

III Seminário Plataformas Logísticas Ibéricas

Conclusões:

Numa sessão cujo encerramento foi presidido pela Exma Governadora Civil do distrito de Setúbal, sra Dra Euridice Pereira, o III Seminário Plataformas Logísticas Ibéricas teve início com o discurso de boas vindas do sr. presidente da APSS, sr engº Carlos Gouveia Lopes. Seguiu-se a comunicação, plena de oportunidade, a cargo de sua excelência a presidente da C. Municipal de Setúbal, sra dra Maria das Dores Meira, em que foi realçada a extrema importância para a cidade, mas também para a região, de uma cadeia de plataformas logísticas potenciadoras das capacidades económicas, tanto a nível industrial como comercial.

O primeiro orador, engº Pinto de Magalhães, director geral da Portline, fez uma apresentação em que evidenciou os significativos ganhos de eficiência do transporte marítimo, pela potencialidade dos propulsores mas também dos combustíveis usados na indústria. Magalhães teve oportunidade de desmontar uma ideia que tem vindo a ser soprada, de forma algo insidiosa, que dá ao transporte marítimo o papel do mais poluidor de todos os meios. Sê-lo-ia, em termos absolutos, desde logo por ser o responsável pelo transporte de 90% das mercadorias a nível global, mas não o é, bem pelo contrário, em termos relativos: está cientificamente demonstrado que consegue o menor valor de emissões a nível de teu/km, muito devido à extraordinária evolução tecnológica que tem permitido uma drástica redução do consumo dos navios, que é hoje de cerca de 1/5 do que era há 30 anos. E consegue-o novamente ao utilizar, com cada vez maior frequência, combustíveis de índices mais e mais reduzidos de enxofre.

Seguiu-se Belmar da Costa, presidente executivo da AGEPOR e também da associação europeia ECASBA. Apoiando-se na projecção de uma série de cartoon's mordazes, cheios de humor, fez um relato da procura incessante da sustentabilidade na indústria do transporte. "Temos que deixar aos vindouros um mundo melhor do que encontrámos, ou pelo menos igual ao que estava quando cá chegámos", defendeu. Referiu-se à incongruência dos modelos actuais de transporte que fazem com que o modo rodoviário seja, em Portugal, o prevalecente no relacionamento comercial com a Europa, "algo tanto mais incompreensível quanto o nosso país será dos mais periféricos, se não mesmo o mais periférico, no conjunto dos países europeus. Esta aberração é tanto mais inexplicável quanto cerca de 80% das nossas trocas comerciais são feitas com a Europa, onde os portos se sucedem e todos estão razoavelmente bem equipados."

O engº Ernesto Carneiro, da APSS, falou sobre a necessidade de "conceber o desenvolvimento em todas as vertentes, para gerar riqueza e distribuí-la. Também este técnico demonstrou a eficiência energética do transporte marítimo face a outros modos - é claramente menos agressivo que o aéreo, o rodoviário e até mesmo o ferroviário, apenas perdendo, para todos eles, na questão da velocidade, um aspecto que não assume a mesma importância para todo o tipo de mercadorias transportadas". A nível global identificou a "tendência para a chegada ao mercado de

navios cada vez maiores, recordando que nos próximos três a quatro anos cerca de 60% do total de porta-contentores no mundo terão uma capacidade superior aos 5 000 teu", e das vantagens que as Auto-Estradas do Mar começam já a evidenciar, em termos de facilitação de procedimentos e rapidez de desembarço de navios e mercadorias transportadas sob este conceito.

O eng^o Nuno Bento, da Fordesi, encerrou este primeiro painel, revelando o resultado de um estudo elaborado junto das empresas exportadoras. Mais de 60% destas admitiram a sua disponibilidade para a utilização da intermodalidade na elaboração dos seus fluxos de transporte para a Europa mais afastada, seja a norte, seja a sul do continente. Todos os carregadores estão desejosos de anteciparem a resolução para os grandes problemas de congestionamento que hoje já caracterizam a mobilidade na Europa, e que tendem a piorar. Outro aspecto identificado pelo referido estudo é o que classifica a informação como um aspecto cada vez mais decisivo em termos de negócio para os carregadores. No terreno, o estudo identifica o transporte europeu de futuro como um transporte multimodal com base marítima, para o que é indispensável a existência de integradores.

O eng^o Fonseca Mendes serviu-se da máxima "Pense global mas actue local" para fazer a análise dos projectos que a CP tem na mesa para o porto e a região de Setúbal. Foi assim que a plateia assistiu ao desenho do aparelho ferroviário actual, que movimenta diariamente 40 a 50 comboios diários nesta região. Com sucesso, pois não se ouvem protestos sobre esta actividade. Do muito que há nas pranchas dos projectistas, realce para "os arranjos internos nas áreas portuárias: a construção, ao longo dos cais concessionados Tersado e Sadoport, de uma linha à prumada, que permitirá escoar, mas também alimentar, os navios directamente a partir do vagão, arranjos das linhas no terminal ro-ro, e desenvolvimento da rede que serve a Sapec, com a possibilidade de nascimento de uma linha a nascente para servir novas unidades industriais e o parque de madeiras da Portucel". Fonseca Mendes não terminou sem ressaltar a importância, para a empresa, do reconhecimento social e de recordar que, também no plano da eficiência energética, a CP tem vindo a adquirir moderna - e menos gulosa, em termos de consumo - tecnologia de tracção. Quanto à ligação Lisboa-Madrid, Fonseca Mendes lamentou que ela "tenha um transit time de 15 horas que a faz chegar a Madrid em hora de ponta de suburbanos, o que faz com que o tempo de transporte seja pouco competitivo - o comboio sai de Portugal no dia A, e apenas é disponibilizado em Madrid no dia C".

António Evangelista, do grupo Conteparque, fez um pequeno historial do nascimento e rápido crescimento deste conjunto de empresas de transporte rodo-ferroviário de que é o director comercial da holding Rodo-rail. Evangelista salientou que a Conteparque "quer transformar cada cliente em parceiro de negócio, e que a cultura da empresa visa colocar os clientes em primeiro plano". A Rodo-rail centra a sua actividade no transporte entre os dois países da península, trabalhando com especial ênfase o eixo que liga os portos de Setúbal e Lisboa a Mérida e daqui a Madrid e Valência, para num futuro próximo, chegar ao país Basco e à Catalunha, bem como à Galiza. Evangelista não concluiu sem verberar os desencontros dos incumbentes na oferta de um serviço peninsular, com o lado de lá a ser mais parte do problema do que solução.

Seguiu-se a apresentação de D. Ignacio Guevara, que teceu fortes críticas ao que apelidou a ineficiência da alternativa de transporte na Península Ibérica, pela pouca incidência do transporte ferroviário. Questionou o director geral da COMSA: "Como é possível termos menos trocas entre os dois países, que têm a mesma bitola, do que entre a península e a Europa?" A resposta foi dada de imediato: "as causas reais da ineficiência do caminho-de-ferro são a falta de competitividade e a falta de competência, muito pelo facto de vivermos no primado do transporte rodoviário, para o qual não faltam vias, e do transporte ferroviário de passageiros, sempre em detrimento do transporte ferroviário de mercadorias".

Guevara concluiu convocando à defesa da "melhoria dos corredores ferroviários ibéricos. Em Espanha, o Governo tem planos para os eixos Madrid-Barcelona, Madrid-Valência, e Madrid-Irun, mas não se vê, nos mapas, nenhum eixo Madrid-Lisboa, ou para qualquer outro porto português".

O professor Crespo de Carvalho, do ISCTE, apresentou os resultados de um estudo sobre a evolução do tráfego marítimo mundial, em que realça a perda de importância do tráfego no oceano atlântico em detrimento das rotas do Mediterrâneo em direcção ao Norte da Europa. As cargas passam em frente a Portugal mas não param. A pergunta é: "a carga destinada a Espanha poderá entrar por Portugal?". Outro desafio lançado por este especialista em logística: "A carga contentorizada tem vindo a crescer a nível global, com excepção da destinada a África. Faz sentido que dois portos nacionais façam trade off para algumas cargas e alguns destinos? Trata-se de alavancar e especializar os portos nacionais em algumas cargas e destinos".

Outra ideia defendida por Crespo de Carvalho foi no sentido da "criação de uma cadeia logística Setúbal-Madrid, com passagem pela raia. Há interesse numa associação informal de empresas em Setúbal, para a dinamização de um corredor Setúbal-Madrid. É uma opção interessante e viável na ligação a Madrid, desde que se tenha em conta alguns aspectos fundamentais, como, por exemplo, a formação de um comboio semanal".

Castanho Ribeiro, da REFER, falou do plano nacional de acção para a eficiência energética e o Portugal Logístico, planos que têm em comum o objectivo de transferir para a ferrovia parte da carga da rodovia, embora ressaltando que, no futuro, "não haverá lugar para operadores apenas ferroviários". E deu o exemplo de uma operação que tentou montar, quando ainda se encontrava na CP, que frequentemente era inviabilizada pelo facto da perna rodoviária, que não dominava, representar cerca de 60% do transporte.

Referiu-se à plataforma logística de Elvas-Caia, que permitirá alargar os hinterlands dos portos de Setúbal, Sines e Lisboa. Classificou-a da "extrema importância, tendo em conta que estes três portos movimentam cerca de 70% de toda a carga do país". Destacou ainda a relevância da articulação entre o pólo português e o espanhol, e adiantou que "em 2025, chegaremos a 35 hectares na plataforma Elvas-Caia."

José Domingos, da SLOG, defendeu a oferta logística eficiente, advogando que "nenhuma mudança será possível se ela for contra o camião - numa ponta ou noutra ele é imprescindível." Para este gestor, ainda há muitos constrangimentos no

transporte ferroviário. "Se há tantos camiões a circularem por essa Europa fora", afirma, é porque "as pessoas não encontram alternativa, seja em tempo, seja em custos, a este meio de transporte. Os constrangimentos vão acontecer cada vez mais, tanto pelo congestionamento, como pela cobrança de taxas ou a limitação dos tempos de condução dos motoristas. A oferta ainda é o driver que conduz a economia". Outra ideia defendida por José Domingos é que os operadores logísticos já são sensíveis às questões ambientais: "para os operadores, não é questão de sustentabilidade, mas sim de eficiência."

A península de Setúbal e a logística sustentável, por Martins Pereira, trouxe-nos a revelação de um novo projecto logístico que o SPC está a desenvolver na península, no designado Sapec Bay. Quanto ao grupo em si, Martins Pereira enfatizou: "Investimos no transporte ferroviário e marítimo, já de si os mais amigos do ambiente. Temos há vários anos programas de eficiência energética - inclusive utilizando painéis solares nas nossas instalações -, e de certificação da qualidade.

Martins Pereira deu exemplos do que são as boas práticas ambientais do grupo, que desce ao pormenor de efectuar acções de simulacro de acidentes. E concluiu afirmando que "a redução das tarifas portuárias na utilização dos comboios nos portos anunciada pelo Governo é uma boa medida."

Pedro Cunha, do CENI, veio dizer-nos que há um ambiente de mudança a que as empresas têm de se adaptar. "Como conseguimos otimizar e maximizar a produção ao longo de toda a cadeia? Se pensarmos em termos europeus, o desafio surge em sectores de ponta. Hoje em dia confrontamo-nos com as ameaças da localização. Há 30 milhões de empregos directos ligados à indústria. É importante conseguirmos manter na Europa a indústria eficiente".

Uma nova abordagem conduz "ao conceito de evolução dos sistemas produtivos. Há uma maior capacidade de interacção com o ambiente em que as empresas estão inseridas, há capacidade de aprendizagens e rapidez como factor de competitividade. Temos de olhar a empresa de uma forma dinâmica". É necessário haver redes de cooperação, pois os negócios passam-se num conjunto de empresas. É fundamental um novo modelo de negócio, bem como uma necessidade constante de mudar os nossos esquemas de ensino, de formação. Além disso, os Sistemas de informação são muito importantes, têm o foco no cliente, no processo, nas aquisições. Para ter uma gestão eficiente é necessário pensar bem o planeamento porque há um conjunto de processos que deverão ser monitorizados".

Maria Antónia Rosário da Luís Simões falou sobre as tendências sustentáveis na Logística Ibérica. Considerou fundamental "a rapidez e a qualidade de entrega, a existência de soluções à medida e a preocupação com a redução dos custos logísticos. É importante o funcionamento em rede, desde a fábrica, passando pelo centro de distribuição, até ao destino final". Em relação aos modos de transporte, "verifica-se que eles crescem de forma diferente, sendo o transporte rodoviário o que se perspectiva vir a conhecer o maior incremento num futuro próximo, prevendo-se o seu crescimento exponencial. Outro aspecto importante é o que aponta para uma harmonização da carga fiscal nos dois países da península".

A eficiência energética é uma preocupação do grupo Luis Simões, que hoje "já tem 29% da sua frota em veículos euro 5, e o restante em euro 3 e 4. O biodiesel é de uso comum, premiamos o desempenho dos motoristas em relação às boas práticas - com a informática embarcada, identificamos as médias praticadas em cada modelo de viagem, para uma discriminação positiva". A intermodalidade, tanto rodo-marítimo, que já é prática do grupo, nomeadamente entre Bilbao e Zeebruge, e o rodo-ferroviário - de que fazemos actualmente a gestão de cinco comboios diários entre Bobadela e Sines são exemplos das boas práticas do grupo Luis Simões.