser evitado o efeito “GoldFinger” — Margens douradas – dedicadas exclusivamente ao lazer e à construção desenfreada de habitação – impedindo que os “poros de interface fluvial” “respirem”, acabando por “matar” hipóteses de desenvolvimento económico numa área de logística integrada e verdadeiramente amiga do ambiente, mantendo o abastecimento às áreas periféricas da Grande Lisboa e permitindo a redução dos trajectos rodoviários citadinos.”