

ENTREVISTA VÍTOR CALDEIRINHA



Setúbal quer ser Hub ro-ro intercontinental

O MAIS AMBICIOSO PROJETO PARA O PORTO DE SETÚBAL, A EXECUTAR ATÉ 2014, É A EXPANSÃO DO TERMINAL ROLL-ON ROLL-OFF PARA JUSANTE. VISA "POTENCIAR O PORTO DE SETÚBAL COMO HUB RO-RO DE CROSSTRADDE INTERCONTINENTAL NA LIGAÇÃO ENTRE AS ROTAS DO ATLÂNTICO, ÁFRICA, ÁSIA E MEDITERRÂNEO", COMO EXPLICA O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA APSS, VÍTOR CALDEIRINHA.

TEXTO: SANDRA COSTA
 FOTOGRAFIA: DAVID O'TAVIEM

Nos primeiros seis meses do ano, a movimentação de mercadorias no porto de Setúbal tem vindo a recuperar para movimentos semelhantes aos melhores anos, 2010 e 2011, após uma quebra de 14,2% em 2012. Quais são as expectativas de evolução até ao final deste ano? A conjuntura económica desfavorável não vai fazer refletir-se nos volumes movimentados?

De facto, a movimentação de carga no Porto de Setúbal está em franca recuperação e apresenta valores mensais ao nível dos melhores anos, 2010 e 2011, à exceção do mês de janeiro, em que os efeitos da greve ainda estiveram presentes, o que implicou uma quebra de cerca de 135 mil toneladas, entretanto recuperadas. O movimento acumulado até agosto, comparado com igual período de 2012, note-se ainda antes do início da greve dos estivadores, já irá registar um valor positivo de cerca de 3%. Esperamos fechar o ano de 2013 com um movimento significativamente superior a 6 milhões de toneladas. A conjuntura económica desfavorável que o país atravessa já estava presente no início do ano, o que demonstra empenho e

dinâmica por parte das empresas parceiras do porto, estivadores e da Comunidade Portuária de Setúbal em superar as dificuldades.

Com a aprovação da nova lei laboral, quais são as vossas expectativas de estabilização das relações com os trabalhadores portuários?

Desde janeiro de 2013 até à presente data não temos conhecimento de quaisquer problemas relacionados com questões laborais locais dos estivadores, verificando-se um espaço de entendimento com as empresas portuárias, com benefício para todos.

Setúbal é um porto de exportação, com as mercadorias carregadas a representarem 66% do total em 2012. Quais os produtos exportados mais relevantes, para que destinos e qual é a tendência de evolução?

Os cinco principais destinos das exportações pelo Porto de Setúbal, dados de julho de 2013, são a Argélia, com 404 mil

toneladas, Brasil, com 300 mil toneladas, Marrocos, com 157 mil toneladas, África do Sul, com 141 mil toneladas e Espanha, com 96 mil toneladas, sendo que os principais produtos exportados são o cimento, os produtos metalúrgicos, minérios e clínquer.

Estes dados têm-se mantido com pouca variação desde há algum tempo, o que permite ressaltar, por um lado, que apenas um dos primeiros cinco países pertence à União Europeia, e por outro, que as principais exportações pelo Porto de Setúbal abrangem três continentes, África, América do Sul e Europa, facto demonstrativo da vitalidade e competitividade do porto.

O porto de Setúbal tem um papel relevante no ro-ro, mas é um porto com uma atividade generalista, que movimenta Carga Geral, Granéis Sólidos, Granéis Líquidos e contentores. Em que tipo de movimentos estão a ter maior dinamismo e porquê?

O Porto de Setúbal é um porto eclético, apesar de ser o líder nacional, tanto na carga ro-ro, com mais de 90% do total movimentado, como na carga geral fracionada, com cerca de 37% do total, tem capacidade instalada ao nível das infraestruturas portuárias e operadores com know how para trabalhar com eficiência e competitividade praticamente todos os tipos de carga. Mas o principal modo de acondicionamento em tonelagem são os granéis sólidos, cimento, clínquer, carvão, concentrado de cobre, etc. Essas condições ímpares têm permitido ao Porto de Setúbal “agarrar” oportunidades de negócio em diferentes tipologias de carga, nomeadamente nas que mencionou. Mas importa referir que, no caso dos contentores, se trata de um tipo de carga relativamente recente no porto, é uma aposta validada pela disponibilidade de um terminal de contentores de shortsea em termos de infraestruturas e equipamentos, designado Terminal Multiusos Zona 2. O terminal de contentores dispõe de um vasto terraplano com 20 hectares de parque de contentores, com um cais de 725 metros, fundado a -15 metros, dragado para receber navios até 12,5 metros à maré e até 11 metros em qualquer maré, com dois pórticos de cais para contentores, um Panamax e outro Post-Panamax, com capacidade para movimentar 200 mil TEU por ano.

Este terminal de shortsea também pode acolher cargas fracionadas em complemento aos contentores, o que é uma medida de racionalidade económica em qualquer terminal relativamente novo, daí a sua designação de multiusos. O terminal movimenta, hoje, 50 a 70 mil TEU. Com mais dois a quatro pórticos poderá aumentar a sua capacidade até 500/600 mil TEU.

Quais os serviços que o porto de Setúbal hoje presta e quais os novos serviços que quer desenvolver?

O Porto de Setúbal já presta aos seus clientes basicamente todos os serviços inerentes a uma infraestrutura portuária multimodal. Contudo, concretamente na carga ro-ro, pretende-se rentabilizar uma área disponível, constituindo um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, com benefícios para a competitividade das im-

portações, à semelhança do que existe nos grandes portos europeus ro-ro.

O objetivo é atrair tráfego ro-ro adicional para o porto, servindo o hinterland espanhol até Madrid, criando uma âncora com serviços de valor acrescentado às viaturas, conhecido como PDI (Pre Delivery Inspection), seja na importação, seja na exportação, e transformar o porto de Setúbal num Hub Ro-Ro de ligação entre continentes.

Quais são as linhas regulares mais importantes para o porto de Setúbal e que evolução futura poderá haver a este nível?

Atualmente, o Porto de Setúbal é servido por linhas regulares na carga ro-ro e nos contentores. A evolução na carga ro-ro está ligada quer ao futuro avanço do projeto de criação do Hub ro-ro com PDI, quer à própria evolução do mercado automóvel em Portugal e nos seus parceiros. Nos contentores, tem-se verificado um crescimento sustentado, apenas interrompido durante o período da greve dos estivadores em 2012, pelo que o potencial de crescimento do segmento é significativo, dada a capacidade instalada no porto.

No ro-ro escalam o porto, uma linha da Suardiaz, com escalas quinzenais, que transporta veículos de importação e exportação de e para a Europa; duas linhas da Grimaldi, com cinco a seis escalas mensais, que transportam veículos de importação e exportação de e para Europa do Norte e para o Mediterrâneo; uma linha da Volkswagen Logistics, com cinco a seis escalas mensais, que exporta veículos da Autoeuropa e traz veículos importados da Europa; uma linha da NYK, com escalas quinzenais, que exporta veículos da Autoeuropa diretamente para a China, atualmente, o Porto de Setúbal é o segundo Hub portuário da Volkswagen, a seguir a Emden, na Alemanha. Existem ainda outras linhas regulares que trazem carros da Coreia do Sul e do Japão. Nos contentores escalam Setúbal, a Tarros Line, com escalas a cada dez dias, para o Mediterrâneo, Norte de África e Médio Oriente; duas linhas da Safmarine, com escalas quinzenais para a Europa e África; a WEC, com escalas quinzenais para o Norte da Europa. O principal produto exportado é o papel produzido pela fábrica da Portucel, seguido pelos materiais de construção e outra carga diversa, na importação chegam-nos produtos do Mediterrâneo para todo o país.

Quando deverão estar concluídos os chamados “projetos de futuro”, que incluem a melhoria dos acessos marítimos, a ligação ferroviária aos Terminais da Mitrena e a expansão do Terminal Ro-Ro?

O projeto de melhoria dos acessos marítimos ao Porto de Setúbal visa dotar o porto para receber navios de média dimensão Panamax com 13 metros de calado em qualquer maré, uma necessidade que resulta do aumento dos navios, permitindo manter a posição do porto no mercado shortsea de contentores e deepsea ro-ro e carga fracionada, a nível nacional e ibérico. O projeto, previsto para executar até 2016, depende do resultado do estudo de viabilidade

técnico-económico-financeira, em curso, e de parceiros investidores.

O projeto de ligação ferroviária à Mitrena vai iniciar a sua fase de estudos económicos até 2015, tendo para esse efeito sido assinado um protocolo entre a APSS, a REFER e a SAPEC. Tem como objetivo dotar os terminais portuários da Península de Mitrena de acessibilidade ferroviária, com potencial para aumentar o movimento nacional de cargas por ferrovia até dois milhões de toneladas, isto é, até 20%, o movimento anual total, contribuindo para o descongestionamento gradual do transporte rodoviário em prol de um modo mais amigo do ambiente. O projeto de expansão do Terminal Roll-on Roll-off será implantado entre o atual Terminal Roll-on Roll-off e o Terminal Multiusos Zona 2, com a construção de 5,8 hectares de terrapleno, com pavimentação e criação de áreas de circulação e estacionamento aptas a veículos ligeiros e pesados. Será uma área a concessionar para serviços de valor acrescentado aos veículos novos. A estratégia de concessão passa por capitalizar o interesse das empresas operadoras portuárias, dos operadores logísticos globais com parques de segunda linha perto de Setúbal, da VW Logistics e das restantes marcas exportadoras e importadoras de automóveis. O projeto, a executar até 2014, aguarda autorização do acionista.

A APSS tem atualmente uma boa saúde económica e financeira. Os resultados líquidos têm apresentado uma tendência de crescimento.

A APSS pretende promover a marca PL7 - Plataforma Logístico-Portuária de Setúbal, que inclui a própria infraestrutura do Porto de Setúbal e as plataformas logísticas e industriais da Sapec Bay e da Bluebiz Global Parques, bem como diversas plataformas logísticas privadas próximas, que representam um valor acrescentado para as empresas que incluem o Porto de Setúbal nas suas cadeias logísticas. Qual é o atual ponto de situação deste projeto?

A PL7 é uma marca promovida pelo Porto de Setúbal que engloba as seguintes plataformas logísticas: Parque Industrial da Autoeuropa; SAPEC Bay - Parque Industrial e Logístico; SPC Multiusos - Terminal Rodo-Ferrovial de Setúbal; BlueBiz Global Parques; TVT - Terminal Multimodal de Vale do Tejo; Parque Industrial de Vendas Novas; Quimiparques Parques Empresariais, SA e diversos parques logísticos de automóveis novos.

Trata-se de um projeto logístico, que junta sinergias de diversas entidades, a trabalhar em velocidade de cruzeiro e que dá resposta às necessidades atuais do Porto de Setúbal e dos seus clientes, numa parceria em constante desenvolvimento, que tem conseguido, brilhantemente, adaptar-se às mudanças sentidas no transporte e distribuição de mercadorias, fruto da atual situação da economia nacional. A política de reindustrialização do país deve passar obrigatoriamente pelo Porto de Setúbal e pela PL7.

A estratégia definida para a APSS assenta no cumprimento dos objetivos globais que constam no seu Plano Estratégico, com respeito pelos deveres de equilíbrio financeiro, de responsabilidade social e ambiental da empresa, bem como pelos princípios orientadores do Ministério das Finanças para elaboração dos instrumentos previsionais de gestão. Pode concretizar o que já foi alcançado a este nível?

A APSS tem atualmente uma boa saúde económica e financeira. Os resultados líquidos têm apresentado uma tendência de crescimento. É uma gestão que tem aliado o rigor financeiro à sustentabilidade, nomeadamente por via da otimização continuada dos procedimentos, da redução do número de colaboradores, por negociação e passagem à reforma e pela redução dos fornecimentos e serviços externos, que representam uma diminuição de custos e melhoram os resultados económico-financeiros da empresa. O trabalho de emagrecimento da empresa já foi em boa parte feito.

O objetivo de posicionar o porto de Setúbal como um centro de atividades económicas nas suas atividades portuária, logística, pesca, marítimo-turística, náutica de recreio e indústria naval requer um desenvolvimento sustentável compatível, quer com toda a envolvente ambiental do estuário do rio Sado e as suas áreas protegidas, quer com as zonas urbanas ribeirinhas, promovendo a sua fruição às populações. Também nesta matéria, o Porto de Setúbal já fez muito e alcançou reconhecimento: é o único porto ibérico com a classificação ECOPORT, faz parte do GREEN AWARD PORT e do ESI (Environmental Shipping Index) Incentive Provider, integra a lista das Autoridades Portuárias de 23 portos, de 11 países europeus, citadas como exemplos de boas práticas ambientais no "ESPO Green Guide", e tem os seus sistemas de Gestão da Qualidade e Gestão Ambiental certificados, estando em curso a certificação do Sistema Integrado da Qualidade, Ambiente e Segurança.

Como é que, na sua opinião, os portos nacionais podem ganhar massa crítica e economias de escala para conseguirem tornar-se mais competitivos face à concorrência estrangeira? Quais considera serem os portos que mais competem com os nacionais?

O Porto de Setúbal é, por exemplo, concorrente dos portos espanhóis no segmento ro-ro de veículos novos, em especial, Vigo, Barcelona e Santander. Para ganhar massa crítica precisa de entrar no mercado espanhol, no transshipment e nos serviços de valor acrescentado, é toda uma nova estratégia.

Na sua opinião a abertura do canal do Panamá vai trazer consequências aos portos nacionais e nomeadamente beneficiar a atividade do porto de Sines? Quais as eventuais consequências para o porto de Setúbal?

Não se prevê impacto significativo para o Porto de Setúbal com o aprofundamento do canal do Panamá. No entanto, os fundos de acesso marítimo do Porto de Setúbal, um porto panamax, devem acompanhar esta evolução, para que não fique para trás no mercado. ✖



8

REPORTAGEM

Vítor Caldeirinha
Porto de Setúbal

ENTREVISTA

Entrevista ao presidente do conselho de administração do Porto de Setúbal, Vítor Caldeirinha.

8

