

dinheiro vivo

José Luís Cacho “Atividade nos portos recuou 6% até março. Em abril já melhorou”

DESTAQUE Presidente da Associação de Portos de Portugal e dos portos de Sines e Algarve garante que há sinais animadores em abril. O novo terminal Vasco da Gama foi adiado um ano, para 6 de abril de 2021. Responsável elogia regresso à produção da Autoeuropa neste mês. — P. 08-09

Tempestade
económica ainda
não atinge chegada
de navios ao país



APOIOS — P. 06-07

Eurogrupo
foi além dos
mínimos mas a
dívida continua
a ser nacional

INVESTIMENTO — P. 10

Covid e petróleo
abalam Angola.
Prioridade
a portugueses
nas privatizações

ENTREVISTA — P. 04 e 05

Pedro Rocha Vieira
“Criar um
ecossistema de
startups demora.
É importante
evitar o colapso”



CIP N'O ESTADO DA NAÇÃO P. 12-13

“Vamos voltar
a ser o patinho
feio da Europa,
com ajudas abaixo
de outros países”

REDES SOCIAIS — P. 15

Confinamento
põe mais gente
a criar nas redes
e *influencers* já
fazem descontos



Presidente da APP

“Atividade nos portos nacionais recuou 6% até março. Em abril melhorou”

—ROSÁLIA AMORIM

rosalia.amorim@dinheirovivo.pt

A atividade portuária não para. Com todos os planos de contingência no terreno, José Luís Cacho, presidente dos Portos de Sines e do Algarve e presidente da Associação de Portos de Portugal (APP), assegura que todos os portos estão a funcionar em pleno, ainda que no primeiro trimestre tenha desacelerado a atividade. Em abril já há sinais de melhoria. A ver vamos se vieram para ficar.

Na pandemia, de que forma podem os portos ser um motor que atenua a paralisação económica?

Todos os portos estão a funcionar a 100%. Os produtos essenciais – e no caso de Sines são muitos produtos energéticos, como combustíveis e gás natural – estão a ter até bons desempenhos comparativamente ao ano passado. Nota-se um ligeiro decréscimo no total dos Portos nacionais por volta dos 6% relativamente a período homólogo de 2019 (de janeiro a final de março), mas curiosamente, e isto é um dado novo, no início de abril notou-se uma ligeira recuperação relativamente ao ano passado. Não sabemos, até porque ainda é um período muito curto de análise, se vai continuar ou não durante todo o mês, mas é um sinal positivo. Especificamente, o movimento de contentores caiu?

Nos portos nacionais houve uma ligeira quebra relativamente ao ano passado, entre os 4% e os 5% a 6%, se olharmos desde o início do ano. Mas curiosamente sentiu-se alguma recuperação já em março e

no início de abril até se notou uma ligeira melhoria face ao período homólogo do ano passado. Estamos a conseguir aguentar o impacto da crise e a ter um desempenho normal.

Como prevê que fechará o mês? Neste cenário que vivemos não gosto de avançar com números. Os economistas estimam uma recessão em Portugal em 2020. Segundo o ISEG pode ir de 4% a 8%. Ora, em 2019 os portos do continente já movimentaram menos 6,2% de carga face a 2018. Esta tendência poderá manter-se até final de 2020?

Em períodos de crise, como foi a de 2008, os portos cresceram sempre acima da economia, na ordem dos 5% de ano para ano. Hoje não deveremos associar o movimento dos portos ao crescimento da economia do país, onde estão sediados os portos, porque, de facto, o movimento é cada vez mais global. O comércio mundial tem continuado a crescer e isso, naturalmente, tem efeitos na evolução do transporte marítimo. Daí ser difícil antever o que vai acontecer até final do ano. Também há outros fatores como o *transhipment*, negócio que faz aumentar o movimento e não está diretamente relacionado com a nossa economia. Os portos assumem um papel determinante nas importações e exportações. Que medidas de contingência têm tomado para continuar a laborar?

Começámos logo no início de fevereiro a preparar este processo e a perceber o que aí vinha, aliás fomos das primeiras entidades a ter um plano de contingência coordena-

nado com as autoridades de saúde, estabelecendo as medidas necessárias dentro dos portos, e fomos atualizando. Fizemos um cumprimento rigoroso das medidas para terminais, áreas portuárias, concessionários, caso a caso, e tem estado a correr bem.

Algumas empresas exportadoras têm manifestado descontentamento pelo facto de as alfândegas terem também funcionários em teletrabalho e dizem que isso estará a aumentar a lentidão nos serviços, atrasando exportações. Tem conhecimento desta situação em Sines?

Em Sines não tive qualquer reclamação nesse sentido da parte das empresas exportadoras. Nos outros portos não tenho conhecimento de nenhuma situação.

A Autoeuropa é uma das maiores exportadoras. Voltará à produção até final deste mês. Será

“Prorrogou-se o prazo para apresentação de propostas para o novo terminal Vasco da Gama, em Sines, para 6 de abril de 2021.”

—JOSÉ LUÍS

CACHO

Pres. APP, Porto de Sines e Algarve



importante para os portos, neste caso, o de Setúbal?

A Autoeuropa tem um peso relevante nas nossas exportações, é importante quer pelo trabalho direto quer pelas empresas que indiretamente fabricam componentes para a Autoeuropa, tendo um peso muito grande na nossa economia. São excelentes notícias.

Face à pandemia, poderá haver atrasos no plano de investimento de expansão da PSA e no concurso para o terminal novo?

Todos os investimentos, quer da parte pública quer da privada, estão a decorrer dentro da normalidade. Na administração portuária, as principais obras, como o prolongamento do molhe, estão a correr normalmente. Na parte ferroviária dentro do porto, também a obra está a correr dentro da normalidade. Relativamente à PSA, a informação que tenho é que está tudo a decorrer normalmente e não tem havido qualquer atraso.

E relativamente ao novo terminal Vasco da Gama?

Relativamente ao processo do terminal Vasco da Gama, e é do conhecimento público, por opção nossa e do governo, achou-se por bem que se fizesse uma prorrogação do prazo para a apresentação das propostas, dado que neste contexto internacional tínhamos um conjunto de iniciativas previsto que tivemos de adiar. Assim, prorrogámos o prazo para o próximo ano, para 6 de abril de 2021. Isso tem em conta o pedido de alguns concorrentes, para terem a possibilidade de avaliar o projeto. Este é um processo que exige muito trabalho e é preciso, no mínimo, seis meses de preparação.

Os estivadores enviaram uma carta aberta a Marcelo Rebelo de Sousa e a António Costa sobre a inoperacionalidade (neste caso relacionada com o porto de Lisboa), antevendo que poderá haver despedimento dos estivadores. Na sua opinião fazem sentido estes receios e denúncias?

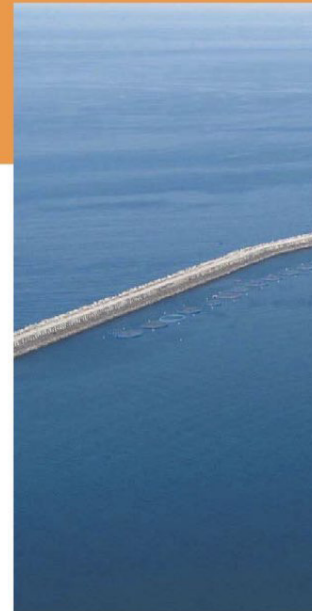
Eu vivi um processo parecido no porto de Aveiro, há cerca de seis anos, e o que está a acontecer hoje em Lisboa aconteceu lá nessa altura. O que posso dizer é que temos de ter um pensamento positivo. Hoje vejo que em Aveiro o porto continua a crescer e lá trabalha o dobro das pessoas de antes. Tenho confiança de que o que vier a seguir para o porto de Lisboa será muito positivo e temos de acreditar que, no futuro, vão aparecer mais postos de trabalho e vão aparecer mais oportunidades para os trabalhadores e para as empresas que operam no porto de Lisboa.

Nos outros há paz social?

Em Sines e noutros, tudo a correr normalmente. No caso de Lisboa, apesar do momento difícil, penso que se chegará a um entendimento. **Algum porto recorreu ao lay-off?** Não tenho conhecimento de nenhum, nem há motivo para isso.



VEJA O VÍDEO EM
DINHEIROVIVO.PT





Porto de Sines “continua a funcionar a 100%”, garante o presidente, José Luís Cacho

FOTO: DR

Tempestade ao largo ainda não atinge chegadas de navios

— MARIA CAETANO
maria.s.caetano@dinheirovivo.pt

Os principais armadores mundiais já começaram a cortar escalas e a pandemia segue a travar o comércio internacional. Ainda assim, os portos nacionais seguem a somar até março; apesar de quebras em Lisboa, Setúbal e Sines, o país registava no primeiro trimestre mais 14 serviços do que no mesmo período do ano passado. Na carga global deverá haver uma descida, mas os principais portos apontam sinais positivos no horizonte. E os meses de março e abril podem melhorar.

No primeiro trimestre, os principais portos serviram 2152 navios, revela a Associação dos Agentes de Navegação de Portugal (Agepor). A subida é ligeira, de 0,65%, no grupo que inclui Leixões, Lisboa, Sines, Setúbal, Aveiro, Figueira da Foz e Viana do Castelo.

Mas o serviço já está a abrandar: em janeiro, as escalas estavam a crescer 4,2%, nos dados da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. E a situação pode piorar em breve, já que na última semana contavam-se 160 partidas canceladas em portos de todo o mundo, com 212 serviços apagados dos mapas do transporte marítimo, segundo a Sea Intelligence. A consultora diz que as linhas internacionais estão a preferir agora travar navios a baixar mais as tarifas do transporte.

Em Portugal há ainda os fatores domésticos a limitar cargas e descargas. Se a indústria exportadora trava, no caso do

porto de Lisboa conta também o impasse entre os trabalhadores e as empresas de estiva. Embora o todo nacional ainda tenha acolhido mais navios, Lisboa, Setúbal e Sines perderam em conjunto 69 serviços até março, 55 dos quais nos terminais da capital.

O porto de Lisboa, principal ponto de movimento de produtos agrícolas, calcula para o primeiro trimestre ter menos 20% na carga movimentada, mas assegura que não é efeito da pandemia. Está “relacionado com as questões laborais que são do conhecimento público”, aponta. Ainda assim, garante que desde a declaração do estado de emergência não têm falhado os serviços às ilhas bem como a importação de cereais.

Leixões sem perdas

Os números totais do primeiro trimestre ainda não estão fechados, mas a Associação de Portos de Portugal estima uma perda de carga conjunta de 6% (ver entre-

vista ao lado). Em janeiro, o movimento descia 10%; só Sines levava um corte de 25% na carga de contentores. Chegando aqui, o maior porto nacional está no vermelho, mas já observa “sinais de recuperação” na carga dos contentores. Sinais “reforçados nos primeiros dias de abril”, quando se “ultrapassou os volumes de movimentação do período homólogo de 2019”. No gás natural e granéis líquidos há subidas de 20% até março.

Já Leixões, o segundo porto do país, valia em janeiro quase um quarto da tonelagem nacional e continuou a crescer. “Apesar do expectável abrandamento da atividade económica, continuam a verificar-se os habituais fluxos de mercadorias de exportação e importação, não existindo uma quebra na movimentação de carga”, diz a administração do Porto de Leixões. Segundo esta, “no melhor dia da última semana de março, quando o país cumpria já os primeiros 15 dias do estado de emergência, foram operados sete navios e descarregados ou carregados mais de 1800 contentores”. Nessa semana, Leixões serviu 30 navios e movimentou mais de 10 500 contentores.

Setúbal também diz estar a recuperar em números de março, depois de ter estado a perder cerca de 18% da carga em janeiro. A administração do porto indica que o movimento de mercadoria subiu 1% no mês passado, ao mesmo tempo que a carga em contentor crescia 14%. É, diz, um indicador “muito positivo” a contrariar os maus resultados nos primeiros dois meses do ano.

O movimento de navios abrandou, com quedas em Lisboa, Setúbal e Sines. A carga cai globalmente, mas não em Leixões. Início de abril ainda trouxe bons sinais.



ANÁLISE
ALBERTO CASTRO

Bons exemplos mal-gradecidos

Após as hesitações iniciais, o governo tem estado a gerir bem a situação de pandemia, mostrando disponibilidade para ir alterando e ajustando políticas e medidas, aprendendo com outros países e experiências, atendendo sugestões que lhe vão chegando da oposição, dos parceiros sociais e da sociedade civil.

Na frente económica, a crise de 2008-2011 possibilita algumas lições. Os países e as empresas que foram capazes de responder mais depressa à retoma da economia, fizeram um esforço de não cortar o vínculo entre empregador e trabalhador. O *lay-off* foi preferido ao desemprego mesmo que, no curto prazo, implicasse maiores custos para as empresas, obrigadas a pagar parte do salário (curioso, no que revela de maneira de pensar enranhada, que a comunicação social a apelide de “poupança”). Um investimento que compensou: ao manter o vínculo laboral, as empresas evitam os custos do recrutamento (demora; incerteza quanto ao ajustamento; formação), estando mais aptas a reposicionar-se no mercado. Para o Estado o esquema é, também, benéfico: em média custa menos do que o subsídio de desemprego, evita o trauma associado a essa situação e prepara melhor a economia para os novos tempos (“a vida vai melhorar”).

A simplificação do *lay-off* foi medida acertada, só não se compreendendo a demora em alargá-la aos sócios-gerentes (não são trabalhadores? ideologia?), com ou sem trabalhadores ao serviço. Menos ainda se compreende que não haja qualquer apoio (por exemplo, isenção da TSU) àqueles empresários (Ricardo Costa, autor de uma carta aberta marcante, e César Araújo são dois deles) que decidiram fazer um esforço e acomodar o subemprego, pagando o salário por inteiro, mesmo tendo condições para recorrer ao *lay-off*. É um triplo erro: incentiva uma opção mais gravosa para o trabalhador; custa mais ao Estado e desvaloriza a responsabilidade social na gestão, sempre estimulada nos discursos mas, ao que parece, pouco acarinhada quando chega a ocasião. É, ou não, um bom exemplo? Serão poucos mas, por isso mesmo, mereciam ser valorizados. Vai sempre a tempo!

Economista e professor universitário