

EMPRESAS

MARCO VALE DIRETOR-GERAL DA MSC PORTUGAL

“Nunca achámos o terminal do Barreiro um projeto vencedor”

O grupo MSC está a analisar o concurso do novo terminal de Sines, não tendo ainda tomado uma decisão. A greve que teve lugar este ano não preocupa a companhia, que põe de parte voltar a escalar em Lisboa.

MARIA JOÃO BABO
mbabo@negocios.pt

O diretor-geral da MSC (Mediterranean Shipping Company) Portugal, Marco Vale, reconhece que a ideia da construção do terminal do Barreiro pode mostrar que não houve diálogo entre todas as partes, até porque não se viu interesse de nenhum armador.

A MSC decidiu há alguns anos deixar de escalar o porto de Lisboa e passou para Sines, onde este ano também houve conflitos laborais. Até que ponto prejudicou a atividade?

A questão laboral em Sines foi uma questão de falta de diálogo momentânea que levou a uma situação um pouco mais extrema de greve, mas foi rapidamente sanada. Não foi uma situação nem recorrente nem semelhante àquela que se passa no porto de Lisboa. Nós operamos em Sines há 15 anos e só houve dois momentos de greve: este ano e em 2012. Não é um problema que nos preocupe. Este ano teve impacto, porque foram alguns dias em que os serviços tiveram de ser desviados.

Para onde?

No nosso caso, Las Palmas ou Valência, que são os portos mais próximos com que trabalhamos. Temos navios muito grandes, e a maior parte só pode entrar em Sines. Agora, o principal problema das

greves, ainda que pontuais, é que trazem insegurança ao mercado.

Lisboa deixou definitivamente de ser opção para MSC?

Em 2004 optámos por Sines e neste momento não faz sentido voltar a Lisboa. Em 15 anos os navios evoluíram imenso em termos de dimensão e hoje Sines é o único porto em Portugal onde os nossos navios podem entrar. Se um dia voltássemos a escalar Lisboa seria com navios pequenos, mas isso não se enquadra na estratégia. Os volumes de Lisboa voltaram à estar ao mesmo nível de quando saímos em 2004. Houve uma estagnação de mais de uma década no porto da capital.

A expectativa de haver um terminal no Barreiro desapareceu?

Nunca achámos um projeto vencedor à partida. É verdade que para haver um projeto vencedor basta que um grande armador aposte nesse terminal. Nunca vimos uma aposta de nenhum armador em relação ao Barreiro. Para a MSC não faria nenhum sentido em termos de eficiência. Em Sines as manobras de entrada e saída são rápidas; aqui teríamos a navegação do Tejo durante algumas horas até chegar ao Barreiro.

Relativamente aos projetos para Sines, o grupo admite ir ao concurso para o novo terminal Vasco de Gama?

O braço do grupo MSC que trata dos terminais é a TIL (Terminal Investment Limited) e foram-lhes transmitidas todas as condicionantes do concurso. Es-

“O problema das greves, ainda que pontuais, é que trazem insegurança ao mercado.”

“Os volumes do porto de Lisboa estão aos mesmos níveis de 2004, quando saímos.”

tão a avaliar. Neste momento não tenho qualquer tipo de resposta, se vão entrar no concurso ou não.

A existência do terminal fará diferença na vossa atividade?

Trará mais meios e infraestrutura, mais capacidade, mais pilotos, mais reboques, mais gruas, mais ligações ferroviárias, tudo isso é vantajoso. Traz mais concorrência, claro que sim, mas venha ela. Só peca por tardia.

Em 2016 o seu antecessor à frente da MSC Portugal, Carlos Vasconcelos, dizia que o país não tinha visão para os portos e lamentava que as administrações portuárias decidissem as estratégias de costas voltadas para os atores do setor. Alguma coisa mudou?

A ideia do terminal do Barreiro se calhar pode mostrar que não houve diálogo entre todas as partes interessadas. Se todas as partes envolvidas conversasse poderia haver outras prioridades que não o Barreiro. Até poderia ser um projeto mas não prioritário. Como agora se tem vindo a revelar. Mas acho que não é justo acusar as administrações

portuárias de não dialogarem. A falta de celeridade é que mata a estratégia. Há planos a avançar, agora é preciso que se concretizem no tempo que é esperado.

Os atrasos nos projetos da ferrovia também afetam o grupo?

A Medway já faz hoje uma ligação diária até Sevilha, mas havendo uma ligação mais rápida e curta até Espanha com o novo troço que vai ser feito poderemos ser competitivos ao ponto de trazer cargas do interior de Espanha, até de Madrid, para Sines. Estamos em Sines a carregar cargas que antes usavam o porto de Cádiz, ou seja, estamos a retirar carga espanhola a um porto espanhol para trazer para um português. Ora reduzindo ainda mais a distância a Espanha ficamos ainda mais competitivos. Para serviços que vão para o outro lado do Atlântico se o navio em vez de ir a Valência para em Sines são menos dois dias de viagem.

O aumento do prazo das concessões portuárias no país seria uma alteração importante?

Temos de nos adaptar ao mundo em que vivemos e quando em

Espanha já temos prazos de 50 anos quer dizer que o operador pode ser mais competitivo do que o nosso que só tem 25 ou 30 anos. Temos de entrar num campeonato, no mínimo, ibérico. Uma coisa é amortizar investimento em 50 anos, outra é em 20 ou 30. O que devemos tentar atrair é grupos com músculo para investir, e se for a longo prazo melhor. Um projeto a 50 anos garante postos de trabalho e serviços acessórios durante muitos anos. Temos de nos adaptar a isso, caso contrário os portos ao lado vêm-nos buscar os contentores. Sines está no cruzamento das grandes rotas marítimas mas se um porto espanhol ficar muito mais económico a carga é transbordada lá em vez de ser em Portugal. ■



Miguel Baltazar



“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 pecou 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 de raiz no 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 lembrar 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 de terminais, com transportadores e 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 aduaneira 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 fervilhar 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-

vês 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 autónomos, 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 neste 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. ■

MARIA JOÃO BABO

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 AESE 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.