



Manuel Frasquilho – Presidente da APL

«O Porto de Lisboa é para continuar»

Transportes em Revista - O Plano Estratégico da APL é bastante ambicioso. Enquanto a maioria dos portos portugueses estabelece um horizonte temporal de dez anos, o porto de Lisboa aponta para 20. Porque motivo?

Manuel Frasquilho - Não faz sentido fazer planos estratégicos sem uma visão de longo prazo. Ainda para mais no caso de Lisboa, que integra uma comunidade de 11 câmaras municipais, para além de todos os concessionários. É trabalhando com todos eles que podemos e queremos perspetivar o futuro.

Dada esta diversidade de entidades que o processo envolve, bem como a sua influência na cidade, há que pesar bem todas as soluções. Por outro lado, as plataformas logísticas e portuárias não se desenvolvem em apenas três/quatro anos; Trata-se de um processo complexo que demora anos; Portanto, não faz

O porto de Lisboa está prestes a apresentar o seu plano estratégico, o único com um horizonte temporal de 20 anos. Manuel Frasquilho, presidente da Administração do Porto de Lisboa (APL) falou à TR e explicou o porquê desta meta e quais os objectivos. Primeiro há que arrumar a casa, depois... Depois, há que soltar amarras, partir e jogar de acordo com as regras de mercado. Uma coisa é certa: O Porto de Lisboa está para dar e durar!

IDENTIDADE

Manuel Frasquilho

Casado, 2 filhas

Presidente da Administração do Porto de Lisboa

Ginástica, Leitura e Música

Fotos: Augusto C. Silva

sentido fazer um plano estratégico em três ou cinco anos; é preferível ter um a 20 anos, conciliado com toda a comunidade envolvente e a partir daí definir efectivamente uma linha de orientação para o futuro.

TR - A Câmara Municipal de Lisboa (CML) queixou-se recentemente de falta de diálogo por parte da APL. É verdade?

MF - Existem sempre duas versões das declarações dos presidentes das câmaras, bem como dos governantes: uma que tem a ver com a própria realidade e outra com as respostas políticas. Todos os presidentes das 11 autarquias foram convidados a almoçar comigo, para discutirmos e avaliarmos a situação. É preciso dialogar com as pessoas, fazer o levanta-

tamento daquilo que as câmaras consideram que é importante, compatibilizar isso com aquilo que entendemos que deve ser feito, até chegarmos a um entendimento. Esse trabalho está a ser feito! Neste momento já foram ouvidas sete câmaras. Obviamente, que existem duas ou três câmaras com as quais é preciso dialogar mais, caso de Lisboa, Almada e Barreiro/Seixal; Com as outras é mais fácil trabalhar, uma vez que a interferência do rio sobre a parte cidade é relativamente reduzida. As câmaras mais difíceis, digamos, vão começar agora a ser ouvidas. Por outro lado, já estamos a trabalhar com os concessionários para fazer o levantamento dos problemas/dificuldades e saber quais são as suas expectativas. Depois, exigimos uma outra expectativa:

saber que clientes podem trazer para o porto de Lisboa. É preciso não esquecer que este é um projecto conjunto: se eles ganharem, a APL também ganha.

TR - De acordo com o anunciado, as linhas mestres do Plano Estratégico do Porto de Lisboa serão apresentadas ao Governo em Junho e a versão definitiva em Novembro. O que ficará a faltar?

MF - Existem duas razões para isso. A primeira tem a ver com aquilo que realmente é importante para o Governo, ou seja, as grandes linhas orientadoras para o desenvolvimento do porto de Lisboa; Depois, há todo um trabalho, que tem a ver com as correcções financeiras, a calendarização das acções, etc. Quando o plano for apresentado em Novembro tem de ser um dossiê completo. Não faz sentido falarmos em plano estratégico, sem que os efeitos económicos e financeiros sejam devidamente calculados. Aliás, apresentámos à Secretária de Estado dos Transportes, no passado dia 18 de Abril, aquilo a que chamámos a Fase 0, ou seja, um trabalho que resultou de vários "meetings" internos onde estavam vários consultores e algumas figuras que convidei, dado o seu relacionamento com o meio, nomeadamente o Dr. João Carvalho, a Eng. Natércia Cabral, o professor Jorge Gaspar e, por último, o professor Luís Tadeu. Durante dois meses, duas vezes por semana, partimos pedra. Cada um deu o seu contributo e conseguimos chegar à base 0 do plano estratégico. Agora, vamos trabalhar em detalhe para que possamos entregar ao Governo um documento até ao final de Julho. Segundo percebi, o Governo pretende fazer depois a integração destas realidades.

TR - De acordo com o Plano Estratégico, quais serão as principais valências do porto de Lisboa?

MF - Essa foi uma das nossas primeiras questões: analisar o perfil do porto. Tendo em conta o perfil que traçámos, percebemos que existem várias áreas de negócio. Relativamente à carga, existem dois sectores fundamentais: os granéis sólidos alimentares e os contentores; ao nível dos granéis sólidos alimentares ocupamos, lado a lado com



Tráfego de contentores em barcaças no Tejo

Manuel Frasquilho avançou à TR que o porto de Lisboa está a ponderar a possibilidade de introduzir um novo esquema de transporte no rio Tejo: tráfego de contentores por barcaça. Esse tráfego fluvial teria como ponto de partida o cais de Alcântara. Contudo, a APL está ainda a estudar qual o melhor local para fazer essa ligação fluvial. Bobadela é uma das possibilidades, mas não a única. O presidente da APL explicou que este tipo de tráfego pode ser extremamente competitivo, **«se houver algumas alterações à actual legislação sobre tripulações e afins,»** acrescentando ainda que **«é preciso não esquecer que um camião transporta em média um ou dois contentores, um comboio 30 e uma barcaça qualquer coisa como 70.»** Questionado sobre a existência de interessados nesse tráfego fluvial, Manuel Frasquilho assegurou à TR que **«já existem movimentações do ponto de vista de vários interessados.»**

Tarragona, o primeiro lugar no ranking ibérico. Relativamente aos contentores, Lisboa é o quarto ibérico. Portanto, estas duas matrizes têm de ser naturalmente assumidas. Isto não significa ignorar os granéis líquidos, mas temos consciência de que o que existe em termos de granéis líquidos são reservas estratégicas; não são questões ao nível portuário que possamos fazer qualquer coisa para incrementar. Depois, temos a carga fraccionada e a carga geral que obviamente continuaremos a apoiar, mas não antevemos grande desenvolvimento. Paralelamente, estamos a pensar

libertar a Rocha Conde Óbidos e a zona de Alcântara de navios de passageiros...

TR - Esses terminais vão ficar exclusivamente afectos a contentores?

MF - Exactamente!

TR - Está prevista a ampliação do terminal de contentores de Alcântara?

MF - Actualmente, o terminal de contentores de Alcântara tem capacidade para movimentar cerca de 320 mil TEU's por ano, mas já com algumas dificuldades. Tendo em conta que as projecções apontam para um crescimento exponencial da procura nos próximos 20 anos, concluiu-se que é possível aumentar a sua capacidade utilizando o chamado cais avançado de Alcântara, que hoje não está concessionado, e fazendo o reordenamento de uma série de edifícios que estão em cima e no meio dos contentores sem sentido nenhum. Exemplo disso é o edifício da Liscont, que está instalado no meio dos contentores; Quando a sede da APL mudar para o novo edifício, o edifício Infante D. Henrique ficará livre para ser reutilizado. Fazendo isto, sem grande investimento - são cerca de oito milhões de euros - duplico a capacidade de contentores, de 320 passo para mais de setecentos. Mas se hoje em dia já tenho problemas em termos de acessibilidades, ao movimentar setecentos e tal TEU's, esses problemas serão maiores... Nesse sentido, estamos a trabalhar com a CP.

TR - As negociações com a CP têm a ver com a existência de uma plataforma de retaguarda?

MF - Tem a ver com a intenção da CP e do porto de Lisboa melhorarem as acessibilidades ferroviárias em termos de carga, o que obviamente passa por uma plataforma de retaguarda. Estamos a estudar a existência de um outro terminal, que em princípio ficará na margem sul, mas sobre o qual ainda temos algumas dúvidas quanto à localização. Existe na Trafaria um negócio inaceitável: cerca de um milhão de toneladas e granéis andam a passear-se alegremente de camião! Tudo porque o célebre ramal ferroviário da Trafaria, que está previsto no Plano Director de Almada, nunca foi feito; Portanto, com o apoio da CP, estamos a estudar a situação para fazer esse ramal.

TR - A APL está a ponderar transferir a sua sede para o terraplano de Algés. Quando é que o processo estará concluído e qual o investimento que implica?

MF - Temos previsto a construção de dois novos edifícios no Terraplano de Algés, um investimento de cerca de dois milhões de euros. Esse montante será recuperado através dos activos que ficam desocupados; Ou seja, o investimento envolve apenas fundos próprios e o processo vai estar concluído até ao final de 2008.

TR - O objectivo é integrar todos os serviços da APL num mesmo edifício?

MF - Exactamente! Agregando todos os serviços administrativos naquela zona temos benefícios em termos de funcionamento, redução de custos operacionais e eficácia; Como é um projecto que se vai pagar a ele próprio,

Não faz sentido fazer planos estratégicos sem uma visão de longo prazo. Ainda para mais no caso de Lisboa, que integra uma comunidade de 11 câmaras municipais (...)





Porto de Lisboa quer apostar nas ligações ferroviárias e no transporte fluvial de mercadorias.

estou certo de que vai ser um processo rápido. Aliás, há dois projectos que espero que estejam inteiramente concluídos até ao final de 2008: estes dois edifícios onde vamos instalar a sede da APL e o terminal de passageiros.

TR - O terminal da Sotagus vai manter-se?

MF - Todos os terminais que existem na zona de Santa Apolónia e Poço do Bispo são para manter. Até à Matinha é porto; da Matinha até à Expo é qualquer coisa que estamos dispostos para analisar com a CML.

TR - Em termos gerais, quais é que são os grandes objectivos para este ano?

MF - Este ano ainda não estamos virados para o incremento de mercado. Estamos mais preocupados em consolidar aquilo que temos. Em qualquer dos casos, posso dizer-lhe que durante o primeiro semestre de 2006 registamos aumentos de tráfego, embora os contentores tenham mantido a sua quota; Registámos um crescimento significativo de granéis sólidos e uma redução dos granéis líquidos, o que é natural, porque o ano não foi seco, contrariamente ao ano passado. Portanto, estamos com um tráfego cerca de três por cento acima tendo em conta o período homólogo de 2005. A nossa expectativa é chegarmos ao final do ano com um incremento na ordem de dois a três por cento, não mais do que isso; Consolidar primeiro, antes de avançar efectivamente em termos de procura de tráfegos.

TR - Quem é que é o grande concorrente do porto de Lisboa?

MF - Na costa Atlântica, e se a sua pergunta se refere aos cinco portos portugueses, digo-lhe que nenhum. O porto de Setúbal tem limi-

tações de ordem física, que o impedem de ser um grande porto de contentores; A barra do porto de Setúbal não pode ir além dos – 10 metros, senão está a roçar em rocha; Para além disso, atrasou-se no processo das concessões.

Resultado: quando entrou no processo de concessões arranjou

um sarilho, porque os preços são elevadíssimos. Por outro lado, tem a sua vocação natural, que é o ro-ro; Não faz sentido Lisboa fazer ro-ro! Depois, Sines é um porto de transhipment. Primeiro, não tem condições de segurança, não é um porto protegido, o que faz com que certo tipo de tráfego de contentores não vá para Sines; O outro problema é que se atrasaram a fazer as ligações e portanto perderam oportunidades. Hoje a própria PSA debate-se com algumas dificuldades; Quando Sines anuncia, e muito bem, que conseguiu fazer 50 mil TEUs este ano, Lisboa fez 500 mil. Portanto, há aqui dimensões diferentes! Relativamente a Aveiro e Leixões obviamente não somos concorrentes, temos posições geográficas diferentes!

TR - Como vê o papel da Associação dos Portos Portugueses (APP)?

MF - A APP é pura e simplesmente um espaço de colabo-

ração entre os portos para resolução de questões globais, nomeadamente no que se refere à utilização de novas tecnologias, como é o caso do P-Com ou do PIPE. Estes projectos estão a ser desenvolvidos com base na APP. Depois, pode ter e deve ter, do meu ponto de vista, alguma capacidade de estudo – que hoje não tem – de apoio à Secretaria de Estado. Ou seja, os portos, embora com estatuto de Sociedade Anónimas, são institutos públicos e portanto devem utilizar a APP para levantar determinadas questões perante a Secretaria de Estado; Promotora dos portos nacionais, concerteza que também, quando há conferências e eventos, mas não mais do que isso; Não é um agente activo comercial, não pode ser, nem deve ser. Felizmente há um bom entendimento



assine

Escolha a modalidade que pretende, preencha correctamente, recorte o cupão e envie para a morada abaixo indicada. Os valores incluem IVA.

transportes em revista

Passageiros (6 números)

52,50 euros - preço normal
31,50 euros - preço para estudantes

Carga & Mercadorias (6 números)

52,50 euros - preço normal
31,50 euros - preço para estudantes

Passageiros + Carga & Mercadorias (12 números)

72,00 euros - preço normal
43,20 euros - preço para estudantes

Nome _____

Morada _____

C. Postal _____ + _____ Localidade _____

Telefone _____

Fax _____

e-mail _____

n.º de contribuinte _____

Junto envio cheque n.º _____ à ordem de Dicas & Pistas,
no valor de _____

sobre o banco _____ data ____/____/____

Assinatura _____

dicas & pistas

Av. Portos, Pereira de Melo, 25 - 1470-0100-18 Lisboa
tel: +351 213 539 015 / fax: +351 213 539 020 / info@transportesemrevista.com



PERFIL EM FOCO

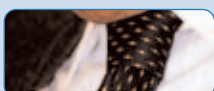
Nasceu em? Póvoa de São Miguel, no longínquo ano de 1938
 O que faziam os seus pais? O meu pai era agricultor e a minha mãe era professora do ensino primário.
 Onde é que passou a sua infância? Em Setúbal.
 É casado? Sim.
 Onde vive? Cascais.
 Filhos? Duas filhas.



Formação académica? Economista.
 Primeiro emprego? Na Federação das Caixas de Previdência e Serviços Médico Oficiais.
 Primeiro ordenado? 2.800 escudos.
 Primeiro automóvel? Mini Morris.
 Como é que chega a esta actividade? Por convite (risos).



Onde passa as suas férias? No Algarve e no estrangeiro.
 Países visitados que mais gostou? Índia, nomeadamente Caxemira.
 Cidades visitadas que mais gostou? Viena de Áustria.
 Hobbies? Ginástica, leitura e música.
 Livro de cabeceira? História do Peter.
 Livro que mais o marcou? Equador.
 O que ouve no automóvel? Notícias TSF.
 O que ouve em casa? Vários géneros de música.
 O seu jornal? Público, Diário Económico e Expresso.
 O filme que mais gostou? O último talvez tenha sido o "Náufrago".
 Prato preferido? Cozido à Portuguesa.
 Vinho que mais aprecia? Tinto, ou é Douro ou Alentejo.
 É apreciador de digestivos? Sou, mas pouco.
 É fumador? Sim.



O melhor de Portugal? Os portugueses.
 E o pior? Os portugueses (risos).
 Personalidade nacional que mais o marcou? Mário Soares.
 Personalidade mundial que mais o marcou? Jacques Delors.
 Acontecimento nacional que mais o marcou? O 25 de Abril.
 Acontecimento mundial que mais o marcou? Não tenho! Mas a crise no Médio Oriente é uma coisa que me preocupa.
 O que valoriza mais numa pessoa? Amizade e frontalidade.
 O seu maior defeito? Trabalhar demais...
 A sua maior qualidade? Tenho um defeito que é ser fumador, o resto são só qualidades... (risos).
 O que é que lhe falta fazer? Ver a minha neta brincar.
 O seu sonho? Conhecer uma matriz social de sucesso.

entre todos nós e as coisas têm corrido bem. Penso que estão reunidas as condições para dentro de um ano, um ano e meio, termos efectivamente uma actividade portuária com sentido lógico.

TR - Os portos avançaram todos para os seus planos estratégicos, sem que houvesse uma chancela comum...

MF - Não podia haver uma chancela global quer do ponto de vista político, quer da parte do accionista. O mercado é que manda e todos temos de nos adaptar; Não se trata só de uma mera questão disciplinar! Agora, é necessário, face às diferentes realidades, que as comissões que estão no terreno digam de que forma pode ser tudo integrado. Posso dizer-lhe que não aceito, seja de quem for, que me digam pura e simplesmente deixas de fazer contentores, porque sim. Concerteza que pode haver rectificações, mas essas decisões têm de ser suportadas, porque têm consequências significativas. Por isso é que quando muita gente diz que a solução de acabar com os contentores no Porto de Lisboa resolvia os problemas da cidade andam a sonhar não sei com quê! Mesmo que os contentores saíssem do porto de Lisboa tenho sérias dúvidas que alguma vez fossem para Sines. Não é a APL, nem Sines que controlam isso. É o mercado!

TR - O futuro passa obrigatoriamente por parcerias estratégicas?

MF - É óbvio que sim! Como sabem a APL foi à Argentina e como a viagem tinha um certo cariz de excursão - uma vez que não estavam agendados outros encontros, para além daquele que é do conhecimento geral - fizemos uma listagem de vários agentes que



Nenhum dos cinco portos nacionais é nosso concorrente.

queríamos visitar. Acabamos por mostrar a um dos agentes os preços que conseguíamos fazer a partir de Lisboa sobre Madrid, utilizando a plataforma ferroviária de Elvas e a partir daí de camião para Madrid; Era muito mais barato do que ir descarregar a Valência e depois ir para Madrid; O mais engraçado é que o agente ficou impressionado com os preços, mas disse-nos que ia transmitir a informação a Marselha. Ou seja, o "carrier" de Marselha, que é quem detém aquele tráfego, é que manda, o agente na Argentina limita-se a mandar o papel. Não decide! Claro que já temos preparada uma visita a Marselha. Esta actividade tem de ser feita. O que o mercado espera é exactamente isto! Esta dinâmica tem que acelerar e nós para o próximo ano vamos acelerar e muito! Estamos à procura e a estabelecer entendimentos diversos...

Quando muita gente diz que a solução de acabar com os contentores no porto de Lisboa resolvia os problemas da cidade, não sei com que é que andam a sonhar!

