

# Estamos a criar as condições para que os portos de Aveiro e Figueira sejam competitivos

O ciclo de investimentos nos portos de Aveiro e da Figueira da Foz começa a dar frutos. O crescimento dos últimos dois anos são, segundo o administrador da APA, Luís Cacho, um bom sinal. Mas ainda há projetos para concretizar

## Os últimos anos foram de investimento forte no porto de Aveiro. Que balanço faz?

É um balanço positivo. O Porto de Aveiro pode dizer-se que é uma infraestrutura nova, quase constituída de raiz. Mas sem dúvida que estes últimos 10 anos ficam marcados por um importante pacote de investimentos, que ainda não está concluído, pois falta arrancar com acessibilidade marítima que será a última grande obra no porto. Mas importa dizer-se que este conjunto importante de investimentos feitos pelo Estado, que já cativou um significativo conjunto de investimentos privados, marca o fim dum ciclo no porto de Aveiro.

## E já se veem os resultados práticos?

Sem dúvida que já se começa a perceber a importância que esses investimentos tiveram no desenvolvimento do porto e até na economia da região Centro. Afinal, os investimentos públicos potenciaram a realização do tal pacote de investimentos privados, o que vai alavancar o crescimento da economia da região Centro. Relativamente à empresa APA, as coisas estão a correr bem, os investimentos estão a ter retorno para o acionista (Estado). Temos tido nos últimos anos sempre resultados positivos mesmo já considerando a amortização desses investimentos. Portanto, as coisas estão no bom caminho no porto de Aveiro. E, assim sendo, estamos a contribuir para o desenvolvimento da região e do país.

Esses investimentos privados foram as-

## sumidos por empresários portugueses?

Naturalmente, para nós os investimentos privados não têm rosto. São nacionais e estrangeiros e contribuem, em conjunto, para o progresso, quer do porto, quer da região. Dentro da área portuária há cerca de 150 milhões de euros de investimento privado que já foram feitos nos últimos quatro ou cinco anos. E na área de influência do porto, lembro para além de um conjunto de indústrias novas que apareceram na região pela existência e proximidade do porto, o investimento significativo que houve no pólo químico de Estarreja. Um investimento na ordem dos 260 milhões de euros feitos pela CUF, pela DOW Portugal e pelo Arli. Naturalmente que estas melhorias no porto contribuíram para que esses investimentos fossem concretizados. Mas, naturalmente, que há outros investimentos que foram feitos nas zonas industriais dos municípios vizinhos, empresas novas que se instalaram e que o fizeram pela proximidade do porto.

## Aveiro já está na rota dos melhores portos europeus?

O porto de Aveiro é um porto novo. E temos que o olhar como uma nova infraestrutura. Como porto comercial tem cerca de 50 anos. Começou há cerca de 200 anos com a pesca do bacalhau. Aliás, tal como o porto da Figueira da Foz. Mas são infraestruturas que tiveram um crescimento muito rápido a partir do momento em que começaram a ter uma atividade comercial. E isso permitiu, porque esta-

mos integrados numa região muito dinâmica, do ponto de vista industrial e exportadora, começar a satisfazer as necessidades das empresas e da indústria, sobretudo da indústria transformadora, cujas matérias primas entravam pelos dois portos. Em simultâneo, os portos começaram a crescer e cresceram muito. De 10 anos em 10 anos, no caso concreto de Aveiro, duplicaram-se os volumes de movimentação de carga. Todo este crescimento e investimento levou o Governo a dar um papel e uma importância diferente ao porto de Aveiro. Esse reconhecimento foi concretizado, primeiro, com a passagem ao novo modelo de empresas SA permitindo um grande dinamismo e até uma concorrência entre si, a por a funcionar a economia de mercado, a ser parceiro dos operadores, de logísticas e das empresas, e a ter uma visão integrada numa cadeia de valor da própria região. O que vai permitir que o porto continue a crescer muito nos próximos anos.

## Os resultados positivos nos dois portos da região são o sinal de que o crescimento vai continuar?

Os números estão à vista. No ano passado, no caso concreto de Aveiro, mas também da Figueira da Foz, foram os melhores anos de sempre em termos de movimentação de carga. Isso revela a capacidade que nós temos. E mais. Com estas infraestruturas podemos alargar a nossa área de influência, quer de Aveiro, quer da Figueira da Foz à região de Castela e Leão, o que estamos

a conseguir, com as infraestruturas ferroviárias que temos hoje, que embora possam ser melhoradas, já nos permitem penetrar de forma evidente nesses mercados. Pensamos que a transformação do Aveiro-Salamanca em bitola europeia vai contribuir, naturalmente, para esse crescimento. Com isso reforçaremos a nossa capacidade de penetração e, naturalmente, contribuímos para que as empresas possam exportar mais e melhor para a Europa.

## Tem defendido o avanço das plataformas logísticas como projetos importantes para o reforço desse crescimento e da competitividade dos portos portugueses. Qual é o ponto da situação em relação à plataforma para Aveiro?

As plataformas são peças importantes no contributo para todo o desenvolvimento e da integração dos vários modos de transportes que temos. Naturalmente que para nós, portos, com as plataformas conseguimos criar um conceito de rede com os outros modos de transporte como a rodovia e a ferrovia, criando um conceito multimodal ou intermodal de transferência de cargas. Com este conceito conseguimos baixar os custos das operações logísticas das empresas, o que pode ser um fator importante na competitividade das empresas da região. Em relação a Aveiro, temos uma grande vantagem competitiva. A nossa plataforma está dentro do porto numa área que liga todos os terminais, alguns dos quais estão a ser postos agora em exploração. A plataforma é, sem dúvida, o último





DB-LUIS Carregã

grande projeto para fecharmos este ciclo de investimentos que visa responder às necessidades da região.

#### **A APA passou a administrar também o Porto da Figueira da Foz. Que balanço faz dessa experiência?**

Naturalmente, não gosto de falar em causa própria. Penso que as empresas, os carregadores, a economia da região Centro poderão dizer melhor do que nós sobre o que temos feito na Figueira da Foz. O que lhe posso dizer é que efetivamente, a empresa tem tido bons resultados, quer do ponto de vista financeiro, quer do ponto de vista da movimentação de carga. Conseguimos que o porto da Figueira da Foz esteja a superar os resultados estimados dentro desse modelo de viabilidade e acreditamos que dentro de pouco tempo seja uma estrutura interessante, rentável, produtiva e que contribua para o desenvolvimento da economia da região. E para isso tem contribuído fortemente o desempenho das empresas exportadoras, quer o caso da Celbi, quer o caso da Soporcel. No ano passado, tal como em Aveiro, foi o melhor ano de sempre no porto da Figueira da Foz, tendo crescido 37 por cento. Portanto, estamos a rentabilizar os investimentos que foram feitos. Tivemos um ciclo de dois ou três de anos de um investimento significativo no molhe, nas dragagens, na construção de cais, na requalificação de todas as infraestruturas na parte comercial. É um porto que também vai crescer muito nos próximos anos, embora numa

escala diferente do de Aveiro. Penso que deve ser difícil voltarmos a ter um ano como 2010 que foi o melhor ano de sempre com um crescimento de 25 por cento em Aveiro e 37 por cento na Figueira.

#### **O resultado deste primeiro semestre, nomeadamente na Figueira, volta a surpreender.**

Neste primeiro semestre, as coisas têm vindo a crescer na Figueira e a decrescer um pouco em Aveiro, devido a um conjunto de fatores que tem a ver com algumas cargas. Naturalmente que Aveiro vai crescer mais nos próximos anos, pois vamos ter novas cargas.

#### **Mas há projetos a concretizar para o conseguir?**

Sim, sim. É importantíssimo em Aveiro a questão da acessibilidade marítima. Se não fizermos rapidamente este projeto, o porto pode começar a estagnar um pouco. Estamos atentos a isso e estamos a pôr o projeto em andamento pois precisamos da obra rapidamente concluída.

#### **Quando se fala do porto da Figueira fala-se de cargas de pasta de papel e papel. E em Aveiro?**

Em Aveiro, fazemos uma tipologia de cargas muito similar à da Figueira e são as cargas que a região precisa que se movimentem. Quando olhamos para os portos temos que olhar para a estrutura industrial da região envolvente. E é muito parecida. Fazemos carga de papel em Aveiro, mas mais na Figueira.

Temos carga geral nos dois portos. Fazemos carga líquida mais em Aveiro do que na Figueira. Fazemos combustíveis em Aveiro e na Figueira não. São portos que se complementam para o tecido industrial da região.

#### **E há concorrências entre os dois portos?**

Naturalmente que quem opera nas cargas são os operadores privados e é importante que se mantenha uma estrutura de concorrência entre os portos. Porque isso é saudável para a economia e para a economia de mercado. Os grandes objetivos dos portos é que as mercadorias cheguem em melhores condições, com um custo o mais baixo possível às empresas e ao cliente final e nas melhores condições. Cada vez mais, temos que ser competitivos e eficientes.

#### **A linha ferroviária tem contribuído para o crescimento dos portos. Está a ser rentabilizada a 100 por cento?**

A ferrovia é importante para os portos porque permite-nos alargar a área de influência e, neste caso concreto, à região de Espanha que é de grande importância estratégica para o Centro. A movimentação ferroviária das mercadorias não estará a ser rentabilizada a 100 por cento, mas tem tido um crescimento importante nos dois portos e vai continuar a crescer no futuro. Claro que nós não somos operadores ferroviários e, por isso, a mercadoria movimentada nos portos também depende dos operadores ferroviários e do desenvolvimento que tenham. Mas

## **dêstaque**

► Os investimentos públicos já potenciaram um importante pacote de investimentos privados nos dois portos e na região

► O dinamismo criado, dentro e fora do porto de Aveiro está a contribuir para que esta infraestrutura cresça muito rapidamente

► É fundamental criarmos um conceito de rede entre os vários modos de transporte para garantir as respostas necessárias às empresas da região e a custos mais baixos

► Mas ainda não está tudo feito. Há projetos, como a acessibilidade marítima em Aveiro ou a adaptação à bitola europeia que urge concretizar

► Aveiro e Figueira são portos que se complementam para o tecido industrial da região

nota-se um forte incremento, até a nível nacional, e cada vez temos mais cargas movimentadas por via ferroviária que pode ser um grande parceiro no transporte marítimo no conceito intermodal.

#### **Preocupa-o o fecho ou abandono de algumas linhas ferroviárias na região?**

Ao nível dos transportes, há que partir do princípio de que o conceito da mercadoria é muito diferente da questão dos passageiros. O que eu penso é que é importante, e acho que o Governo está atento a isso, haver uma estratégia ferroviária para o país ligada aos portos em termos de movimentação de mercadorias. Penso que o conceito correto é a integração de todos estes meios de transporte, quer ferroviário, quer rodoviário, com o transporte marítimo, na perspetiva de contribuímos todos para o incremento das exportações e para o desenvolvimento das empresas.

#### **Em que pé está a situação da plataforma logística da Figueira da Foz?**

A Câmara da Figueira tem-se empenhado fortemente nesse processo e nós também temos andado a procurar soluções. Naturalmente que a viabilidade passa por um conjunto de situações e desde logo, para o desenvolvimento de uma plataforma tem que haver parceiros privados. Portanto, o passo seguinte é encontrarmos os parceiros privados que contribuam, com o empenho da câmara e a nossa ajuda, para a viabilidade dessa plataforma.

**dêstaque**

► Há 10 anos ninguém falava no mar... hoje toda a gente fala

► Sem dúvida que estamos no bom caminho. Mas estes projetos nunca têm o retorno imediato, como todos desejaríamos

► Os conceitos integradores criam-me algum receio. O fundamental é dialogarmos todos e sabermos trabalhar em rede em nome de uma região e de um país

► Se tivéssemos uma marinha mercante mais forte, se calhar não tínhamos os problemas que temos hoje para nos afirmarmos como uma porta para a Europa... que somos

# “Há 10 anos ninguém falava nos portos”

**Numa altura em que todos parecem querer empurrar o país para o mar... que papel podem ter os portos da região Centro?**

Costumo dizer que se alguma coisa correu bem nos últimos 10 anos no país, foram os portos. Portanto, eles já ocuparam o seu papel em todo esse caminho. Há 10 anos ninguém falava nos portos e hoje toda a gente fala. É algo que o setor do Estado e eu, na qualidade de presidente da Associação de Portos de Portugal, acha que é um exemplo bom do que foi feito. Este modelo empresarial definido há 10 anos tem dado excelentes resultados na região. As empresas desendividaram-se, dão resultados positivos, dão retorno para o acionista, conseguem viabilizar os investimentos.

**E estão a cumprir o seu papel?**

Eu acredito que ao contribuir para o desenvolvimento da economia, estamos a cumprir o nosso papel. Sempre achamos que é fundamental olhar para o mar e sermos porta marítima da Europa. Temos condições para isso. Precisamos de alguma melhoria na ligação aos portos para os podermos ligar à Europa, principalmente na parte ferroviária onde temos alguns caminhos para fazer. A questão da ligação Aveiro-Salamanca em bitola europeia; a questão de Sines que também tem merecido alguma atenção, prova que estamos a trabalhar nesse sentido, e temos condições para, até em conjunto com os países de língua oficial portuguesa, fazermos algo que nos vire definitivamente para o mar. E o caminho é esse.

**Para além dos investimentos que têm sido feitos nos portos, o que é que a APA está a fazer para cativar empresários?**

As administrações dos portos são as gestoras das infraestruturas, quem opera as cargas são as empresas pri-

vadas. Naturalmente, nós procuramos criar as condições dentro de um conceito de rede, articulando com os operadores, com os agentes económicos, com as empresas, com todos os intervenientes nas cargas, desde o carregador final à administração portuária, de maneira a otimizar e aumentar a competitividade e eficiência e trazer novos parceiros e projetos. Temos feito um trabalho muito importante, principalmente na região vizinha de Castelo e Leão. E já temos algum retorno. Hoje, na Figueira, como em Aveiro também, já se fazem algumas cargas para aquela região espanhola. E até já para Madrid fazemos um ou dois comboios semanais de carga, a partir de Aveiro. Estamos no bom caminho. Naturalmente, estas coisas não têm o retorno imediato como desejávamos.

**O país tem condições para implementar uma política integrada do mar?**

Eu tenho um bocado de receio desses conceitos ou visões integradoras. Acho que é importante, dentro das várias áreas, articularmo-nos e comunicarmos entre nós. É mais importante falarmos do que criar conceitos integrados. Perceber o que estamos a fazer. As questões integradoras são conceitos muito académicos e muito bonitos, que depois na prática não funcionam da mesma forma e não têm eficiência. Questões teóricas à parte, entendo que é importante que nos viremos para o mar, atentos a toda uma economia por ele motivada.

**Mas foram-se perdendo setores fundamentais ao longo dos anos...**

É verdade. E uma das coisas que perdemos, e que acho importante termos, foi a marinha mercante. E não sei se teremos condições de a recuperar. Se tivéssemos uma marinha mercante mais forte, se calhar não tínhamos os problemas que temos hoje para nos

afirmarmos como porta marítima para a Europa. Do ponto de vista estratégico, foi mau para o país.

**Também perdemos a construção naval. Também era um setor importante para essa afirmação?**

Claro que sim. Mas, naturalmente, que uma coisa está associada à outra. Tudo isso acaba por estar interligado e funcionar num contexto de rede. Se tivéssemos uma marinha mercante, teríamos um setor de construção naval forte. Se calhar tínhamos, também, uns estaleiros navais mais fortes e sem os problemas que têm hoje.

**Quando falamos em negócios do mar, referimos várias áreas, desde o turismo até à construção naval, até à questão económica propriamente dita. Os portos da região Centro deviam especializar-se?**

Nós temos é que responder às necessidades do mercado da região e é o que temos procurado fazer. E ainda não respondemos hoje pois precisamos de fazer tipo de cargas diferentes. Por exemplo, precisávamos de fazer contentores em Aveiro e na Figueira, que ainda não fazemos. As empresas da região Centro pedem-nos para fazermos contentores pois baixavam significativamente os custos logísticos. Nós estamos a trabalhar com as empresas na viabilização desses projetos. Na Figueira já fazemos alguma coisa, mas continuamos a melhorar o porto para fazermos mais contentores. Esses conceitos de especialização não fazem sentido. O que é importante é termos capacidade de resposta para as necessidades das nossas empresas e da nossa área de influência. É para isso que temos que trabalhar e é para isso que servem os portos.

**Nós estamos numa região em que imperam as PME's. Os portos também são uma porta aberta para essas empresas?**

As pequenas e médias empresas já importam e exportam pelos portos. São, normalmente, empresas da indústria transformadora que se servem dos portos quer para importar matéria-prima, quer para exportar os produtos. Portanto, é também para essas empresas que nós temos que tornar os portos atrativos, o mesmo é dizer, garantindo-lhes custos logísticos mais baixos.

**O engenheiro Luís Cacho foi uma das pessoas a assinar a petição para a criação da Comissão Parlamentar para as Políticas do Mar. O que espera desta comissão?**

Espero que essa comissão faça um acompanhamento correto, e penso que vai fazer, de tudo o que seja pensado para promover o país. Achei interessante a criação de uma comissão de acompanhamento, com o mar que temos e com o potencial que ele nos dá. Temos, sem dúvida, um potencial enorme com tudo o que é ligado ao mar e acho que é uma pena não o estarmos a aproveitar. Como sempre defendi que o mar tinha um potencial forte, achei interessante a classe política interessar-se pelas coisas ligadas ao mar.

**Portugal, e a região Centro, tem potencial. Falta-nos competitividade?**

É claro que há 10 ou 20 anos era pior, mas estamos a caminhar, no sentido de melhorarmos. Mas naturalmente que ainda temos um grande caminho a percorrer. Temos que melhorar e aumentar a competitividade, se queremos dar o salto que ainda nos falta dar para um patamar superior, pela competitividade, pela inovação, pela eficiência, pela competência, etc. Por natureza, sou uma pessoa positiva e acredito que vamos conseguir.