

Marina Ferreira – Presidente da Administração do Porto de Lisboa

“O futuro do porto de Lisboa não é singular, é coletivo”

Em entrevista exclusiva à Transportes em Revista, Marina Ferreira, presidente da administração do Porto de Lisboa explicou que existe uma nova ambição para o porto. A responsável credita que, atualmente todos trabalham em rede, pelo que o porto deve ser um aglutinador e potenciador da economia. Num momento de grandes investimentos infraestruturais, Marina Ferreira defende um modelo de Development Port, afinal não se trata apenas do futuro do porto de Lisboa, mas sim do futuro das empresas, dos consumidores e das onze autarquias da região.

Transportes em Revista (TR) - Nos últimos anos, a instabilidade laboral penalizou em muito a capacidade operacional e os resultados do porto de Lisboa. Quais os principais impactos dessa instabilidade?

Marina Ferreira (MF) - Enquanto entidade gestora e ordenadora desta atividade, acompanhamos com preocupação este tipo de divergência entre a área do trabalho portuário e a das empresas operadoras portuárias. Pensamos que seria muito importante que todos estes atores, que são fundamentais para a competitividade do porto e do País, se sentassem à mesa para resolver as questões laborais e as questões de desenvolvimento do próprio porto de Lisboa. Atrever-me-ia a dizer que o porto de Lisboa é o que tem o maior potencial estratégico em termos nacionais, porque é o que está inserido no maior mercado e, sendo um porto de proximidade, pode potenciar muito a atividade das empresas. Mas, para isso acontecer, é importante que se possam diluir algumas cargas de classe, que, infelizmente, ainda subsistem na nossa sociedade, e que as pessoas possam partilhar perspetivas de futuro e de desenvolvimento. A orientação que temos do Governo é no sentido de promovermos o crescimento e o desenvolvimento da economia, o que, seguramente, irá trazer muitos empregos ao porto de Lisboa. No entanto, importa que, quer os trabalhadores, quer as empresas, possam partilhar desta perspetiva de desenvolvimento e crescimento.

TR - Considera que não existe um alinhamento comum entre os diversos agentes?

MF - Eu diria que, quer os sindicatos, quer as empresas portuárias de Lisboa, têm pouca ambição e não querem crescer. Estão muito empenhadas nas questões imediatas e perdem

a distância ao horizonte, que, no porto de Lisboa, é o fundamental. Durante muitos anos, houve pouco investimento na área portuária e foi privilegiado o investimento na integração das malhas urbanas. No entanto, neste momento, para sermos competitivos temos que ter investimento e temos que ter ambição. Os sindicatos estão muito agarrados ao que era e têm pouca ambição em relação ao que pode ser, e, as empresas portuárias ainda não estão a ver o potencial que o porto pode ter.



TR - Qual o papel que uma administração portuária deve desempenhar e que posicionamento deve ter?

MF - Penso que, neste âmbito, estamos num ponto de viragem. E o porto de Lisboa sempre foi pioneiro. Basta recordar que Portugal foi o primeiro país europeu a avançar para um modelo de privatização das áreas portuárias com a primeira privatização a decorrer em Lisboa, em 1985, através do terminal de Alcântara. Falo de privatizações no sentido de serem as empresas privadas a operarem através do modelo de concessão. Este é um caminho que a União Europeia está a traçar e nós, em Portugal, temos muito trabalho feito. Neste momento, estamos em condições de voltarmos a ser pioneiros. A partir do momento em que concessionarmos a atividade de cruzeiros, somos, fundamentalmente, gestores de contratos. Gerimos os contratos das concessões, mas não temos nenhuma atividade direta. Então que papel poderemos ter? Passo a passo, tal como foi feito para o modelo de Landlord Port, temos que passar para um modelo de Development Port. Os portos, agora

que já são gestores de contratos, têm que assumir-se, cada vez mais, como motores do desenvolvimento da área em que se inserem, o que, de certa forma, é a função tradicional, ainda que não concetualizada, dos portos.

TR - Mas qual é o posicionamento que o porto deve ter perante este tipo de conflitos?

MF - Temos tentado que as pessoas se sentem à mesa, o que não tem sido fácil... Temos que agir dentro daqueles que são os limites e as competências da atividade portuária. Em Portugal, os conflitos laborais não são resolvidos pelos gestores de contratos, mas sim pela Autoridade das Condições de Trabalho e pelos tribunais, pelo que só podemos ser um motor de consensos, não podemos ter intervenções mais determinantes.

TR - O porto deve, então, encetar um caminho de alinhamento estratégico com todos os atores económicos...

MF - Por isso é que digo que temos de deixar de ser um Landlord Port e passar para um modelo de Development Port, que assenta fundamentalmente num princípio: hoje em dia ninguém trabalha sozinho, trabalhamos em redes, e, o porto de Lisboa tem de ser um aglutinador de toda a rede económica. Estamos a envolver a sociedade civil e as empresas no futuro do porto de Lisboa, porque o futuro do porto de Lisboa não é singular, é coletivo. É o futuro das empresas que exportam e importam por aqui, é o futuro dos consumidores que têm o preço mais baixo se as mercadorias vierem por Lisboa e é o futuro das onze autarquias da região. E, aqui, os sindicatos e os trabalhadores da estiva são fundamentais. Não devem pôr-se à parte do futuro do porto e não lhes deve ser indiferente como vai ser, por exemplo, o futuro dos terminais do porto de Lisboa.

TR - O porto e os seus agentes perderam muito do seu tráfego nessa altura. Mas o porto conseguiu inverter estes resultados para os níveis de 2011. Que trabalho foi feito?

MF - A atividade portuária é, fundamentalmente, exercida por empresas privadas. Por isso, no fundo, quem tem o mérito deste trabalho são os agentes económicos que trabalham no porto de Lisboa e que reconhecem a sua importância estratégica. São eles os grandes agentes da mudança. Nós temos colaborado e tentado agilizar procedimentos e facilitar as entradas no mercado. Agora, mérito têm os agentes económicos, que têm vindo a fazer esse grande esforço de recuperação de cargas.

TR - Considera que uma eventual alteração das taxas portuárias (como por exemplo a TUP navio e carga) poderá vir a conferir maior competitividade ao porto?

MF - Sou profundamente contra a alteração das taxas portuárias. Para ganharmos competitividade, temos de ter investimento, nomeadamente na modernização e agilização de procedimentos. Se os portos deixarem de ser sustentáveis desse ponto de vista - e Lisboa, este ano, vai ter uma quebra de receita direta de 3,5 milhões de euros,

correspondente a uma diminuição da TUP Carga - isso compromete-nos. Precisamos de fazer dragagens, temos de ter investimentos tecnológicos que nos permitam em junho de 2015 estar alinhados com a União Europeia no âmbito da interoperabilidade da Diretiva 65... São custos que temos de ter e não gostaria que os portos viessem a ficar dependentes do Orçamento de Estado. Em Portugal, os portos já têm custos agravados por serem responsáveis pelas infraestruturas, o que não acontece no norte da Europa, onde as infraestruturas são do Estado e as taxas portuárias visam compensar apenas a exploração e não o investimento. Portanto, é muito complicado estar a reduzir taxas nos portos portugueses. Além disso, as taxas portuárias correspondem a menos de cinco por cento da fatura portuária e a cerca de 0,3 por cento do frete. Por isso, pergunto: qual é o efeito na competitividade de uma redução das taxas? Estamos a pôr em causa a sustentabilidade e a competitividade dos portos, sem ter de facto uma relação direta de vantagem para a Economia.

TR - Então considera que a competitividade não passa pelas taxas portuárias?

MF - A competitividade passa pelo aumento de produtividade e de eficiência dos terminais. Em Portugal, há um porto muito competitivo, que é Leixões. Tem uma capacidade de movimentação de carga de cerca de 25/30 contentores por hora, e, isso, sim, faz baixar os custos, porque o navio fica retido menos tempo e têm menos turnos de trabalho... Isto é eficiência, é competitividade, é redução de custos, é ambição e é garantir emprego, porque se garantem navios. Devido ao conflito laboral, estivemos a movimentar 12/13 contentores por hora e houve navios que seguiram viagem com metade da carga por descarregar. Esta é uma escala entre outras e, com esta produtividade, o tempo de escalas em Lisboa não garante a descarga de todos os contentores, o que é gravíssimo. Significa perda de competitividade e de confiança, e a confiança é o valor chave de um porto. Lisboa tem de ser capaz de demonstrar que é um porto de confiança, que os navios podem vir e que há garantias, que há tempos de serviço, que há qualidade de serviço. E é possível! Antes deste período de conflitos, em abril/maio deste ano, Lisboa estava a movimentar 30 contentores por hora, que foi quando crescemos, quando todos os agentes quiseram voltar ao porto de Lisboa.



TR - O governo apresentou, há cerca de um ano, um grande projeto sobre o reordenamento do porto de Lisboa. Quais são os objetivos e as mais-valias que esse projeto tem?

MF - Acho que é um projeto fantástico e muito ambicioso. O porto de Lisboa estava, já há alguns anos, com dificuldades estratégicas do ponto de vista da definição. Gostaria de recordar que desde o tempo do Manuel Frasquilho que há um plano para o porto de Lisboa, onde já se previa muito do que agora foi anunciado. Acho que é absolutamente notável que, num período de crise, o Governo tenha tido capacidade de reconhecer a importância estratégica do porto de Lisboa.

Neste momento, já temos os estudos económicos atualizados da capacidade de carga do porto de Lisboa, que indiciam grandes potencialidades do mercado, confirmando o trabalho que já vinha sendo feito. Nesse sentido, e de acordo com a orientação do secretário de Estado, estamos a fazer o levantamento das disponibilidades existentes na área do porto de Lisboa para o lançamento de um concurso para o novo terminal de contentores. Estamos a fazer todo o trabalho de campo para consolidar a necessidade do novo terminal, não colocando em cima da mesa a questão da localização, que terá de ser definida após a consensualização da necessidade de crescimento. Daí também a importância do Development Port: temos que sentar toda a gente à mesa e temos que ter a capacidade para envolver os principais atores. Até porque se trata de um 'masterplan' para o porto.

TR - Existe um plano de trabalhos? O que está programado no tempo?

MF - Na situação atual do País, o tempo é crucial. Mas a orientação que temos do Governo é que o projeto deve ser sólido e, na equação entre a solidez e o tempo, o Governo

opta pela solidez em detrimento do tempo, sendo que o tempo tem de ser rápido. Estamos a pagar amargamente a situação do terminal de Alcantâra, que podia estar com uma enorme dinâmica de trabalho - é um terminal de "deep sea", que serve os mesmos navios que Sines - e está limitado na sua atividade pelo facto de haver um contencioso em tribunal provocado por um diferendo de interpretação jurídica de diplomas. Esta falta de solidez é de evitar, porque estrangula o investimento e tem custos gravíssimos para a economia e para o porto de Lisboa.

TR – No âmbito deste projeto, qual é, neste momento, a prioridade?

MF - A prioridade é o aumento de eficiência e da capacidade do porto de Lisboa, através da melhoria das condições dos atuais terminais e da preparação do lançamento de um concurso para um novo terminal de contentores, sendo que a localização está a ser consensualizada: a possibilidade Trafaria não está abandonada, mas há outras localizações possíveis no porto de Lisboa.

TR - Muitos pessoas têm criticado o projeto do novo terminal por considerarem que irá fazer concorrência com Sines e que Portugal não tem mercado para dois terminais de águas profundas. Que comentário faz a estas críticas?

MF - Não estou nada preocupada com isso. Em primeiro lugar: já existem dois terminais de águas profundas. Ainda antes de existir o terminal de Sines, o terminal de Alcântara, que é de águas profundas, já existia. Em segundo lugar, têm vocações completamente diferentes: o terminal de Sines tem um operador e um armador; Lisboa serve praticamente todos os armadores a nível mundial. Se a vocação fosse a mesma, porque é que, quando há uma paralisação em Lisboa, os agentes económicos ou vão para Leixões ou vão para Espanha... e não para Sines? É que Sines só tem um armador, a MSC, e um operador, que é a PSA. Leixões e Lisboa servem o mercado. Sines tem uma importância estratégica para o País pelo terminal de granéis líquidos. Já o terminal de transhipment é excelente, mas não tem um valor reprodutor na economia nacional. Segundo dados do relatório da UTAD, o terminal de Sines paga ao Estado o mesmo que o terminal mais pequeno de Lisboa... paga um quinto do que paga o terminal de Santa Apolónia. Porque é que paga tão pouco? Porque este é o valor comercial do terminal, porque está a 200 km do mercado. São vocações diferentes.

TR - Tendo em conta as necessidades do mercado, Lisboa precisa realmente de um terminal com capacidade para 970 mil TEU ano (fase 1) e 2.130 TEU ano (fase2)?

MF - Acho que Lisboa tem mais necessidade do que isso e o País também. Do ponto de vista da economia e do mercado, estamos a verificar que, felizmente, o Portugal está com uma grande capacidade exportadora. É minha convicção que, ultrapassada esta fase mais difícil, de contenção de rendimentos e de dificuldades orçamentais, também haverá um crescimento maior ao nível do consumo. Nesse sentido, os portos que estão no mercado,

Lisboa e Leixões, têm que crescer. Mas Leixões já não tem espaço físico para crescer. Ou existe este consenso nacional em torno do porto de Lisboa ou a alternativa não é Sines, mas sim os portos de proximidade como o de Valência, e isso tem custos para os importadores e para os exportadores, porque em vez de pagarem 80 km de rodovia para trazerem mercadoria para o porto, terão de pagar 300, 400 ou 600 km. Portanto, não tenho dúvida nenhuma sobre esses valores que a AT Kearney apresenta e diria, pela experiência e pela forma como acompanhei esse trabalho, que esses valores estão calculados por defeito.

TR - A análise da AT Kearney revela que a localização Trafaria apresenta uma desvantagem em relação aos atuais terminais ao nível do custo do último quilómetro. De que forma eficiente e economicamente viável poderá ser assegurado o transporte para o centro de consumo de Lisboa?

MF - Temos de encontrar um sítio para localizar a capacidade de expansão de carga, porque o País precisa, e tem de ter um custo que, do ponto de vista desta equação, seja o mais competitivo para a economia nacional. A Trafaria vem sendo estudada desde 1972 porque, até por já ter o terminal da Silopor, tem uma vocação portuária evidente. No entanto, o fundamental para o Governo não é o desenvolvimento da Trafaria, mas sim da economia. A questão do enfoque na Trafaria é muito relativa: há disponibilidade para encarar essa possibilidade e o secretário de Estado até deu a indicação de que, para o Governo seria uma excelente solução, mas há outras soluções, porque o porto de Lisboa tem todo um estuário com potencialidades.

TR - Independentemente da localização desta infraestrutura, foi anunciado que alguns dos terminais da margem Norte poderiam ser deslocalizados para a margem Sul. Equaciona que poderão haver esses movimentos?

MF - Penso que isso dependerá muito da Economia e tem sido essa a orientação que o secretário de Estado tem dado diretamente ao porto de Lisboa. Temos que potenciar o que temos e aumentar a eficiência, à semelhança do exemplo do aeroporto, que, aparentemente, teria de ser desativado e foi possível, com algum investimento, potenciar o seu crescimento. Temos de tirar total proveito de tudo o que temos. Nesse sentido, e como temos contratos em Lisboa até 2020, é muito importante consensualizarmos a dimensão e a necessidade do novo terminal e depois deixarmos a economia funcionar. Até porque, por exemplo, o contrato de Santa Apolónia tem muito valor. É o segundo terminal mais lucrativo para o Estado, porque, como foi concessionado por concurso público, o valor das rendas é determinado pelo valor comercial do terminal e pela procura que havia. O Estado recebe pelas concessões aquele que é o valor de mercado e no caso de Santa Apolónia o valor é significativo.

TR - Na linha de raciocínio do aeroporto, não seria possível fazer o mesmo com a infraestrutura portuária de Lisboa?

MF - Sim. Mas há aqui constrangimentos grandes, que não são específicos do porto de Lisboa, são nacionais. Têm a ver com a interpretação que o Tribunal de Contas tem feito em relação ao regime das concessões. Aliás, temos o terminal de Alcântara a ser utilizado a um terço da sua capacidade porque está em tribunal. Falta termos a certeza jurídica do que podemos fazer em relação aos contratos de concessão, porque foram feitos por um período de 20 anos e, quando foram feitos, o regime jurídico vigente permitia que houvesse ajustamentos ao longo do tempo da concessão. A área do transporte marítimo é uma área que tem evoluído muito, os navios têm crescido, tem aumentado calados, tem aumentado a largura, portanto, há alguns ajustamentos que precisam de ser feitos para manter a competitividade. Mas isso está dependente daquilo que do ponto de vista legal for permitido fazer. Mas todas as infraestruturas são para ser rentabilizadas e, ao mesmo tempo, tem de se lançar o novo terminal, porque vai ser necessário e estas coisas demoram.

TR - O Estado irá investir recursos financeiros nesse novo?

MF - A orientação que temos é que é um concurso público internacional e que o investimento será totalmente privado.

TR - Mesmo no caso de ser necessário criar ligações e acessos rodoviários e ferroviários?

MF – Tradicionalmente, a ferrovia no interior do porto é da responsabilidade do concessionário. No caso de serem necessárias acessibilidades exteriores ao porto de ligação às redes nacionais, teremos de trabalhar essa matéria com os colegas de da EP, REFER... Mas o investimento portuário será integralmente privado.



TR - Porque é que o porto de Lisboa utiliza tão pouco o comboio para o escoamento de mercadorias?

MF - Penso que por duas razões. A primeira é que, como somos um porto de proximidade estamos a abastecer indústria e serviços relativamente próximos do porto e, para percursos até aos 250 km, a rodovia é mais competitiva do que a ferrovia. Como todos sabemos, os modos de transporte têm uma vocação em função da distância e, aqui, a proximidade ao destino faz com que seja mais competitivo o transporte por rodovia. Tenho que sublinhar também que o porto de Lisboa tem excelentes acessibilidades. Com toda a infraestruturação da zona oriental que ocorreu na altura da Expo 98, a área de Santa Apolónia ficou com excelentes acessibilidades rodoviárias, porque beneficia da ligação direta à autoestrada do Norte. Por outro lado, há um ano e meio, com o fecho da CRIL, a ligação de Alcântara também ficou muito potenciada. Esta grande capacidade de escoamento de mercadorias é um fator muito competitivo do porto de Lisboa.

Entretanto, estamos a trabalhar também no projeto de navegabilidade do Tejo e na ligação fluvial às plataformas logísticas de Castanheira do Ribatejo e da Bobadela. Estamos a fazer isto agora porque a Cimpor está com uma dinâmica de exportação muito importante e o facto de estar localizada no porto apresenta-se como uma grande vantagem competitiva em termos de custos. No entanto, como estão a exportar para mercados cada vez mais longínquos, necessitariam de ter fundos maiores para poderem receber navios de maior capacidade. Estamos a trabalhar, em colaboração com a Cimpor, na perspetiva de otimização de todas estas potencialidades. São necessários fundos de -5 metros até Alhandra, depois menos até à plataforma, mas a dragagem terá um custo cerca de 40 milhões de euros, pelo que estamos só a equacionar a possibilidade, a partir do estudo foi feito pela Cimpor, com o nosso acompanhamento. Tem de ser um trabalho de parceria, porque é uma rede de desenvolvimento.

TR- Em que fase se encontra o processo de integração da Administração do porto de Lisboa com a dos portos de Setúbal e Sesimbra?

MF - Está muito avançado. Temos vindo a trabalhar em grande parceria e complementariedade em todas as áreas. Aguardamos apenas a formalização, que depende de processos legislativos que estão fora das nossas mãos. Tirando isso, temos tudo pronto, com as estruturas preparadas e a trabalharem já em conjunto.

TR - Haverá só uma marca ou os dois portos continuarão a apresentar-se ao mercado autonomamente?

MF - Pensamos manter as duas marcas, embora a trabalhar em campanhas conjuntas. Como são portos com destinos e capacidades diferentes, existe uma complementariedade natural que tentaremos capitalizar. No entanto, do ponto de vista comercial, a nossa perceção é que as marcas têm valor e que convém preservá-las.

Andreia Amaral

in TR129 - novembro / dezembro 2013

Por:

Fonte: