

EMPRESAS

PORTOS

A nova vida do terminal de Alcântara é verde e digital

O projeto de investimento de quase 124 milhões de euros no terminal da Liscont está na segunda fase. Em breve, ninguém vai caminhar junto aos contentores.

MARIA JOÃO BABO

mbabo@negocios.pt

BRUNO COLAÇO

Fotografia

Do alto de um dos novos pórticos de cais do terminal de contentores de Alcântara (TCA), em Lisboa, a quase 50 metros do chão, já é visível a transformação que o investimento de quase 124 milhões de euros vai provocar. Os trabalhos de demolição de um dos velhos edifícios no perímetro da concessão da Liscont avançam com ritmo e o espaço onde serão erguidas as futuras instalações é desvendado pelo terrapleno. Mas a renovação do terminal com 12 hectares, que na década passada perdeu movimentação de carga com as sucessivas greves de estivadores, irá muito além da construção civil.

O plano de investimentos do grupo turco Yilport, que detém a concessão da Liscont até 2038, é o resultado da renegociação do contrato com a Administração do Porto de Lisboa, concluída em dezembro de 2021, em que ficaram previstas intervenções em infraestruturas no valor de mais de 26 milhões de euros, a aquisição de tecnologia por cerca de 2 milhões e a instalação de novo equipamento acima dos 93 milhões. O TCA vai ser mais moderno, eficiente, tecnológico, seguro e “verde”. Quer ter também uma maior ligação à cidade e duplicar a sua capacidade de movimentação.

A demolição do abandonado edifício Vasco da Gama está em curso, sendo um dos trabalhos previstos nesta segunda fase do projeto de modernização e aumento de eficiência operacional do TCA – que tem maior dimensão e visibilidade –, que terminará em finais de 2025. Em seguida, será a vez de vir abaixo o edifício da Terlis, que em tempos serviu de armazém de frutas e legumes e se foi adaptando para hoje acolher os serviços alfandegários e os depar-

tamentos de operação e manutenção do terminal. Toda a zona agora ocupada pelos dois edifícios será destinada à operação dos contentores vazios, enquanto o espaço compreendido entre a frente marítima e a via férrea será dedicado ao armazenamento e movimentação dos cheios.

O projeto, em que a Liscont assume que quer recuperar “o insuficiente investimento realizado a partir de 2003” e readaptar o TCA às novas condições de mercado,

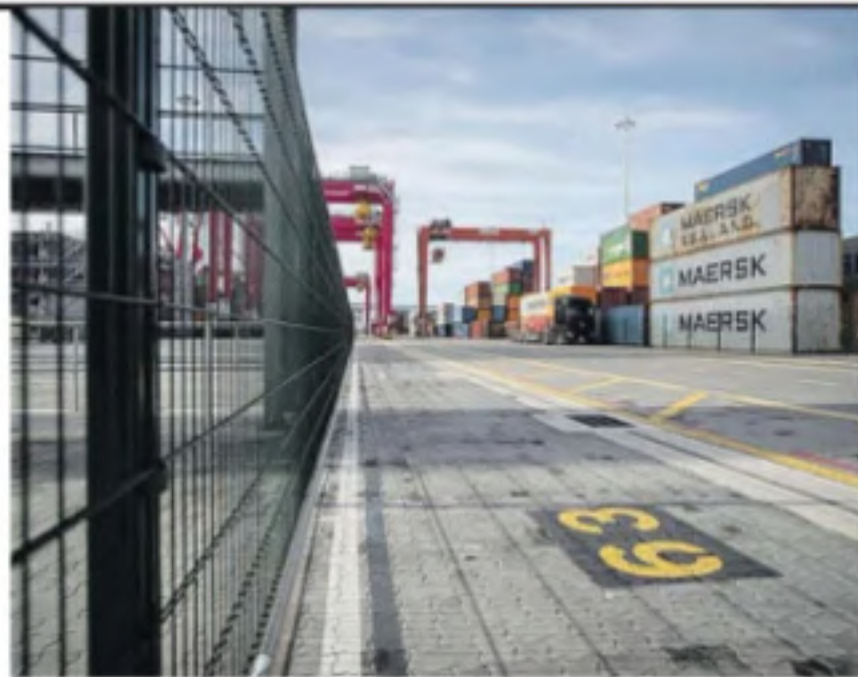
prevê a construção de um novo edifício, na zona a poente da Doca do Espanhol, com 3.900 metros quadrados, que concentrará todo o apoio à operação. Com balneários para os estivadores e refeitórios, o espaço será ainda ocupado pela manutenção, pela inspeção veterinária (produtos para consumo humano e não humano) e pela fitossanitária (frutas e legumes), assim como pela Alfândega. Será, garante Bruno Vale, diretor-geral da Liscont, o “único posto de con-

trole fronteiriço a cumprir a 100% a legislação europeia”.

Mas as intervenções no TCA, que envolvem ainda as vias de acesso, repavimentações e uma extensão da área de estacionamento, implicam também investimento em tecnologia, o que vai permitir que em breve “não haja ninguém a caminhar junto aos contentores”, assegura o responsável, frisando que essa é uma garantia de “segurança das pessoas e da carga”.



As áreas de contentores vão ser isoladas, deixando de lá circularem pessoas. A operação do terminal irá para um novo edifício, que já está em construção.



No terminal de contentores de Alcântara é visível a demolição em curso do edifício Vasco de Gama, a que se seguirá o da Terlis, no âmbito da segunda fase do plano de investimentos. Em cima, Diogo Marecos e Bruno Vale, administrador e diretor-geral da Liscont, respetivamente.



ciente para operar navios de maior dimensão – e seis gruas de parque, a que se irão somar mais oito. Todos os equipamentos de movimentação de carga serão elétricos, prevendo a Liscont uma redução de 88% das emissões na operação do terminal no âmbito deste projeto de investimento, que terá quatro fases e será concluído até 2028.

Com um cais de um quilómetro de extensão e fundos até 16,5 metros, o TCA estima um aumento da sua capacidade futura para 850 a 900 mil TEU (unidade equivalente a um contentor com 20 pés) dentro de quatro anos. A Liscont prevê ainda um aumento do número de navios que escalam no terminal, de um total de 359 es-

calas em 2017 para 500 escalas em 2027 e 552 em 2038, ou seja, um aumento de 54% em 21 anos.

O investimento tecnológico já realizado pelo grupo Yilport – que em 2016 comprou a Tertir à Mota-Engil – permite que hoje os novos pórticos de parque, dotados de inteligência artificial, sejam operados remotamente a partir dos escritórios. Mas a concessionária do terminal de Alcântara quer ir mais longe na aposta digital e encurtar a cadeia logística que impacta no tempo de circulação e permanência dos camiões. Os motoristas deixarão de ter de sair dos veículos para tratar da papelada, passando a fazê-lo através de uma aplicação. Para Bruno Vale, além

de uma redução de 30% das emissões, o tempo entre a chegada e a saída de cada camião passará a ser de apenas 15 minutos, quando atualmente pode chegar aos 50. Com isso, o tráfego será também mais fluído na avenida Brasília.

Já a partir de março o controlo das temperaturas dos contentores refrigerados – que serão 670 no terminal, o triplo da atual capacidade – começará a ser feito remotamente, quando hoje obriga a que alguém tenha de levar essa tarefa a cabo junto de cada um dos contentores. A Liscont investirá ainda na instalação de um “scanner” na portaria – projeto da fase 3 – que fará uma TAC a toda a carga. Para Diogo Marecos, o TCA será “um terminal único no país em termos de tecnologia e segurança”.

Mais carga na ferrovia

O projeto prevê ainda, na próxima fase, a extensão do ramal ferroviário, mas, segundo Bruno Vale, em 2024 haverá lugar a uma duplicação do transporte ferroviário. Hoje já ali chegam dois comboios por dia, sete dias por semana, com uma extensão de 540 metros e capacidade para 56 TEU. A transferência modal do rodoviário para o ferroviário e o fluvial é outro dos objetivos da Liscont. O peso da rodovia deverá diminuir de 59% em 2027 para 47% em 2038, a ferrovia aumentará de 30% para 38% e o transporte fluvial de 12% para 15%.

Se hoje trabalham cerca de 100 pessoas no TCA, o projeto em desenvolvimento estima que sejam criados 195 novos postos de trabalho diretos. Mas, segundo a concessionária, a maior movimentação de contentores criará também empregos indiretos, nomeadamente em entidades como a administração portuária, alfândega, controlo sanitário e em empresas de transportes, agências de navegação, transitários ou despachantes.

O cais de Alcântara, originalmente construído no final do século XIX, ainda sem terminal, quer atracar agora num futuro digital, eficiente e sustentável. ■

Capacidade futura pode chegar aos 900 mil TEU

Hoje com paz social, o terminal de contentores de Alcântara recuperou já ligações marítimas diretas à América do Sul e à do Norte, salienta Diogo Marecos, administrador da Liscont. Em 2022, o TCA cresceu 16%, face ao ano anterior, e no ano passado 23%. Nos investimentos em curso já se incluem os quatro novos pórticos de cais que chegaram em janeiro de 2022 do Japão – e que têm uma altura sufi-

“

[No terminal de contentores de Alcântara] vamos ter o único posto de controlo fronteiriço a cumprir a 100% a legislação europeia.

BRUNO VALE
Diretor-geral da Liscont