

Vitor Caldeirinha, presidente da direção da ADFERSIT:

"Devemos ser um hub intermédio entre o norte da Europa e os outros continentes"

VÍTOR CALDEIRINHA foi eleito, no final do mês de maio, presidente da direção da ADFERSIT, liderando uma lista composta por cerca de 60 especialistas do setor. O expert na área portuária chega à liderança da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes para um mandato cujo objetivo incidirá, maioritariamente, no alargamento do âmbito da Associação a todos os sub-setores dos Transportes. Em entrevista à CARGO, Vitor Caldeirinha estabeleceu os objetivos para o mandato, abordou as várias iniciativas da Associação e fez um ponto de situação do setor em Portugal.

CARGO: Foi recentemente eleito presidente da ADFERSIT. Quais os objetivos para este mandato?

Vitor Caldeirinha: Os objetivos foram definidos no programa que apresentámos. Passam pela defesa do sistema integrado de transportes e pela consolidação da ADFERSIT em todos os setores do transporte. A ADFERSIT esteve sempre muito ligada à parte ferroviária e queremos ser reconhecidos em todos os setores de forma integrada com especial ênfase para os modos aéreo e marítimo. Por outro lado, queremos também aumentar a visibilidade e a presença da ADFERSIT na sociedade e nos media, nomeadamente com a renovação da nossa página Web e a cada vez maior divulgação no Facebook daquilo que estamos a fazer. Depois, queremos ser cada vez mais um organismo vivo, participado e com influência política. Isto faz-se, por um lado com mais pessoas associadas, e por outro, através das três seções que criámos – Longo Curso de Passageiros; Transporte Metropolitano e Regional; Mercadorias e Logística – em que cada uma contém os vários meios de transporte e os seus líderes, que são especialistas nas áreas em questão. Através destas seções procuramos discutir

cada um dos temas de forma integrada, com a maior participação possível e com a ajuda de sessões públicas.

Definiu a angariação de novos sócios como uma das prioridades. De que forma prevê conseguir alcançar essa meta?

A associação tem mais de 200 sócios efetivos e queremos alargar essa base de associados, até porque grande parte dos existentes é do setor ferroviário. O setor marítimo e o setor aéreo deverão ter uma importância maior na estrutura associativa da ADFERSIT, sem descurar o transporte urbano ou o transporte rodoviário. Para angariarmos esses associados lançámos uma campanha em que não há pagamento da jóia e quicla em 2012, precisamente para facilitar a entrada de novos técnicos licenciados que trabalhem no setor. Posso ainda adiantar que em breve lançaremos uma outra campanha de participação técnica dos associados na vida da Associação e nos temas em debate através da internet. Queremos ainda que os atuais associados atualizem os seus dados e contactos para receberem informação.

A génese da ADFERSIT tem uma preponderância ferroviária e o Vitor é um especialista no setor portuário. Até que ponto isto pesou no facto de ter sido escolhido para liderar esta lista heterogénica?

Foi exatamente por essa razão que me escolheram para liderar este grupo. Sendo uma pessoa da área portuária e não ferroviária, e conhecendo a ferrovia apenas do ponto de vista dos portos, que é de facto muito complexa. Para esta associação, que de há dois anos para cá passou a denominar-se ADFERSIT e que alargou o âmbito a todo o sistema integrado de transportes, fui considerado a pessoa certa para fazer este alargamento

a todos os outros setores. E admito que tenho encontrado algumas dificuldades neste início porque tudo o que é documentação e pensamento da associação está associado à ferrovia. Mas a lista tem pessoas de todas as áreas. Além do Prof. Mário Lopes e do Engº Vitor Martins da Silva, temos a Dra. Fátima Rodrigues no aéreo, ou na parte do marítimo/portuário, a Dra. Cristina Costano no transporte urbano, o Engº Filipe Gomes da Pina e o Engº Pires da Fonseca também na ferrovia, etc. Em suma, todos os modos de transporte estão devidamente abrangidos por esta lista.

O Congresso Nacional da ADFERSIT é cada vez mais um evento incontornável no setor. O que poderemos esperar da próxima edição?

O XI Congresso da ADFERSIT deverá ser realizado em 2013, ano em que a ADFERSIT comemora o seu 25º aniversário. O tema vai ser "Os Transportes, a Energia e o Ambiente" e já temos confirmado como presidente da mesa o Engº Ângelo Correia, e temos o Engº Jorge Jacob como Presidente da Comissão Executiva. No fundo, este Congresso vai, por um lado comemorar os 25 anos da Associação, e por outro falar sobre o futuro dos transportes, que passa pela energia e pelo ambiente. A nossa ideia é que também seja um evento marcante que abranja todos os setores de atividade dos transportes, energia e ambiente, daí já termos confirmadas pessoas de várias áreas. Por fim, pretendemos também que existam não só intervenções da parte política dos transportes, mas em especial teses e intervenções técnicas e científicas, pelo que pretendemos abrir o Congresso a investigadores da área dos transportes que proponham trabalhos a apresentar.

A ADFERSIT também tem estado

envolvida na promoção de uma série de sessões públicas. Que contributo têm estes eventos para a Associação e para o desenvolvimento do setor em geral?

Essas sessões já têm tradição na ADFERSIT. Das sessões realizadas até hoje resultou o aprofundamento dos temas debatidos, bem como conclusões e definições sobre questões técnicas fundamentais para o País. Vamos definir uma série de questões importantes da atualidade e para o futuro, que ainda não estejam estabilizadas, analisando as várias visões e procurando chegar a uma conclusão ou simplesmente aprofundar a questão. Temos temas preparados como a estratégia de mudança de bitola em Espanha [realizado em 2 de julho], os modelos de concessão do transporte urbano, a gestão dos aeroportos e TAP, a sustentabilidade económico-financiera do setor dos transportes, o potencial do porto de Sines como 'hub' intercontinental, etc. Ou seja, temos temas sobre variados assuntos, os quais serão debatidos no âmbito dos diversos modos de transporte.

A Revista FER XXI é outra jóia da coroa da ADFERSIT...

Sim dúvida. A FER XXI é uma revista consagrada e com muitos anos de existência. A revista tem colocado os técnicos a discutir as questões mais importantes do setor dos transportes de forma integrada. A nova diretora da FER XXI é a Dra. Fátima Évora, que terá também como missão alargar cada vez mais o âmbito da revista a outros setores, tentando dar uma importância

mais igual aos vários sub-setores dos transportes, no fundo como estamos a tentar fazer com toda a Associação. Também queremos abrir a possibilidade de participação a pessoas de fora, técnicos e investigadores. Por fim, queremos continuar a publicar revistas em parceria com empresas que estejam interessadas numa revista FERXXI dedicada à sua empresa.

Licenciado em Economia pelo ISEG, realizou uma Pós-Graduação em Gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária (ISEG), é Mestre em Gestão MBA (ISEG) e Doutorando em Gestão Portuária (Universidade de Évora). Atualmente é professor de Estratégia e Marketing Portuário (Pós-graduação de Gestão Portuária e do Transporte Marítimo, ISEG) e de Marketing Portuário (Pós-graduação de Gestão Portuária e do Transporte Marítimo, da ENIDH). A formação profissional junta um vasto currículo profissional no setor, com passagens pela APSS (Chefe de Div. Planeamento e Desenvolvimento - 1994 a 2000; Diretor Comercial e Desenvolvimento - 2001 a 2002; Diretor de Desenvolvimento Estratégico e Logístico - desde 2005) e pela APL (Diretor Comercial - 2003 a 2004). É cronista da CARGO há vários anos e publicou duas obras (Textos Sobre Gestão Portuária - 2007; Gestão Portuária II - 2011) por nós editadas.



VÍTOR CALDEIRINHA: Queremos ser cada vez mais um organismo vivo, participado e com influência política.

Concorda com a visão do Governo de que é "prioritário" a ligação ferroviária de mercadorias em bitola europeia entre os portos nacionais, Espanha e resto da Europa?

O que interessa é o papel da conectividade na competitividade da economia.

"O XI Congresso da ADFERSIT deverá ser realizado em 2013, ano em que a ADFERSIT comemora o seu 25º aniversário. O tema vai ser "Os Transportes, a Energia e o Ambiente"

Para responder a esta questão, tenho que ser um pouco mais abrangente. Um dos problemas da nossa economia tem sido a desindustrialização que se realizou principalmente nos últimos 10 anos. E a crise é uma oportunidade para se relançar novamente a industrialização, não devendo ser feita com base em baixos salários mas sim em qualidade, tecnologia, áreas onde temos vantagens competitivas. Neste âmbito, penso que devemos voltar-nos para o Mar, não só aproveitando as suas potencialidades

como também apontar baterias para o além-mar e o transporte marítimo. Portugal deve procurar ter uma estratégia de ligações para fora, apostando mais nas exportações, seja com capitais e empreendedores nacionais, seja com a atração de investimento estrangeiro. Para isso temos que nos voltar para o Mar e aos mercados que estão no além-mar – CPLP, Índia e China – mas também melhorar a ligação

à Europa, uma vez que a nossa vantagem está neste papel de intermédio e de interface. Temos ser um hub intermédio ou intermédio de pessoas e cargas entre a Europa e a Espanha e o resto do mundo, em especial o Atlântico e a CPLP. Temos que nos voltar para fora, para os portos, para a Europa, e ter comboios, linhas marítimas e aéreas principais, navios e aviões com dimensão e massa crítica para estes e outros destinos. Temos dois grandes hinterlands portuários, aeroportuários, ferroviários e rodoviários de pessoas e mercadorias, a Norte e a Sul, junto a Lisboa e Porto, que devem estar ligados a Espanha, à Europa e ao resto do mundo e entre si com adequadas condições. Portugal é periférico face aos grandes aglomerados populacionais, produtores e consumidores da Europa, mas está numa das pontas do grande eixo de tráfego round-the-world do Mediterrâneo, cujo papel principal é ser um ponto intermédio no tráfego pendular entre a Ásia e o Norte da Europa, e no cruzamento com as rotas para a América do Sul e Norte e África. Ora, no âmbito ferroviário, a bitola ibérica aumenta a nossa distância logística à Europa. Há que apostar tudo no porto 'hub' de Sines, porque é o único porto que temos que pode receber navios de qualquer dimensão – talvez mesmo no 'hub' a norte, a médio/longo prazo –, no 'hub' do novo aeroporto de Lisboa e na TAP, na mudança para a bitola europeia entre Portugal e a Europa, num verdadeiro sistema integrado de transportes ligado ao mundo. Só estas mudanças poderão definitivamente inverter os custos de »

► contexto de Portugal, tornando-nos competitivos, e atrair investimento nacional e internacional competitivo, atrair pessoas qualificadas, atrair massa crítica e criar emprego qualificado, aumentando o rendimento geral das pessoas, as exportações e o bem-estar de quem vive em Portugal.

Isto implica cumprirmos as medidas de curto/médio prazo do Plano Estratégico de Transportes, sem perder o rumo na concretização das medidas de longo prazo na qualificação dos portos, dos aeroportos e da rede ferroviária de bitola Europeia, para o tráfego misto, pois a mobilidade das cargas e das pessoas são fundamentais. Por tudo isto, sem dúvida que apoio esta ligação ferroviária de forma integrada. Para que tudo isto seja possível precisamos também de um plano de longo prazo para os sistemas de transportes de forma integrada a pensar na competitividade da economia, por exemplo para o horizonte de 2050, como aliás se faz ao nível da União Europeia.

O modelo de governação dos portos é outro tema em foco e tem provocado as mais diversas reações e opiniões. Qual a sua visão em relação a este tema?

A escolha do modelo de governação dos portos cabe ao Governo. Mas o atual modelo tem dificuldades, essencialmente de coordenação. Existem inúmeras formas e exemplos diferentes com sucesso na coordenação entre portos na Europa e no resto do mundo. Acho por exemplo que os portos de Sines, Setúbal e Lisboa hoje em dia servem todos a região de Lisboa, formam um porto de Lisboa expandido. Já os portos do centro e norte também servem um hinterland com áreas comuns essencialmente a norte, onde está concentrado um grande número de empresas. Portanto, estes conjuntos de portos devem ser coordenados de alguma forma, seja nos sistemas de informação, seja nos investimentos, ou mesmo em áreas como o marketing, etc.. São temas que devem ser, no mínimo, analisados em conjunto por alguém. Mas deve manter-se a concorrência entre terminais intra e inter portuária, bem como a autonomia, a proximidade e flexibilidade da gestão administrativa local do porto.

Apesar dessa má coordenação de que fala, os resultados têm sido po-

sitivos...

Sim, mas os resultados não querem dizer que os portos sejam altamente competitivos do ponto de vista dos exportadores. No geral, os nossos portos e os nossos terminais são pequenos, não têm economias de escala e por isso são menos competitivos nas viagens intercontinentais e em termos dos custos totais da passagem da carga pelo porto ou no frete até ao destino. Isto deve-se à dimensão de navios que recebem e ao custo adicional de terem que ir apanhar as linhas principais a portos hubs estrangeiros. As empresas que estão no norte da Europa ou no sul de Espanha têm portos muito mais competitivos ao seu dispor e com muitas ligações de grandes navios, o que é uma vantagem para os seus exportadores e uma desvantagem para os nossos. Os resultados positivos são muito bons em termos de gestão, porque significam que a gestão financeira está a ser bem feita pelas administrações portuárias, mas isso não quer dizer que estejam a alavancar a economia como deviam. Há todo um trabalho a continuar a fazer nessa área no médio/longo prazo. E os objetivos de gestão dos portos devem passar a incluir também objetivos de competitividade e eficiência na cadeia marítima e logística em comparação com os portos internacionais.

Temos, portanto, que começar a analisar os nossos resultados à luz do que melhor se faz lá fora?

Sem dúvida. Aliás, recentemente li isso num artigo espanhol, que alertava para a necessidade de deixar de comparar entre portos do próprio país, numa perspetiva de competitividade interna, e começar a olhar para os portos de outros países e para outros indicadores da cadeia logística integrada, nomeadamente o preço e o tempo para transportar o conteúdo 'X' para o local 'Y', 'Z' ou 'W' na exportação para outros continentes e economias emergentes ou mesmo até Madrid e a Europa.

Numa entrevista recente à CARGO

Videos lançou a ideia de fazer do porto de Sines, e da região, uma Macau em Portugal. Por falta de flexibilidade nessa entrevista audiovisual, não teve possibilidade de explicar a ideia. Quer fazê-lo agora?

Temos que perceber que o hinterland dos portos europeus, fora daquela zona dos portos entre Le Havre e Hamburgo, é curto. Vai, no máximo, até aos 600 quilómetros. Já em Portugal, pouco passa dos 200, 300 quilómetros, nem chega ainda a Madrid em força. São portos de ilha. Estou a falar em termos gerais, não de um ou outro comboio que se possa fazer para além de Madrid. E o nosso objetivo próximo lerá que ser, sobretudo para o porto de Sines, alargar esse hinterland até Madrid. Com esse hinterland vamos ter mais massa crítica e a possibilidade de criar mais escalas diretas para mais destinos de navios de grande porte, com um frete muito baixo que é o que realmente interessa. Com isto, poderemos fazer da zona de Sines uma área muito atrativa,

“os objetivos de gestão dos portos devem passar a incluir também objetivos de competitividade e eficiência na cadeia marítima e logística em comparação com os portos internacionais”

podendo atrair investimentos até pelo vasto espaço industrial e logístico existente. Tendo isto em consideração e sabendo que uma das principais forças de investimento estrangeiro que existe atualmente é dos chineses, parece-me uma grande oportunidade. Hoje os chineses não querem apenas matéria-prima, querem também conhecimento, tecnologia e entrar em mercados importantes para depois não ter restrições. A produção em Portugal, onde os salários são mais baixos que a média da UE mas que

é um país que faz parte desse importante espaço, pode ser visto com bons olhos pelos chineses. Depois, com a capacidade do porto de Sines para receber grandes navios, haveria possibilidade de receber componentes chineses, adicionar valor e chegar não só ao mercado europeu, como a todos os mercados abrangidos pelo Atlântico. Um pouco à semelhança do papel que teve Macau para Portugal na China.

JOM FRANCISCO



MacAndrews

Duas saídas semanais para Inglaterra



- Lisboa Segundas + Sextas
- Leixões Terças + Sábados
- Dublin Terças
- Liverpool Quartas
- London / Tilbury Sextas
- Roterdão Domingos
- Gdynia (Polónia) Terças (9 dias)
- Gotemburgo (Suécia) Quintas (11 dias)
- St. Petersburg
- Klaipeda, Riga e Tallin
- Alemanha (hinterland)
- Finlândia (Helsínquia, etc.)
- Noruega (Oslo, etc.)
- Reykjavic

45 pés Palletwides Reefers

Contactos:

Lisboa Dir: 21 392 5000
Leixões Dir: 22 939 7760

lis.fidelgado@macandrews.com
opo.jmalmeida@macandrews.com