

## Mês de novembro no Porto de Lisboa

### Redução de 61% nos contentores face ao ano anterior

A redução do número de contentores no Porto de Lisboa no mês de novembro por comparação com idêntico mês de 2011 foi de 61 por cento, o que corresponde exclusivamente aos efeitos da greve dos estivadores neste período.

Ainda no mês em causa, verificam-se acentuadas reduções nos granéis sólidos (menos 32,8 por cento do que em novembro de 2011) e nos granéis líquidos (menos 35,2 por cento).

A situação no Porto de Lisboa tem vindo a agravar-se a cada mês. O efeito da greve dos estivadores e o modo como ela tem vindo a ser concretizada desde Agosto tem prejudicado não só os tráfegos cativos (granéis sólidos) mas sobretudo o tráfego da carga contentorizada.

Se nos granéis sólidos o regime de greve parcial adotado (trabalho em apenas um turno, 5 dias da semana) conduz a estadias prolongadas dos navios (com todos os sobre custos que daí advêm, que acabam por ser refletidos, primeiro no importador e depois no cliente final), nos contentores a situação é particularmente grave por afetar o cancelamento de escalas dos serviços de linha.

Neste último caso, estando o porto disponível para trabalhar menos de metade do tempo disponível, conduz em primeiro lugar a congestionamentos e, logo de seguida, a uma opção dos armadores pelo cancelamento de escalas (pelo risco de estadias prolongadas em porto) e, por fim, à adoção de outras soluções logísticas pelos importadores e exportadores, que não passam pelo uso do porto com problemas laborais.

No Porto de Lisboa os principais tipos de cargas movimentadas são a carga geral contentorizada e os granéis sólidos, com destaque para os agro-alimentares, e com menor expressão os granéis líquidos (combustíveis, produtos químicos e óleos alimentares). A carga geral fracionada tem menor peso.

No que respeita às greves dos estivadores estas apenas não afetam a movimentação dos granéis líquidos, uma vez que a grande maioria deles são operados em terminais especializados que dispensam mão-de-obra portuária.

No segmento dos contentores o Porto de Lisboa é servido por um conjunto de linhas regulares que se podem enquadrar em três grandes grupos – o tráfego insular, os serviços de *TMCD/feeder* (para o norte da Europa, Mediterrâneo e Costa

Ocidental de África) e os serviços diretos intercontinentais (América do Sul, América Central, Canadá e África do Sul). Relativamente aos dois primeiros grupos as linhas que escalam Lisboa também escalam, regra geral, o Porto do Douro e Leixões. Isto não significa que a mudança seja indiferente, em termos logísticos e de custos, uma vez que os destinos/origens das cargas estarão, principalmente, no grande centro de consumo da região de Lisboa.

Relativamente ao terceiro grupo de serviços, que servem fundamentalmente as empresas exportadoras, não existem alternativas de transporte marítimo direto, que proporcionem condições de tempo e custo equivalentes a Lisboa.

No que respeita ao tráfego de contentores as linhas regulares têm vindo a reduzir escalas no porto, com particular incidência nos terminais de Santa Apolónia e Alcântara. Quanto aos granéis sólidos regista-se no Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria uma redução sensível do número de navios e quantidades movimentadas atribuível claramente ao efeito das sobrestadias. No Terminal do Barreiro verifica-se uma redução do número de escalas de navios e consequentemente de cargas movimentadas, respeitando sobretudo ao principal produto, as sucatas destinadas à Siderurgia Longos. Neste particular tem vindo a ser utilizado o terminal da Portsines para a descarga das sucatas com transporte rodoviário, prevendo-se que seja substituído pela ferrovia.

12 de dezembro de 2012