

MOÇÃO

Começado a construir há 150 anos, o Porto de Leixões é a maior obra do período da História de Portugal conhecido pelo Fontismo ou a Regeneração. Desde então que é gerido localmente e os seus diversos estatutos nunca puseram em causa a sua autonomia de gestão.

Este é o modelo dos portos em Portugal e do comum dos portos na Europa. A tradição da liga Hanseática sempre foi a de os portos serem municipais e portos como Antuérpia, o terceiro maior da Europa, ainda hoje é uma empresa municipal.

Entre países varia o modelo de regulação, que em Espanha, por exemplo, se encontra muito desenvolvido, mas não há na literatura nem apontado como caso de sucesso, o exemplo de perda de autonomia das administrações portuárias.

Os portos são negócios, onde deve imperar o respeito pelo interesse público e onde os preços são preços de mercado, ao contrário de outras empresas de transporte como os transportes colectivos. Assim, torna-se evidente que os portos devem ser geridos por empresas, próximas das realidades territoriais e empresariais que servem, e de capital público para defender a pluralidade de utilizações e de fomento das exportações.

É público o sucesso do modelo de gestão do porto de Leixões. Leixões é o maior porto do Noroeste Peninsular, com excelentes ritmos de movimentação de mercadorias, com um sistema informacional de apoio ao negócio que é referência da Europa, elogiado pelos empresários da região. Em plena crise, Leixões cresceu 12% em 2011 tendo tido o seu melhor ano de sempre, sustentando esse crescimento nas exportações (+34% do que em 2010) de produtos das regiões Norte e Centro.

Tradicionalmente com resultados positivos, nos últimos 3 anos eles ultrapassaram os 6 milhões de Euros em cada ano, tendo distribuído ao Estado 90% dos lucros gerados. Leixões é um caso apontado como de boas práticas na concessão a privados de serviços públicos e contrariamente a Vigo e a Aveiro, Leixões ficou classificado na rede "core" das redes transeuropeias de transporte (Dezembro de 2011).

Os portos são diferentes entre si. Leixões optou por servir a economia aberta composta pela região Norte. Fez opções que incluíram movimentar todo o tipo de cargas, procurou diversificar as suas ligações de destino tendo exportado para 120 países em 2011. Construiu uma portaria que incorpora processos com um grau de sofisticação que reduz para metade do esperado a permanência dos camiões em porto. Está muito presente na vida metropolitana, reforçando a relação com a cidade com o Dia aberto do Porto de Leixões, a construção do parque de ciência e tecnologia do mar da Universidade do Porto e o terminal de

cruzeiros que já no ano passado trouxe mais 50.000 visitantes, entre turistas e tripulantes, à cidade do Porto.

São múltiplas as razões para que a APDL se mantenha uma empresa com uma gestão autónoma, tal como assim se deverão manter o conjunto das administrações portuárias em Portugal.

Neste contexto e porque

1. os portos existem para servir territórios e economias diferentes, sendo fundamental manter uma relação com os clientes com um grau de capacidade de decisão que permita a cada momento tomar as melhores decisões a favor da promoção do transporte marítimo e das cadeias logísticas que, competindo entre si, escolhem um porto em detrimento de outro;
2. em todo o mundo ocidental nunca a autonomia de gestão das administrações portuárias foi posta em causa. Este é um modelo de sucesso comprovado, e os resultados demonstram-no;
3. a carga nos portos portugueses tem crescido e em Leixões esse crescimento é uma evidência, particularmente do lado das exportações, com a importância que este facto tem para a economia nacional e para o tecido industrial da região;
4. o conjunto das administrações portuárias tem tido a cada passo resultados positivos, destacando-se claramente Leixões, sendo a APDL um contribuinte líquido do orçamento de Estado e não custando nada aos contribuintes (nos últimos anos distribuiu ao Estado 20 milhões de Euros de dividendos);
5. autonomia de gestão não quer dizer desregulação. O poder político, de forma programada, pode e deve aprovar tarifas e definir a política dos principais investimentos de cada porto, sem esquecer que a melhoria da prestação de serviço em cada porto importa sobretudo aos agentes de mercado, os quais, sem excepção, se têm pronunciado pela autonomia de gestão;
6. num porto localizado no seio de um espaço metropolitano é indispensável o desenvolvimento de uma boa relação entre o porto e a cidade, e esta é consequência da proximidade da gestão e das redes locais que se desenvolvem;
7. num sector em crescimento e que se considera vital para o sucesso da economia não se entende a razão de lhe retirarem capacidade de gestão;
8. a saúde financeira da APDL é vital para o desenvolvimento de projectos de interesse regional, complementares da actividade portuária, mas fulcrais para o desenvolvimento da região, de que são exemplo o terminal de cruzeiros, a plataforma logística e o centro de mar da Universidade do Porto;
9. a integração dos portos se faz nas cadeias logísticas que servem, na região onde se localizam, com os *stakeholders* da sua rede, e não de forma horizontal com os outros portos;
10. a capacidade de investimento da APDL ficará comprometida com a dissolução da empresa no conjunto das administrações portuárias do país, com ela perdendo Leixões e a economia regional,

a Assembleia Municipal do Porto, reunida em sessão extraordinária no dia 13 de Fevereiro de 2012, delibera:

- a) pronunciar-se a favor da manutenção da autonomia empresarial do Porto de Leixões e opor-se a qualquer decisão da sua incorporação numa empresa de âmbito nacional;
- b) exigir do Governo que qualquer decisão neste domínio seja precedida da audição da Junta Metropolitana do Porto, das autarquias e dos agentes económicos da região;
- c) dar conhecimento desta moção ao Governo, à Comissão de Economia e Finanças da Assembleia da República, às Assembleia e Junta Metropolitanas do Porto e à APDL.

Partido Socialista

Porto, 2012/02/13