



DESTAQUE Política Portuária

Alicerces da economia portuguesa?

Política Portuária e a Intermodalidade são temas que interessam à Câmara de Comércio Luso-Belga-Luxemburguesa, que organizou um seminário onde foram confrontadas as experiências dos vários países.



António Mousinho, presidente da ANTRAM

Como referiu Lídia Sequeira, Presidente do Conselho de Administração do Porto de Sines, “o nosso colega Miel Vermorgen, *Director Sales and Logistics* do porto de Zeebrugge, afirmou que Zeebrugge está no centro do mundo, e é de facto interessante ver como este porto, localizado ao lado de Antuérpia, está a crescer a ritmos interessantíssimos”.

Também ela realçou o posicionamento estratégico de Portugal, e nomeadamente de Sines, em termos de potencial portuário e os benefícios que Sines irá colher com a abertura do canal do Panamá.

Já Marques Afonso, director de planeamento estratégico do Porto



António Nogueira Leite, economista

de Lisboa, valorizou o peso que a actividade de navios de cruzeiro tem neste porto. E lamentou o fracasso das experiências portuguesas envolvendo linhas *ro-ro*, dando como exemplo o caso de uma

A logística e os portos podem ter “um papel estrutural” para rebalancear a economia. Os portos são um dos poucos “exemplos económicos positivos”

linha recente entre Gijou e Nantes, embora “não seja ainda possível ver se terá sucesso”.

Na mesa redonda dedicada a debater este tema, e que foi moderada

por Fernando Ribeiro e Castro, Secretário-geral do Fórum Empresarial da Economia do Mar, participaram ainda António Belmar da Costa, Director Executivo da AGE-POR - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal, e António Nogueira Leite, Administrador-executivo da CUF, em Estarreja, e Professor Catedrático da Universidade Nova de Lisboa.

O primeiro explicou que a frota mundial praticamente não cresceu durante 2009 (apenas 5,6%) e apelou ao “empenho de todos para a construção de uma estratégia nacional que potencie o valor do mar para Portugal”.

Portos catapultam exportações

Já António Nogueira Leite defendeu a importância de as empresas portuguesas relançarem as exportações, cuja diminuição ao longo dos últimos anos tem conduzido ao empobrecimento do país e a uma crescente divergência dos restantes 15 estados-membros da UE. “Na década de 2000, o crescimento médio da economia foi de apenas 0,4%”.

“A necessidade de exportar é uma condição de sobrevivência do país enquanto entidade económica autónoma”, afirmou. “Não é impor-

tante apenas para os portos, mas também para as empresas e as famílias". E, na sua opinião, Portugal não deve apenas concentrar-se no *hinterland* ibérico: "as exportações para fora da UE são as mais importantes".

O economista defendeu que a logística e os portos podem ter "um papel estrutural" para reequilibrar a economia. Considerou que os portos são um dos poucos "exemplos económicos positivos" e defendeu uma maior articulação entre os modos de transporte, mantendo a concorrência e a regulação. E considerou "um erro absoluto" a hipótese que se tem "vindo a ouvir" de agregar os vários portos num só, numa "espécie de Portos de Portugal".

Defendeu ainda a alteração das condições das concessões a privados, que "beneficiam quem as ganha, mas não o país", uma maior cooperação e competição interportuária, o reforço de uma política de parcerias, o avanço das plataformas logísticas e a articulação dos meios de transporte, com uma "regulação forte e independente".

Portugal Logístico

Miguel Sequeira, presidente do IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, moderou a mesa dedicada a debater o projecto Portugal Logístico, actualmente em fase de revisão.

Um dos participantes, Carlos Alberto Santos, membro da Direcção da APLOG - Associação Portuguesa de Logística, defendeu que o Portugal Logístico foi apresentado como um projecto governamental ambicioso que prometia expectativas elevadas a nível de produtividade, de acessibilidades e de emprego. "Hoje é necessário avaliar o que foi e o que não foi feito e porquê". Sugeriu que fosse

"lançada uma segunda edição da iniciativa, mais partilhada com os operadores económicos", e pediu ainda a requalificação de acessos e vias logísticas no eixo Carregado-Azambuja e a implementação da ligação ferroviária Sines-Caia.

António Mousinho, presidente da Direcção Nacional da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias, garantiu que "a ANTRAM sempre se empenhou no Portugal Logístico e fez muitos esforços para promover a multimodalidade, quer rodo-ferroviária, quer rodo-marítima". Apelou a que os agentes do mercado e o Governo debatam e programem uma estratégia nacional para os transportes, incluindo para o rodoviário, concretizável num plano dos transportes, "que continua por concluir". "Caso contrário, ano após ano vamos continuar a debater o tema em eventos como este. Estudamos muito, pensamos muito e pouco concretizamos". Pediu ainda atenção à necessidade de harmonização fiscal com Espanha e de aposta tecnológica em termos de transportes.

Limitações ferroviárias

Rocha Soares, presidente da CP

Carga, reconheceu que a programação das plataformas logísticas não está a correr como previsto, mas considerou que "refazer o projecto pode ser de bom senso, acabar com ele não é certamente". Defendeu a necessidade de "articulação entre os vários modos de transporte (multimodalidade), com uma componente integrada de oferta numa cadeia logística única". Considerou como linhas estratégicas da CP Carga as parcerias com operadores portuários, rodoviários e logísticos e o negócio ibérico com pretensão de passar além Pirenéus e valorizou a ligação ferroviária ao porto de Aveiro, que potenciou a ligação Aveiro-Salamanca-Bilbau.

Rocha Soares criticou as limitações de capacidade de carga permitida pela infra-estrutura, de 800 toneladas por comboio, quando os comboios já têm capacidade para 1400 toneladas. E defendeu que "com um novo traçado, em movimento plano, os comboios poderão ser carregados com o máximo da sua capacidade". "Pagamos à Refer um preço quatro vezes superior ao que paga a Renfe", criticou. "E se não chegarmos a usar uma linha, por exemplo porque um barco se atrasou, pagamos à mesma".

O sector portuário em Portugal só é bom para os advogados

É um advogado que o reconhece! José Moreira da Silva, sócio da SRS Advogados, defendeu que o enquadramento jurídico ainda dificulta a exportação e a intermodalidade, nomeadamente porque o regulador ainda não é independente juridicamente. "As Administrações Portuárias que têm capitais públicos (SA) têm uma função de gestão empresarial e é com grande dificuldade que tentam exercer os seus poderes de regulação". O licenciamento de actividades marítimas e portuárias exige às AP "várias atitudes em relação aos diversos agentes portuários".

Acréscimo, como dificuldade, que a legislação portuária é numerosa e abrange diversos âmbitos, do nacional ao comunitário, que nem sempre são coincidentes. E depois há ainda a gestão do domínio público. Pelo que, concluiu ironicamente José Moreira da Silva, "o sector portuário em Portugal só é bom para os advogados". Mas não deixou de aconselhar uma "revisitação" à tentativa de nova lei dos portos que, não tendo sido bem sucedida, visava a simplificação legislativa.