

Miguel Baltazar



## PERFIL

## Há duas décadas no grupo

Marco Vale sucedeu em Janeiro deste ano como diretor-geral da MSC Portugal a Carlos Vasconcelos, que esteve 27 anos na companhia. Licenciado em Engenharia Naval pelo Instituto Superior Técnico, e com um MBA na AEF Business School, Marco Vale integrou a empresa em 2000 como assistente de operações de navios, tendo, ao longo dos anos, assumido novas responsabilidades em vários departamentos. Este ano passou a desempenhar o cargo mais alto da multinacional suíça em Portugal. Desde há 15 anos que a MSC tem crescido a dois dígitos no país, empregando hoje 200 pessoas e estimando ter uma quota de mercado de 40%. A partir de Sines tem navios diretos para praticamente qualquer ponto do mundo. Agora, diz o gestor, o foco está mais nas eficiências em terra, o que passa por oferecer aos clientes outros serviços que não apenas o frete marítimo.

## “Horário das alfândegas é a grande lacuna que o país tem”

O diretor-geral da MSC Portugal lamenta os atrasos nos projetos para o porto de Sines e na ferrovia. E aponta uma prioridade ao Governo: adequar os horários das alfândegas aos dos restantes serviços dos portos.

### O mar foi uma verdadeira prioridade do anterior Governo que criou um ministério para a pasta?

Sentimos que o assunto teve palco, mas peçou um pouco pelo atraso em alguns projetos, essencialmente a evolução do porto de Sines, quer a expansão do terminal XXI quer o lançamento do concurso para o Vasco da Gama, que já podia ter sido feito há uns meses. Na ferrovia, essencialmente o troço que vai reduzir a distância a Espanha, que também peca pelo atraso. São mais uns anos que ficamos à espera das coisas acontecerem.

### Esse atrasos são compreendidos pela MSC, uma multinacional suíça?

Os portos e as linhas ferroviárias são coisas que não podemos construir, têm de existir dentro do país. Facilitam-nos o trabalho,

permitem reduzir custos, aumentar volumes, contratar mais pessoas, e a nossa vontade é sempre ter isso antes do que efetivamente é possível. Às vezes podemos ser um pouco injustos, tendo em conta a disponibilidade pública de fazer tais obras, mas cada um tem o seu papel, e o nosso papel é pressionar para que as coisas estejam cá para podermos trabalhar.

### Deixando os portos de estar no Ministério do Mar e ficando no das Infraestruturas, há risco de o tema perder atenção, ou faz sentido?

Compete-nos a todos atores relembrar e fazer com que o plano que foi lançado e com que todos os projetos que estão em andamento se concretizem e eventualmente venham outros novos.

### Que caderno de encargos tem a apresentar ao Governo nesta área? Quais seriam as prioridades para os portos?

Dou uma prioridade que talvez não tenha grande investimento e não é uma infraestrutura, que é a questão das alfândegas. Os portos trabalham 24 horas por dia, a ferrovia trabalha quase 24 horas

por dia, mas depois temos as alfândegas onde, por muito boa vontade que haja das pessoas, o horário não é alargado aos fins de semana nem à noite. Essa é uma grande lacuna que o país tem e devíamos caminhar para igualar os horários determinais, com transportadores alfândegas, para tudo funcionar durante 24 horas.

### Quais são os constrangimentos a que seja assim?

Há vários anos que estamos a levantar esta questão. Os problemas sempre foram vários, desde a dificuldade em contratar pessoas, as dificuldades em levar pessoas para Sines, que é o nosso porto principal. Todos os portos têm o mesmo problema mas Sines tem maior volume, e por isso tem peso na nossa atividade que Sines não esteja 24 horas a funcionar. Neste momento não sei qual é a limitação oficial para isso não avançar.

### A competitividade dos portos passa por aí?

O terminal de Sines é bastante eficiente, tudo funciona no primeiro nível do campeonato, mas depois a questão adianta é limitada. ■

## Os desafios do “booking online” e da impressão 3D

A impressão 3D e o “booking online” são dois desafios tecnológicos para o transporte marítimo, identifica ao Negócios Marco Vale, diretor-geral da MSC Portugal. “Estamos num ponto de grande fervilha de ideias novas”, salienta o responsável, admitindo que nos próximos anos “a impressão 3D vai trazer algum impacto ao setor”, já que “muitos artigos hoje importados da China poderão ser impressos em casa ou numa loja perto de nós”, o que se irá traduzir em menos carga.

Outro desafio, aponta, “é a tendência cada vez maior do chamado ‘booking online’ para as cargas marítimas”. Se hoje todos marcamos um voo atra-

vés da internet, “a tendência é, cada vez mais, a parte marítima aproximar-se desse ponto”, explica, adiantando que ainda se está “um pouco longe de chegar aí, já que este negócio é pouco complexo em termos de taxas e de condições em cada país”.

Marco Vale também acredita que os navios autônomos, que têm já sido objeto de testes, serão uma realidade “dentro de cinco, 10 ou 15 anos”, ainda que neste momento não seja um foco da MSC avançar nesse sentido.

No que respeita ao ambiente, se a MSC Cruzeiros anunciou o compromisso de ser neutra em carbono a partir do próximo ano, do lado do armador

o desafio começa já em janeiro, altura em que, com a redução de percentagem de enxofre nos combustíveis, “todos os navios ou terão de consumir combustível com menos enxofre ou terão de adaptar as máquinas para que as libertações de enxofre sejam filtradas”. Nesse sentido, a multinacional suíça tem investido momento muitos navios em transformação para permitir menos enxofre a partir de janeiro. “Esse é o grande desafio neste momento porque todas estas mudanças são à custa do armador”, afirma Marco Vale, para quem não é pela redução da velocidade que os navios irão poluir menos. ■