

II Seminário Plataformas Logísticas Ibéricas

Conclusões

Mais de 200 agentes económicos marcaram presença no II Seminário Plataformas Logísticas Ibéricas. As boas vindas foram dadas por Carlos Gouveia Lopes, presidente da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, que reconheceu ter sido uma boa aposta a reedição do evento que nesta mesma sala teve lugar no ano passado, e por Maria das Dores Meira, presidente da Câmara Municipal de Setúbal, que salientou a importância, para a região, da reflexão sobre a temática em debate.

No primeiro painel da manhã, intitulado "Os Portos e a Globalização", Crespo de Carvalho, da IN OUT GLOBAL, deu o pontapé de saída com a apresentação da ligação de Setúbal a Madrid, uma ambição desta Administração Portuária, de braço dado com os operadores portuários. O caminho, os hinterlands, o foreland, o mercado a trabalhar (características e distâncias), foram objecto de análise.

Seguiu-se António Roxo, da Dragados, empresa que opera na cidade sadina através da Sadoport, com uma alusão à história de sucesso do contentor, um invento que já tem meio século de existência, e a casa mãe, e as várias empresas portuárias da Dragados, operador a nível mundial, constituíram o cerne da intervenção.

António Fonseca Ferreira, da CCDR de Lisboa e Vale do Tejo, analisou a importância do desenvolvimento da actividade logística da região. "No futuro vamos ouvir falar de logística como sector fundamental de actividade", disse, referindo no entanto o "atraso de Portugal" a este nível. Apontou ainda os constrangimentos do porto de Lisboa como oportunidade para o porto de Setúbal e deixou no ar a ideia de uma estratégia integrada dos portos de Lisboa e Setúbal.

Carlos Dias, coordenador da Plataforma do Poceirão, centrou-se na temática da globalização, com uma apresentação intitulada "A Globalização e os seus efeitos nas infraestruturas logísticas". Defende este credenciado gestor que é importante que sejamos "parte da rede logística ibérica e europeia". Está tudo desenhado para fazer do Poceirão uma plataforma logística de sucesso. Denominada LogZ, terá as portas abertas à operação em 2009, segundo anunciou à audiência Carlos Dias.

O segundo painel arrancou com a intervenção de Xavier Peinado, da Câmara de Comércio de Badajoz, que nos veio falar da Plataforma Logística do Sudoeste Ibérico, conhecida entre nós por Plataforma Badajoz-Elvas. Peinado defende que, se ela é extrema em relação a Espanha, é central em relação à Península, dando saída aos portos portugueses de Leixões, Setúbal e Sines, e do sul de Espanha (Huelva, Cadiz e Algeciras). A área de influência é de 750 mil habitantes, mas se lhe juntarmos o Alentejo passa a ser de 1,5 milhões de habitantes.

João Lemos, do Gablogis, veio falar-nos da plataforma de Elvas, englobada no Portugal logístico com que Portugal se integrará nas cadeias logísticas e de transporte europeias, tirando partida das potencialidades oferecidas pela nossa fachada atlântica: temos que apostar forçosamente na nossa fachada atlântica. Outra ideia: "A nossa logística é

essencialmente virada para o consumo, e não para a cadeia produtiva. Isso é algo que é necessário inverter”.

Luis Fernando de La Moncorra, da Universidade de Extremadura, ressaltou a necessidade imediata de colaboração dos dois países no novo eixo ibérico Lisboa-Madrid. Portugal e Espanha, dois países vizinhos, são os que mais têm a ganhar com esta colaboração. Assim como o vosso primeiro ministro, José Socrates, diz com frequência Espanha, Espanha, Espanha, quando se refere as prioridades de negócio também nós, os espanhóis, devemos dizer Portugal, Portugal, Portugal.

Pires da Fonseca, da Takargo, falou sobre a estratégia do primeiro (e único, até à data), operador privado ferroviário português, que deverá entrar em Madrid em 2009 e em Barcelona em 2010. Para tal irá recorrer a um “parque próprio de locomotivas movidas a diesel, em número de dezena e meia, bem como parque de vagões”. Para Fonseca, “mais importante que a alta velocidade na ferrovia das mercadorias é a fiabilidade e a economia de custos”, o que tenderá a afastar as mercadorias da nova rede de TGV.

A parte da tarde iniciou-se com uma intervenção de Brilhante Dias, da AICEP Parques, que realçou a disponibilidade do Sodiapark em receber as indústrias que se queiram instalar num espaço já infraestruturado, a escassos seis quilómetros do porto de Setúbal e outros tantos da rede de auto-estradas. "Não somos o deserto", afirmou, recordando que "esta região tem um capital humano precioso, com destaque para a excelência profissional na área automotiva, que é a de maior qualidade no país".

Vítor Correia, da Iberolinhas, falou sobre as novas tendências na logística global dos contentores: “a escolha da embalagem, os vários tipos de contentores, numa verdadeira lição para os importadores e exportadores. Por fim, insurgiu-se contra o que apelidou os poderes régios das capitania dos portos, que decidem a seu bel-prazer o tipo e o valor das multas a aplicar, ou o preço dos serviços a prestar”, explicando que, “para não ser tão escandalosamente alta, uma mesma factura e dividida por quatro, para parecer menos”.

João Vinagre, do grupo Portucel/Soporcel, em intervenção intitulada “A globalização do mercado do papel”, referiu-se aos números, esmagadores à nossa escala, da conta da empresa: “um volume de negócios de mil milhões de euros, dos quais 900 milhões em exportação ara 70 países, de que se destacam os da Europa central”. Vinagre concluiu solicitando “às autoridades portuárias e ao IPTM a fiscalização do que apelidou monopólio da Mota-Engil nos portos nacionais, a que apenas escapa o de Sines”.

António Freitas, CP, referiu-se, em destaque, à nova ligação ferroviária Sines-Badajoz, prevista para entrar em funcionamento em 2010, considerando-a “indispensável para tornar o tráfego ferroviário competitivo na estratégia de chegar a Madrid a partir de Setúbal”. Teve ainda oportunidade de rebater algumas críticas feitas da arte da manhã por Pires da Fonseca, realçando as boas práticas da CP nos eixos Liscont-Elvas, Sines-Bobadela, Lisboa-Mérida, entre outras. Tudo isto apesar da operação ter lugar numa estrutura “desajustada a realidade, que muitas vezes perde competitividade por não poder prescindir do camião seja à carga seja à descarga do comboio”.

Carlos Pinto, da AICEP, comparou a China à Índia, utilizando termo Chindia: as exportações excedem as importações na Índia, ao contrário da China, o

desenvolvimento da China está relacionado com a sua malha ferroviária, destacando um projecto de ligação do porto de Chang Zen ao de Roterdão por via férrea, num total de 15 quilómetros de linha. Este mercado, o chinês, que tem custos logísticos mais elevados que a maior parte dos países com quem se relaciona, “não deve ser isto como uma ameaça, mas sim como uma oportunidade”.

Domingos Arroiteia, do Clube de Empresários do Brasil, começou por falar do tempo que Portugal era hegemónico no transporte marítimo da Europa para o Brasil, até chegar à realidade actual. A Maersk e a Hamburg Sud são hoje os armadores com maior relevância nessas rotas, e recentemente Valência tornou-se o principal porto da mercadoria proveniente do Brasil. Este agente económico teve ainda oportunidade de se referir ao esforço que tem vinda a ser desenvolvido de recuperação dos portos brasileiros, muitos deles a braços com problemas de congestionamento e desadequação das estruturas e fundos.

Nuno Fonseca, a Câmara de Comércio e Indústria de Angola-Portugal, contou a experiência que o grupo Rangel tem vindo a desenvolver naquele país africano, realçando o facto de Angola não ser apenas Luanda: “Apesar dos elevados custos logísticos, que equivalem hoje a 35% do custo dos produtos, temos que distribuir as mercadorias pelo resto do país. A distância entre Luanda e Lobito, por estrada, é de cerca de 550 km, que se fazem em cerca de seis horas”. Apesar disso, é ainda o meio aéreo que mais se destaca quando se equaciona a distribuição num país com a dimensão de Angola.

Por fim, a audiência ouviu a intervenção de Osvaldo Lobo do Nascimento, director do porto de Cabinda, com o tema “Angola e a globalização: visão de Cabinda”. Este gestor desafiou os empresários portugueses a investirem em Angola, pelas grandes oportunidades que o país oferece. Referindo-se ao sector portuário, Lobo do Nascimento reconheceu que o principal porto do país, o de Luanda, vive uma situação de grande congestionamento. O Governo teve que atender a outras solicitações, necessidades mais urgentes e prementes, como foi o caso da rede ferroviária, o que fez relegar para segundo plano as estruturas portuárias. Mas agora já se começa a olhar para os portos. O porto que dirige insere-se numa região com doze a 15 milhões de habitantes, que constituem o hinterland do natural de Cabinda. “Trata-se de um mercado em franco crescimento. O porto de Ponta Negra leva algum avanço, mas estamos a fazer um conjunto de investimentos para melhorar, não só Cabinda mas todo o país. O novo cais do porto de Cabinda é disso exemplo, uma obra a que estão a concorrer, inclusivé, empresas portuguesas como a Etermar, e a Somague”.