

Intervenção da CDU – Coligação Democrática Unitária na sessão extraordinária da Assembleia Municipal do Porto com ponto único “Situação e perspectivas do Porto de Leixões” – 13/02/12

Exmos. Srs.:

A discussão sobre a gestão dos portos nacionais e da APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões é, sem dúvida, uma discussão necessária e pertinente. As mais recentes decisões sobre esta matéria, assim como notícias que vieram a público, devem preocupar todos os que preconizam um desenvolvimento soberano de Portugal.

Sobre este tema pretendemos sublinhar quatro ideias-força:

1. A importância do Porto de Leixões para a economia regional e nacional

O Porto de Leixões é um dos sete da rede nacional de portos, que incluem as unidades de Viana (gerido também no âmbito da APDL), de Aveiro, da Figueira da Foz, de Lisboa, de Sines e de Setúbal que, globalmente, representam um meio de interacção da economia nacional com outros países, potenciando um meio de transporte com vantagens em relação aos demais.

O Porto de Leixões é a maior infra-estrutura portuária do Norte de Portugal e uma das mais importantes do País. Com 5 Km de cais, 60 ha de terraplenos e 120 ha de área molhada, Leixões dispõe de boas acessibilidades marítimas, rodoviárias e ferroviárias, bem como de modernos equipamentos e avançados sistemas informáticos de gestão de navios.

Representando 25% do Comércio Externo Português por via marítima e movimentando 15 milhões de toneladas de mercadorias por ano, Leixões é um dos portos mais competitivos e polivalentes ao nível nacional, já que passam pelo Porto de Leixões cerca de 3 mil navios por ano, e todo o tipo de cargas, das quais se destacam: Têxteis, Granitos; Vinhos; Madeira; Automóveis; Cereais; Contentores; Sucata; Ferro e Aço; Álcool; Aguardente; Açúcares; Óleos; Melaços; Produtos Petrolíferos e ainda Passageiros de Navios de Cruzeiro.

Os mais recentes indicadores confirmam que se trata de um equipamento com resultados crescentes, quer em termos do volume de tráfego, quer em termos de eficiência, em contraste com o cenário de retracção da economia regional e nacional.

Aliás, a tendência de crescimento implica o sector portuário em termos nacionais. Os portos portugueses registaram um aumento significativo de actividade no terceiro trimestre de 2011. Dados do Instituto Nacional de Estatística revelam que o transporte de mercadorias por via marítima disparou

8,5% nos portos do continente em termos homólogos. Neste período, os portos do continente registaram um aumento de 1,5% no volume de carga entrada e mais 8,5% de tonelagem de mercadorias em relação a igual período de 2010.

Os bons resultados apresentados pelo Porto de Leixões só foram possíveis pelos investimentos feitos ao longo dos últimos anos com fundos resultantes das próprias actividades do Porto, numa demonstração de que, por um lado, o Porto de Leixões gera lucros que são reinvestidos para aumentar a capacidade instalada e que, por outro, a gestão pública tem inequívocas vantagens.

2. A importância da ligação ferroviária do Porto de Leixões a Vigo

A Comissão Europeia editou recentemente documentos esquecendo a linha Porto - Vigo. O Plano Estratégico de Transportes do actual Governo nada refere. Aliás, quanto a esta linha, poucas garantias há quanto ao seu futuro, estando em cima da mesa todas as hipóteses, embora não esteja expressamente incluída no rol das que vão encerrar.

É uma evidência que a linha Porto - Vigo deixou de ser considerada uma prioridade, mandando para o caixote do lixo os estudos feitos, e consequentes verbas gastas, e as promessas tantas vezes anunciadas.

As razões que a justificavam mantêm-se, mesmo com maior relevância.

O seu estado actual desincentiva a sua utilização quer pelo tempo de viagem, mais de três horas, quer pelo conforto que proporciona aos passageiros. As automotoras utilizadas são verdadeiras peças históricas.

Com isto, importantes infra-estruturas desta região continuarão subaproveitadas. O Porto de Leixões perde uma oportunidade de se expandir no noroeste peninsular e de fazer uma ligação à Europa pelo Norte de Espanha, além de potenciar a plataforma logística que se encontra em construção. O Aeroporto do Porto perde, também, a oportunidade de se afirmar ainda mais na Galiza, onde já tem uma quota de mercado de centenas de milhares de passageiros, embora tenha sido afectado negativamente pela introdução de portagens na A28 e pela forma como este processo foi levado a cabo.

3. O Pacto de Agressão subscrito entre as troikas nacional e estrangeira e o Plano Estratégico de Transportes ameaçam o futuro do Porto de Leixões e do sector portuário nacional

Vários responsáveis do PS e o PSD têm vindo a público manifestar apreensões sobre o futuro da gestão do Porto de Leixões, nomeadamente com uma eventual opção governamental em constituir uma holding que faça a gestão conjunta dos diversos portos nacionais. Mas o mais importante deste tema passou ao lado destas declarações, que não foram mais que posições de circunstância.

A situação com que estamos confrontados resulta das políticas desenvolvidas pelos sucessivos governos do PS e do PSD, com ou sem a presença do CDS-PP, que desde o cavaquismo, passando pelos governos de Guterres, de Durão Barroso e de Santana Lopes, Sócrates e de Passos Coelho e Paulo Porto vêm desenrolando vários processos, com ritmos e impactos diferentes: abertura dos sectores económicos à iniciativa privada; privatização das empresas do sector empresarial do Estado; transferência da administração directa do Estado para a administração indirecta; formatação do Estado aos interesses do grande capital; privatização das funções sociais do Estado; transferência para a iniciativa privada de actividades estratégicas do Estado; venda do património do Estado.

Mais recentemente, com a subscrição do designado Memorando de Entendimento, que mais não é que um autêntico Pacto de Agressão a Portugal e aos Portugueses, PS, PSD e CDS aceitaram desenvolver uma estratégia assente na entrega daquilo que resta dos sectores estratégicos e rentáveis do país ao grande capital em prejuízo do desenvolvimento económico e do interesse nacional.

De facto, por detrás da polémica de criação de uma holding que proceda a uma gestão conjunta dos portos nacionais, antes de mais, está a vontade de alguns em se apropriarem completamente de um sector que se tem demonstrado lucrativo e com potencial de crescimento. A questão principal que hoje se coloca é defender a manutenção da gestão pública do Porto de Leixões e dos demais portos nacionais! E sobre isto, PS, PSD e CDS, seja no âmbito local, seja no âmbito nacional, nada dizem!

Pode e deve haver uma gestão integrada dos portos nacionais? Sim, claro. Há vantagens na gestão da complementaridade dos investimentos, partindo do princípio que o investimento público não pode ser um veículo para financiar actividades privadas, feito em favor de estratégias de concorrência de concessionários. Há vantagens na persecução de ganhos de eficiência com estruturas transversais, no desenvolvimento de planos de investimentos integrados de material flutuante, como dragas, reboques, lanchas, salvadegos, obedecendo a uma política nacional de aquisições e considerando a mobilidade entre portos para actividades sazonais. Há vantagens na harmonização de tarifas, das condições de trabalho e dos estatutos de empresas fornecedoras de trabalho portuário. Enfim, cada porto não deve ser uma “cidade-estado”, mas antes deve obedecer uma estratégia nacional para o sector.

Deve cada porto procurar ser uma âncora de desenvolvimento da região na qual se encontra? Sim, claro. Não faz sentido que um porto esteja de costas voltadas para o tecido económico da sua região e não intervenha como interposto capaz de apoiar o crescimento económico.

No entanto, a análise de uma questão tão importante como é a gestão dos portos nacionais não é compatível com a repetição exaltada de chavões Porto versus Lisboa e de expressões de suposta defesa regional, mas que na verdade apenas servem para disfarçar interesses privados na gestão de equipamentos públicos rentáveis e para tentar “ficar bem na fotografia”.

Agora, a questão de fundo que alguns protagonistas na nossa praça que navegam nas águas do PS, do PSD e do CDS evitam colocar em cima da mesa é a seguinte: não faz mais sentido que um sector tão importante e potencialmente lucrativo como são os portos nacionais, incluindo o Porto de Leixões, esteja no âmbito de uma gestão pública? Sim, claro que faz. Por exemplo, no caso do Porto de Leixões, como referimos anteriormente, os bons resultados obtidos apenas foram possíveis porque, apesar da política de concessões privadas das operações portuárias, ainda se mantém uma gestão pública que salvaguarda o interesse público.

Mais do que debater a forma de gestão – que em nossa opinião deve ser integrada e pública – impõe-se um debate sobre a natureza da propriedade e do carácter da gestão do Porto de Leixões e da rede nacional de portos.

O Plano Estratégico de Transportes apresentado pelo actual Governo na sequência do Pacto de Agressão define como objectivo, sem propositadamente entrar em grandes detalhes, proceder à alteração do modelo de governança e à revisão do papel do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

Segundo o Plano Estratégico de Transporte, estão previstos investimentos num total de cerca de 450 milhões € no Porto de Leixões, nomeadamente no alargamento do terminal de contentores sul (30 milhões €), construção de novo terminal de contentores com fundos de -14m (160 milhões €), no aprofundamento dos fundos de serviço no Terminal Multiusos, de -8,50m para -10m (21,5 milhões €), na construção da Plataforma Logística Portuária de Leixões (180 milhões €), no novo Terminal de Cruzeiros de Leixões (49,7 milhões €), na aquisição de dois rebocadores de 60 toneladas (8,3 milhões €), sendo que destas verbas apenas 6,6% se referem a projectos assumidos por concessionários privados, embora com financiamento comunitário afectado.

Reforçamos, segundo o Plano Estratégico de Transportes, sem contar com os milhões já gastos, nos próximos está previsto gastar 450 milhões € de dinheiros quase exclusivamente públicos. Ou seja, só contabilizando os dinheiros públicos, está previsto investir o equivalente a 4 vezes o valor patrimonial da Empresa Municipal Águas do Porto, a 16 vezes os custos previstos com a requalificação do Pavilhão Rosa Mota e 22 vezes os valores estimados necessários para recuperar a dignidade ao Mercado do Bolhão.

Neste ângulo de análise há muitas semelhanças deste exemplo com o Aeroporto do Porto, na medida em que ambos são equipamentos cuja valorização – de custos avultados – foi feita à custa das receitas provenientes da sua exploração pública. Depois de gasto o dinheiro e construídas as infra-estruturas, desperta o interesse de grandes grupos económicos em rentabilizar estes equipamentos tendo apenas em vista os seus próprios negócios. Caso se concretize a privatização que alguns defendem, as receitas geradas deixariam de reverter para o investimento público e passariam a ser lucro dos grupos económicos.

É curioso notar que aqueles que aparecem a defender a privatização isolada, mas a privatização à mesma, do Aeroporto do Porto, vieram agora a terceiro supostamente opor-se às políticas do actual Governo em matéria de gestão da rede de portos. Dizemos que supostamente se opõem porque acompanham a

linha estrutural das opções das políticas dos anteriores e do actual Governo - a privatização de tudo aquilo que cheira a lucro. Pensamos que a combinação de posições em relação à gestão do Porto de Leixões e do Aeroporto do Porto não é mera coincidência, mas simplesmente a aplicação da mesma lógica de entrega de equipamentos públicos estratégicos a consórcios privados, atendendo à especificidade de cada situação.

4. A subordinação da Junta Metropolitana do Porto e de várias Câmaras da região à agenda de desbarato dos equipamentos públicos estratégicos

Segundo foi possível ler nos órgãos de comunicação social, o Sr. Presidente da Câmara do Porto e da Junta Metropolitana, acompanhado de outros autarcas, foi visitar na passada 6ªfeira o Porto de Leixões para dizer, e cito, “não descortinamos qualquer lógica na fusão e é difícil perceber um único argumento positivo” e acrescentou “não se compreende por que se vai mexer numa das empresas mais lucrativas quando há, no país, tanta coisa que dá prejuízo”.

Desde logo, ficamos estupefactos sobre se houve algum lapso nas transcrições de tão contraditórias que estas declarações são comparativamente com a sua prática política concreta:

- Em matéria de centralização, vale a pena recordar o acordo da Junta Metropolitana do Porto à entrega da maioria dos órgãos sociais do Metro do Porto ao então Governo do PS com o famigerado Ministro Mário Lino em funções, que resultou numa “mão cheia de nada” para a nossa região – esta não foi uma centralização lesiva de um projecto com manifesto interesse em desenvolver-se? Vale ainda a pena recordar o acordo de princípio na fusão economicista da Metro do Porto com a STCP – também não é uma centralização de meios e de competências de empresas com resultados e âmbitos diferenciados, cuja concentração tornará estes serviços públicos mais interessantes para o grande capital? Ainda neste âmbito, é curioso notar que os mesmos que querem agora extinguir centenas de freguesias, fundir municípios, que encerram centros de saúde, esquadras da PSP e estações dos CTT, entre outros serviços públicos, vêm agora alegadamente defender a “descentralização” e a “proximidade”!;
- Em matéria de alienação de activos rentáveis, recuemos apenas algumas semanas e atentemos à abertura dos processos de privatização da Empresa Municipal Águas do Porto e do estacionamento na via pública na cidade do Porto – Se estes serviços dão milhões € de lucros todos os anos, porquê privatizar?

Olhem para o que eu digo e não para que eu faço, parece ser, de facto, o lema!

Exmos. Srs.

Na verdade, a principal linha separadora deve ser definida entre aqueles que defendem os serviços e as empresas públicas e aqueles que promovem a privatização dos sectores estratégicos da economia e dos serviços públicos. Esta é que é a grande linha separadora.

Não é possível defender a cidade e a região e aceitar alienar os “anéis”, pondo em primeiro lugar os lucros dos grandes grupos económicos em detrimento das populações, das pequenas e médias empresas e do desenvolvimento económico.

Quem defende a privatização, seja de que forma for, do Aeroporto do Porto, do Porto de Leixões, da Metro, da STCP, das Águas do Porto, ou de outras empresas e sectores públicos fundamentais, está a manifestar-se directamente contra a região do Porto e contra o país!

O futuro do Porto de Leixões depende da sua manutenção no âmbito da gestão pública. O actual Governo, na sequência das políticas de governos anteriores, tem em curso uma agenda de entrega de empresas estratégicas da região e do país ao grande capital que, a cumprir-se, vai trazer sérios prejuízos para a cidade, para a região e o país.

Os órgãos políticos autárquicos do Porto têm a responsabilidade, no cumprimento do seu dever de defesa das populações que representam, de batalhar para travar a perigosa ofensiva em curso.

Trazemos a esta Assembleia uma proposta de deliberação que preconiza a defesa da manutenção das gestões públicas do Porto de Leixões e da rede de portos nacionais. A sua aprovação consubstanciaria uma importante tomada de posição pelos interesses regionais.

Disse.

Belmiro Magalhães