CISION

OJE

ID: 33165790

15-12-2010 | Espaços de Negócios

Tiragem: 25025
País: Portugal
Period.: Semanal
Âmbito: Economia, Negócios e.

Pág: XII
Cores: Cor
Área: 18,47 x 34,25 cm²
Corte: 1 de 3

SOLUÇÕES LOGÍSTICAS DE BASE FERROVIÁRIA ESTÃO A GERAR EXPORTAÇÕES DE 100 MILHÕES/ANO

A logística ferroviária está a ter um crescimento significativo na balança de transacções correntes. Rocha Soares, presidente da CP Carga afirma que as soluções logísticas de base ferroviária de Sines e Lisboa estão a gerar uma exportação de logística da ordem dos 100 milhões de euros/ano, podendo chegar aos 300 milhões de euros com o Portugal Logístico

Victor Machado/OJE

Em termos genéricos como se organiza a operação logística no porto de Lisboa?
Boa parte dos portos, ibéricos, actuam ainda numa lógica algo redutora - cais de embarque e desembarque de mercadorias, onde prevalece o critério da taxa e da tarifa quando o mercado há muito que só reage bem a critérios de preços – competitividade. Esta realidade, com a excepção de algum fluxo de contentores, persiste ainda, também, no Porto de Lisboa.

Que interligações existem com operadores privados, nomeadamente ferroviários e rodoviários?
Tanto quanto sabemos as relações quanto às soluções de mobilidade terrestre, são no essencial de contratação casuística. Prevalece a aquisição de serviços directamente efectuada pelos transitários ou pelos donos das mercadorias em valor que se junta a custos portuários pré-determinados e por regra elevados.

Onde se encaixa a CP Carga e que diferença pode fazer na operação logística de Lisboa?
Actualmente as oportunidades de negócio da CP Carga no Porto de Lisboa são mais reduzidas do que seria desejável, tudo tendo a ver com o pouco expressivo hiderland, ou seja a pouca expressividade da distância média dos fluxos terrestres operados.

Que relacionamento tem a CP Carga com a Administração do Porto de Lisboa?
Está iniciado um ciclo de intensa cooperação já que as partes fixaram finalmente que a cooperação na construção de soluções logísticas de base ferroviária, é o instrumento indispensável ao crescimento da actividade das empresas envolvidas.

Que impacto poderá ter no desenvolvimento de transporte e de logística de Lisboa, o recente acordo tripartido, e que incluiu para além duas entidades anteriores, ainda a Comunidade Portuária de Lisboa?
Um dos principais instrumentos para a afirmação de Portugal como país exportador de logística é a cooperação empresarial, já que a multimodalidade é um sistema de alguma complexidade que, no caso, integra várias actividades – transporte marítimo, operação portuária e transporte ferroviário e operação rodoviária de curta distância e distribuição fina. Este protocolo, encerrando o compromisso da cooperação, cria as condições para outro nível de desenvolvimento e afirmação do sector dos transportes e da logística nacional em mercados de maior amplitude geográfica.

Lisboa tem capacidade e a competitividade adequada para ser um hub logístico? Para que geografias deve direccionar a sua promoção?
O Porto de Lisboa, que detém uma capacidade operacional considerável e parcialmente disponível, pode assumir-se como o núcleo central da criação de um hub-logístico na grande Lisboa. Para além de poder ser reforçada a importância regional e nacional do seu porto marítimo, a modelação e oferta de soluções logísticas de maior competitividade, permitirão a aquisição de maior relevo internacional, tornando particularmente potencial o mercado da centralidade ibérica, face à tendencial equidistância deste espaço económico para a malha portuária portuguesa e espanhola.

Que valorização poderá vir a ter a CP Carga com este desenvolvimento?
A CP Carga tem uma previsão do crescimento para os próximos três anos na ordem dos 35%. Atingir aquela meta depende substancialmente da sua crescente intervenção em fluxos marítimos de e para os portos portugueses como distribuição ou origem terrestre além fronteiras.

A CP Carga já tem autonomia financeira? Poderá vir um dia a ser privatizada?
De acordo com o recente reajustamento do plano de negócio da CP Carga, estamos comprometidos a antecipar o ponto de equilíbrio para 2013. A privatização é sobretudo uma decisão política que, ainda que obviamente ponderados critérios de oportunidade económica, cabe naturalmente ao Governo. Contudo, a actual Administração da CP Carga está progressivamente a fixar critérios de gestão privada no negócio, o que resultou já num aumento de produtividade de 15% em 2010, esperando-se para 2011 um ganho em valor não inferior.

Em termos económicos que impacto na balança de transacções correntes pode ser gerado pelo transporte ferroviário de mercadorias, enquanto solução base terrestre dos fluxos marítimos?
Actualmente as soluções logísticas de base ferroviária já implementadas no porto de Sines e, ainda que em menor escala, no porto de Lisboa, considerando apenas o tráfego de contentores, geram uma exportação de logística em valor próximo dos 100 milhões de euros ano. Se o projecto Portugal Logístico vier a ser desenvolvido nas suas outras vertentes (infra-estruturas e regulação) a ambição não poderá ser inferior a 300 milhões de euros ano, considerando apenas a cadeia logística densa (integração dos modos de transporte).

Qual a relação entre o projecto de alta velocidade Lisboa / Madrid e o transporte ferroviário de mercadorias?
Considerando a totalidade do projecto que inclui a Terceira Travessia do Tejo, em nossa convicção serão produzidos dois efeitos a tempos diferentes. O tráfego em bitola europeia será desenvolvido progressivamente e atingirá alguma expressão no longo prazo e noutra tipologia de procura onde predominará a "encomenda expresso".

O que introduz um factor decisivo ao necessário acréscimo de competitividade nos sectores da logística e dos transportes nacionais, onde obviamente se incluem os portos, é a construção em toda a extensão do troço de uma linha de bitola ibérica, o que permitirá reduzir em cerca de 50% os custos ferroviários no território nacional, colocando a zona económica de Madrid como mercado potencial e atingível.

Em nossa opinião, permitimo-nos avançar que sem aquela infra-estrutura, bem se poderá falar das vantagens da fachada portuária atlântica de Portugal, que a sua falada centralidade planetária muito dificilmente passará de um exercício teórico.

CISION

OJE

ID: 33165790

15-12-2010 | Espaços de Negócios

Tiragem: 25025
País: Portugal
Period.: Semanal
Âmbito: Economia, Negócios e.

Pág: I
Cores: Cor
Área: 5,66 x 13,59 cm²
Corte: 2 de 3

ENTREVISTA

As soluções logísticas de base ferroviária estão a gerar exportações de 100 milhões/ano, afirma o presidente da CP Carga, Rocha Soares

Pág. XII

CISION

OJE

ID: 33165790

15-12-2010 | Espaços de Negócios

Tiragem: 25025
País: Portugal
Period.: Semanal
Âmbito: Economia, Negócios e.

Pág: 1(principal)
Cores: Preto e Branco
Área: 5,73 x 3,54 cm²
Corte: 3 de 3

ENTREVISTA

As soluções logísticas de base ferroviária estão a gerar exportações de 100 milhões/ano, diz o presidente da CP Carga, Rocha Soares

Pág. XII