



Filipe Costa (aicep Global Parques): «Ligações modais serão cada vez mais críticas»

[LOGÍSTICA](#), [MARÍTIMO](#), [TERRESTRE](#) 4 Novembro, 2020 [Comentários fechados](#) 243

Tempo de Leitura: 4 minutos

O painel '**A interoperabilidade ibérica e europeia. O Corredor Atlântico**', realizada no primeiro dia do 14º Congresso da ADFERSIT, contou com a exposição de Filipe Costa, CEO da aicep Global Parques – o responsável apresentou a ferramenta Portugal Site Selection e explicou o papel da aicep na captação de novos investimentos em contexto industrial, logístico e de serviços. Em destaque esteve também a ZILS, a sua função vital no ecossistema de Sines (onde o porto é peça fundamental) e a necessidade futura de uma maior penetração no hinterland ibérico.

«A aicep Global Parques desenvolve e gere parques empresariais, nomeadamente o contíguo ao Porto de Sines, a ZILS, e outro próximo do Porto de Setúbal, o BlueBiz. Começava por apresentar a nossa ferramenta, Portugal Site Selection, desenvolvida pela aicep Global Parques com o objectivo de fazer *procurement* da melhor solução de localização disponível em Portugal para a instalação de cada projecto de investimento: seja de indústria, logística ou de serviços», começou por explicar Filipe Costa, ao intervir pela primeira vez na mesa redonda.

Filipe Costa apresentou a ferramenta Portugal Site Selection

A ferramenta «guia-se por quatro propósitos principais: ser facilmente reconhecível, acessível e facilmente utilizada pelos *site selectors* internacionais, com nome e site intuitivos, transmitir confiança de que se trata de informação oficial, fiável, objectiva e avalizada pelo Estado português, garantir que temos o máximo de conhecimento possível de toda a oferta nacional – assim poderemos sempre apresentar as melhores soluções nacionais para cada projecto e disponibilizar informação transparente e equitativa, colocando todos concelhos do país em pé de igualdade na demonstração das suas valências para acolher projectos de investimento», detalhou o CEO da aicep Global Parques.



«Não temos dúvidas que as questões mais recorrentes colocadas pelos potenciais investidores se prendem com os *inputs* logísticos e telecomunicações à sua pretendida actividade industrial ou de serviços. Trabalhamos constantemente nisso. Por exemplo, estamos neste momento a diligenciar com a IP Telecom a inclusão de informação sobre as redes de fibra óptica nestas apresentações, nestes *layers* de informação do Portugal Site Selection», adiantou, frisando que «a atracção de investimento

produtivo orientado para a exportação passará, em grande medida, por oferecer fornecimento fácil, abundante, com qualidade e preços competitivos, quer de telecomunicações, quer de energia e, claro, de serviços de logística, que permitam o tal acesso rápido e barato, quer às cadeias de produção, quer aos mercados europeus e de países terceiros, impulsionando as exportações».

Expansão de Sines justifica «reclamar rodovia e ferrovia de penetração»

O CEO deixou um alerta para o rumo a seguir, enaltecendo a necessidade de uma aposta séria na electrificação: «Se queremos descarbonizar, industrializar e crescer economicamente, precisamos de electrificar, e muito». Ao abordar mais especificamente a ZILS e o Porto de Sines, Filipe Costa trouxe a debate o Corredor Atlântico e a importância da efectividade da conectividade logística de Sines para um futuro eficiente e capaz de atrair novas cargas e de dar vazão aos novos fluxos que se esperam com a expansão do Terminal XXI e a construção do Terminal Vasco da Gama.



«No contexto do Corredor Atlântico da rede transeuropeia de transportes, permitam-me que chame a atenção para a ZILS, que é o nó do Corredor Atlântico da RTE-T, umbilicalmente ligada ao Porto de Sines. Na ZILS temos a produção de electricidade, refinação e petroquímica. Até ao advento do Terminal de Contentores de Sines, esta dinâmica fazia do complexo portuário e logístico de Sines uma ilha. Um *interface* mar-terra limitado, não obstante os seus outros quatro terminais (...) agora, com os terminais de contentores existente

[XXI, em expansão] e futuro [Terminal Vasco da Gama, que fará crescer a capacidade anual para 8 milhões de TEU], há necessidade e justificação para reclamar rodovia e ferrovia de penetração e captação capilar de *gateway*, não só no país mas também de *hinterland* ibérico», explicou.

«Nestes terminais, e para a ZAL associada, as ligações modais serão cada vez mais críticas, sendo, portanto, essencial para seu o sucesso, dotar a linha ferroviária de melhores condições no que à dimensão dos comboios respeita e na ligação directa ao Caia (com obras actualmente em curso). Porque, na verdade, o alcance dos nossos portos é, essencialmente, ibérico», finalizou.