Setúbal, 9 de Novembro de 2010

PRESS RELEASE

V Seminário – Plataformas Logísticas Ibéricas

Conclusões

Este V Seminário Plataformas Logísticas Ibéricas foi aberto com a intervenção do presidente da APSS, **Carlos Gouveia Lopes**, que recordou que este porto tem vindo a viver uma saudável recuperação em 2010 "Estamos 20% acima do movimento de mercadorias de 2009 e também 13% acima de 2008, sendo previsível que, no final do ano, se atinja um total próximo do recorde do porto. Será o resultado do esforço de toda a Comunidade Portuária de Setúbal, uma comunidade proactiva, que apresenta soluções e coloca em primeiro lugar a satisfação dos clientes".

Referiu-se às boas condições para aumentar a área de influência na Península Ibérica, no Mediterrâneo e em África, em razão das boas infra-estruturas de que dispõe, da boa localização e, não menos importante, das boas condições humanas.

Desde Novembro de 2009, recordou Gouveia Lopes, com a vinda da Tarros Line, o movimento de contentores entre o porto de Setúbal e o porto della Spezia ganhou carácter regular e está em crescimento. O porto italiano está colocado entre os primeiros portos europeus no que às tecnologias intermodais diz respeito, nomeadamente nas ligações à ferrovia. Tem um movimento anual que já superou os 19 milhões de toneladas, com a carga contentorizada a atingir mais de 1 milhão de TEU em 2009. É um porto de grande importância geoestratégica para os mercados mediterrânicos e norte-africanos.

Praça da República | 2904–508 SETÚBAL
www.portodesetubal.pt
geral@portodesetubal.pt
Telefone: 265542000 (Geral)
Telefone: 265542009 (Marketing)

Lorenzo Forcieri, presidente da Autoridade Portuária della Spezia, que assinou um protocolo com o porto de Setúbal, aludiu aos problemas em comum aos dois países, como os da energia e dos recursos. Considerou Portugal uma importante porta de entrada na América do Sul, um papel similar ao de Itália em relação à América do norte, China e Índia. Aludiu aos problemas comuns referentes ao endividamento público, e aos desafios relacionados com as questões ambientais – redução das emissões de CO2, mudanças climáticas, apelando à colaboração entre portos e linhas. A EU favorece a metodologia de projetos diversos para países diversos, mas acho que poderemos encontrar algo de fecundo e produtivo para ambos os portos.

Assinado o protocolo, sua excelência o secretário de Estado dos Transportes, **Carlos Correia da Fonseca**, falou sobre a dinâmica do transporte marítimo e dos portos, que cresce mais do que a economia.
Um porto, e as cadeias logísticas, são estratégicos para a economia, disse o governante. A tendência atual é a do crescimento da dimensão dos navios. Como é que podemos atrair para os nossos portos, que são de pequena dimensão, a carga que chega de outros continentes para os centros de consumo da Europa? Não é fácil, os nossos portos têm que ter uma eficiência muito grande.Temos que ter portos, plataformas logísticas e corredores de transporte eficientes. A ferrovia tem que ter um papel estratégico, os nossos operadores de transporte têm que ter uma estratégia intermodal, têm que utilizar os diferentes meios para de uma forma articulada conseguirem ligar os pontos de chegada e destino com a máxima eficiência.

O mercado ibérico

O primeiro painel, sobre o mercado ibérico, contou com as intervenções de **Angel Caballero Muñoz**, do Ayuntameinto de Mérida, **Juan Romero Miranda**, da plataforma Logística del Suroeste Europeu, **António Ruiz Romero**, da empresa Espacio, e **Rosa Martinez Redondo**, da CE Polígonos Empresariales, um painel onde foi focada a importância dos portos portugueses para a oferta logística de toda a região da Extremadura.

O mercado africano

O último painel da manhã focou o mercado africano, com intervenções a cargo de **Artur Alves** da Fordesi, que traçou um retrato sobre as características das exportações e importações dos diversos países de expressão portuguesa, e respetivos números. Seguiu-se a intervenção de **Alcídio Lopes**, o administrador delegado do Porto da Praia, Cabo Verde. Este país aspira, e com razão, a ser a grande plataforma logística do Atlântico Sul, revelando os grandes investimentos em curso.

O terceiro orador, **Jorge Fernandes**, director do departamento de linhas regulares da Portline, fez um resumo do que tem sido a evolução do armador que cobre a Guiné e as ilhas de S.Vicente e Praia, ligando estas regiões aos portos nacionais de Leixões e Setúbal, e os da Europa do norte, desde 1984 até aos dias de hoje, em que acrescentou Banjil e Conacri. A oferta da região, que serve hoje com uma capacidade anual de 31 200 teu, passará já em 2011 para os 33 600 teu. A Portline é hoje responsável por 50% do tráfego marítimo de Cabo Verde.

O painel viria a ser encerrado pelo administrador da Sadoport, **Moutinho Neves**, que teve a oportunidade de chamar a atenção para a necessidade de tornar os portos nacionais mais competitivos. Para tal utilizou o exemplo de Espanha, que permite aos seus portos reduções muito significativas aos clientes, dessa forma ganhando a competitividade que ainda falta aos portos nacionais

O mercado do Mediterrâneo

O primeiro painel da parte da tarde arrancou com a intervenção de **Giovani Bandini**, director da Tarros Line. Depois de considerar Setúbal um porto fantástico, pela disponibilidade de operadores e da administração portuária, Bandidni caracterizou a Tarros como uma linha mediterrânica de média dimensão, cobrindo os grandes portos das costas europeia e africana desta bacia. **Marcello di Fraia**, diretor da Grimaldi Lines – a maior operadora de ro-ro do mundo -, falou sobre o mercado ro-ro, que é muito mais que o transporte de viaturas e camiões – é contentores, maquinaria agrícola, bobines, etc. Também os navios são diferenciados, e flexíveis, abertos, fechados, multi-

purpose ou Conro, com 'decks' descobertos para contentores e equipados com gruas; e, por fim, os ferries.
Este painel foi encerrado por **Lorenzo Forcieri**, presidente do porto dela Spezia, que falou sobre a integração na rede de portos de contentores do Mediterrâneo. Saudou o porto de Setúbal, que considerou ser o último porto do Mediterrâneo e o primeiro da Atlântico, para depois se concentrar nos números do porto della Spezia, que deverá chegar este ano aos 1,250 milhões de teu. Referiu-se às boas acessibilidades, e à sua zona de influência, que cobre toda a província da Lombardia, de forte incidência de unidades industriais. Terminou referindo que a Europa deve pensar os portos como fator de competitividade e crescimento, e que dão garantias de pontualidade e frequência, fatores decisivos para um crescimento integrado do continente.

O mercado automóvel

O último painel foi iniciado por **Ricardo Félix**, da Logistema, que falou do potencial de Setúbal como hub atlântico. Defendeu a conjugação dos modos, por não aprovar as soluções hermafroditas, considerando que nem tudo está na mãos dos carregadores, nem das administrações portuárias. Realçou haver já um tráfego razoável de veículos no porto de Setúbal. e aludiu às queixas dos operadores logísticos relativamente às operações com veículos de países terceiros, e a necessidade de vencer barreiras que ainda persistem.
Nuno Torres, presidente da Fiapal, falou sobre a logística automóvel nos aspectos do fluxo de produção da AutoEuropa, uma fábrica de que 80% da produção sai pelo porto de Setúbal. Este ano passará acima das 100 mil unidades. Defendeu a criação de um serviço prestado a todas as marcas de preparação dos veículos para os mercados, para que estes saiam diretamente para o dealer, algo que já existe em portos de grande volume.
Por fim, **Isidro Bernardino**, da Mitsubishi Fuso Trucks Europe, falou da logística marítima ro-ro desta montadora de veículos japoneses instalada no Tramagal, que tem o exclusivo do veículo Canter para a Europa. Quanto ao fluxo logístico e de produção, aproveita as sinergias decorrentes da integração no grupo Daimler, accionista maioritário da casa mãe. As disponibilidades logísticas marítimas não são competitivas em relação ao rodoviário, o que faz

com que este último ramo do transporte seja responsável por cerca de dois terços dos fluxos de outbound. Sobre o futuro, congratulou-se pela indicação de que o próximo modelo Canter voltará a ser produzido em Tramagal, já a partir de setembro do próximo ano.

APSS