



Moção que foi apresentada, ontem, pelo Grupo Parlamentar do PSD na Assembleia Municipal do Porto. Após um alargado debate foi apurado o seguinte resultado: 47 votos a favor, 3 abstenções e 4 votos contra.

## **MOÇÃO**

### **SOBRE O MODELO DE GOVERNAÇÃO PORTUÁRIA**

#### **INTRODUÇÃO**

A Gestão dos Portos Portugueses está analisada no MoU assinada pelo anterior Governo do Partido Socialista: "Develop a legal framework to facilitate the implementation of the strategy and to improve the governance model of the ports system. In particular, define the necessary measures to ensure the separation of regulatory activity, port management and commercial activities"

#### **REFLEXÃO**

A convicção de olhar para os nossos portos principais como uma única entidade ou administração que consiga não só otimizar recursos, como criar escala e estabelecer prioridades não-concorrenciais em matéria de captação de fundos externos (comunitários, públicos e privados), é também expressa numa missiva enviada recentemente pela Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes da Comissão Europeia ao Governo Português.

Também faz sentido relativamente à actividade e modelo de governo dos portos portugueses, ter em conta o seu enquadramento face a Espanha, bem como o comparativo com a Bélgica, pois são Países em termos demográficos semelhantes.

#### **Portugal**

1.

Volume de tráfego: cerca de 60 milhões de toneladas de mercadorias

Porto de Sines: 42%

Porto de Leixões: 23%

Porto de Lisboa: 19%

Porto de Setúbal: 11%

Porto de Aveiro: 5%

2.

Os portos comerciais portugueses não concorrem entre si; compõem diferentes segmentos de oferta no mercado. A análise por segmento de carga (carga geral) mostra uma distribuição de tarefas pelas várias infra-estruturas portuárias:

Carga geral fraccionada: porto de Setúbal (39%) e porto de Aveiro (32%);

Carga contentorizada: porto de Lisboa (44%) e porto de Leixões (35%);

Carga Ro-Ro: porto de Setúbal (92%);

Granéis sólidos: porto de Lisboa (32%), porto de Sines (28%) e porto de Setúbal (21%);

Granéis líquidos: porto de Sines (65%).

3.

Em 2006, o transporte marítimo de curta distância foi de 1,9 mil milhões de toneladas, 62% do total do transporte marítimo bens na UE-27. O Reino Unido totalizou 369 milhões de toneladas de mercadorias, o equivalente a 15,9% do total da UE-27. Seguido pela Itália, Países Baixos, Holanda e França, com quotas de 13,3%, respectivamente, 10,9% e 9,3%.

Portugal apresenta dos valores mais baixos no TMCD: cerca de 40 milhões de toneladas.

## **Espanha**

1.

Todas as Administrações Portuárias são geridas pela Puertos del Estado. Trata-se de uma desvantagem comparativa para Portugal: cada um dos portos portugueses concorre individualmente contra todos os portos espanhóis ao mesmo tempo.

2.

De facto, ao integrarem-se numa estrutura comum, os portos espanhóis têm uma única estratégia, mecanismos concentrados de financiamento, maior capacidade de atracção de investimento e maior capacidade negocial ao nível europeu e internacional.

Os portos mais pequenos, ao estarem associados a portos grandes, beneficiam da sua escala e são por isso menos vulneráveis à pressão da concorrência portuguesa. Apresentando-se como agentes individuais contra um único concorrente de grande dimensão, os portos portugueses respondem necessariamente com recursos mais limitados e sem o mesmo tipo de diversidade de oferta.

3.

Por exemplo: os portos ao norte de Leixões e que contra ele concorrem são geridos não localmente mas sim integrados numa estratégia global. Ou seja, Leixões não concorre contra os portos ao seu norte; concorre contra toda a rede de portos de Espanha. Resultado: o porto de Vigo (para não falar de outros) consegue impor-se ao porto de Leixões, quando em termos económicos o normal seria ser uma extensão sua.

É por isso que os portos espanhóis apresentam conjuntamente um volume de tráfego de cerca de 340 milhões de toneladas; e têm apresentado taxas de crescimento anuais superiores aos portos portugueses e à própria média espanhola, o que sugere um desvio de tráfego para Espanha.

## **Bélgica**

1.

Os portos de Antuérpia, Ghent, Zeebrugge e Oostende conservam um grau de autonomia na sua gestão, mas há um nível de decisão e actividade que está centralizada numa única autoridade regional.

O objectivo é organizar a actividade portuária flamenga como um único produto em si, possibilitando às várias infra-estruturas portuárias actuarem em todos os sectores de mercado com o máximo de eficácia e eficiência.

2.

Os terminais do porto de Antuérpia chegam a ter uma separação maior do que a que existe entre Lisboa e Setúbal. Os outros portos distam de Antuérpia, respectivamente, 52km, 85km e 104 km. São distâncias semelhantes às que separam Leixões de Aveiro ou Figueira da Foz; Aveiro de Lisboa; Lisboa de Sines; Sines de Portimão.

No entanto, a centralização de negócio permite tornar todos os portos belgas num único agente capaz de competir com os portos holandeses, franceses e alemães.

3.

O volume de tráfego de mercadorias dos portos belgas ascende a, conjuntamente, cerca de 200 milhões de toneladas.

## Background

No quadro da União Europeia, Portugal é um país periférico (e mesmo ultraperiférico) e como tal totalmente dependente do seu sistema de transportes para atingir os mercados centrais (FR, DE, etc.). Embora dependente da boa vontade de outros países para serem atravessados (SP, FR e DE) no que respeita aos transportes terrestres, Portugal pode contornar esta limitação recorrendo a práticas milenárias - i.e. Transporte Marítimo para o comércio externo (incluindo ao EU) e o transporte aéreo para passageiros. Sem boas ligações de transporte, Portugal não terá investidores para implantarem empresas em território nacional e como tal gerarem emprego e riqueza. Portugal necessita de se posicionar face as novas redes transeuropeias de transporte e tomar as opções necessárias para que o desafio dos transportes se transforme numa oportunidade de criar riqueza. Portugal representa uma centralidade Europeia para o comércio externo com as Américas (Norte, Centro e Sul e com a África Ocidental) e uma perifericidade com as trocas comerciais com a Ásia. O reconhecimento da existência de seis Portos continentais (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines e Portimão) para a rede "comprehensive" e de três portos para a rede "core"/fundamental deverá levar-nos a questionar como gerir estes "bens" de forma a maximizar o impacto e a diminuir as despesas supérfluas e as redundâncias.

Da segunda metade do séc. XX até hoje, cada porto português individualmente não conseguiu singrar porque não tem peso específico Europeu. Veja-se o caso de Leixões, um porto ideal: bem gerido, com um hinterland (influência) próprio e uma espessura industrial importante e que não consegue superar-se e, num quadro europeu, "anexar" o porto de Vigo. Ou o Porto de Sines, com vocação para a grande baldeação internacional (transshipment) e auto-limitando-se com um único operador (nomeadamente impedindo-o de recorrer a quaisquer fundos comunitários para o seu desenvolvimento) e incapaz de contribuir para o esboço de uma estratégia de baldeação terrestre (Madrid) e marítima (a Europa) - contrariamente matem-se refém de um único operador de terminal e elege a raia de Espanha como o seu destino último (mais medíocre que isto não é possível). Podíamos ainda olhar para Lisboa, dividida entre o lazer e o trabalho sem qualquer ideia directora do futuro de um porto para a grande Lisboa, que pudesse gerir de forma integrada os potenciais de Lisboa e Setúbal (portos mais próximos entre si que os terminais mais afastados do Porto de Antuérpia).

A nova política das redes transeuropeias com as datas/meta de 2020/2030 e 2050, cria as condições para uma nova política de portos em que o país como macro-região define uma só estratégia para os seus portos e os torna um delta comum e integrado para o desaguar do comércio externo de outros países europeus.

O país está numa situação difícil em que o investimento necessário para a sobrevivência tem de ser rigorosamente avaliado - os Portos são uma ferramenta essencial para o desenvolvimento mas necessitam de ter um crescimento ordenado - tal implica uma estratégia de coordenação dos esforços/investimentos que aumente o peso específico dos portos e lhes permita desenvolver uma estratégia de captação de fundos externos (públicos e privados).

É importante sublinhar que os grandes portos Portugueses não tiveram real acesso a fundos de desenvolvimento Europeus excepto aos que dependem directamente de Portugal como o fundo de coesão (nem se candidataram), e não têm massa crítica para fazê-lo. Tal tornar-se-á mais importante com o passar dos anos já que o número de países candidatos ao fundo de coesão não cessará de aumentar.

Uma visão estratégica coordenadora e central, que imponha disciplina orçamental e estabeleça prioridades para os investimentos, gerindo a coisa pública nacional com uma visão de país e não de região, torna-se absolutamente necessária para aproveitar os desafios da nova política das redes transeuropeias em vez de ser aniquilado por esta. Assim é fundamental constituir uma rede interna que gira todos os portos portugueses (incluindo os 3 ou 6 do core and comprehensive network). Esta política é fundamental no quadro de uma Europa mais desenvolvida que conta pelo menos 86 portos da rede "core/fundamental".

Tal rede poderá interpretar as linhas políticas definidas e traçar os planos estratégicos para a rede portuária nacional que os interpretará individualmente sem que existam atropelos, investimentos redundantes e duplicações espúrias.

Assim sendo a rede deverá ter em atenção a gestão de todos os portos Portugueses e sobretudo os três grandes portos que tendo ilusões não têm dimensão técnica nem massa crítica para rivalizar com os restantes portos Europeus e arrastam o país num drama de incapacidade total - em relação ao pensamento estratégico e ao investimento.

Deverá ser sempre assegurada a liberdade de cada um dos portos declinarem as suas linhas táticas a partir do plano estratégico global.

Dois exemplos: "Paperless logistics" (Projecto MIELE) - a agilização do transporte passa pela eficiência dos sistemas de informação de apoio a logística - ligando a carga no navio ao recebedor final (passando pelas alfândegas e serviços como por ex.º os de veterinária). Um só sistema, ligando as entidades públicas e privadas tem de ser implementado (estudos apontam que só na Coreia do Sul - espera-se uma poupança de mais de mil milhões de US\$ anuais como resultado de um sistema similar).

O mesmo se poderá passar com a adopção do combustível LNG (projecto COSTA) em relação ao qual os interesses estratégicos do país deverão decidir o modelo de "bunkering" ideal para cada porto português por forma a constituir uma plataforma portuária competitiva em termos Europeus e não fracturada.

O mesmo princípio aplicar-se-á à declinação operacional dos corredores de frete, à inspiração de consórcios de

carregadores, operadores e outros industriais interessados. Neste contexto, será sempre necessário um parceiro institucional que negocie na base da dimensão Europeia de Portugal. Sem este tipo de abordagem Portugal não poderá aproveitar os desafios que a implementação dos corredores de frete lhe impõe.

Para promover o corredor Atlântico, necessitar-se-á de promover a fachada Atlântica como uma entidade - como a fachada Europeia - com um delta de portos (todos os portos da fachada) a captar importações e exportações - tal como foi feita a promoção dos portos flamengos (Antuérpia, Zeebrugge, Oostende) pelo ministério da região flamenga. Para aí seria bom que se conseguissem atrair/incluir os portos "galegos" - com um investimento inteligente de operadores portugueses em terminais dos portos galegos relevantes.

Por fim, e a título de exemplo, lembrar que estes mesmos princípios se aplicam nomeadamente já em Espanha (Puertos del Estado) ou em Chipre (Cyprus Port Authority) entre outros.

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

- Pronunciar-se a favor da manutenção da autonomia empresarial do Porto de Leixões;
- Promover o debate sobre o modelo de Gestão Portuária;
- Exortar o Governo que qualquer decisão neste domínio seja precedida da audição da Junta Metropolitana do Porto, das autarquias e dos agentes económicos da região;
- Dar conhecimento público do teor desta moção, nomeadamente ao Governo, Assembleia da República e Assembleias Municipais da Área Metropolitana do Porto.