

Fundir o Porto de Leixões: um crime contra a Região Norte

Tiago Barbosa Ribeiro

1. Uma decisão do Governo PSD/PP que contraria a vontade do Porto

O Governo anunciou, através da comunicação social, a sua vontade de avançar com a fusão dos portos nacionais, integrando assim o Porto de Leixões numa única *holding* nacional.

Mesmo antes do seu anúncio formal na Assembleia da República, esta proposta não foi desmentida por nenhum responsável governamental. Tem vindo por isso a ser justamente denunciada e combatida pelas forças vivas da região, merecendo igualmente um claro repúdio por parte dos responsáveis políticos da região e das suas estruturas institucionais, desde logo pela Câmara Municipal do Porto.

De facto, numa altura em que o Governo se prepara para desdizer aquilo que efectivamente disse, importa mobilizar e unir os agentes políticos do Porto contra esta medida. É esse o sentido desta Assembleia Municipal convocada por iniciativa do PS, **sem partidarismos nem divisões estéreis face a um propósito maior: mantermos a autonomia do Porto de Leixões.** Pretendemos unir e não dividir.

2. Porto de Leixões, um oásis de rentabilidade e desenvolvimento

A intenção anunciada pelo Governo **não é politicamente racional nem economicamente justificável** sob qualquer ponto de vista, sobretudo por aqueles que defendem esta medida centralista para racionalizar custos. A realidade é que o Porto de Leixões é um oásis de rentabilidade e desenvolvimento sustentável no tecido portuário nacional. Em equipa que ganha não se mexe. Senão vejamos:

1. O Porto de Leixões é, hoje, o mais lucrativo de todos os portos nacionais e um dos mais competitivos da Península Ibérica. Em 2011, num ambiente de forte degradação económica, teve o melhor ano de sempre, com um crescimento de 12%, puxado pelas exportações, que cresceram 27,5%.
2. O modelo de concessões de Leixões foi feito com racionalidade e tem permitido gerar lucro para remunerar o accionista estatal e garantir uma boa margem para o reinvestimento nas suas infra-estruturas, nomeadamente no desenvolvimento da cadeia logística. Com as intenções centralistas do Governo, o *superavit* gerado deixaria de estar ao serviço do reforço da competitividade de Leixões e passaria para um bolo comum gerido pelo Terreiro do Paço, pagando ineficiências alheias.
3. Do investimento contínuo em infra-estruturas devemos destacar o terminal de cruzeiros, a via interna de ligação e a plataforma logística, entre outros investimentos que aumentaram a competitividade do Porto de Leixões e potenciam o desenvolvimento da economia regional. Só o terminal de passageiros registou em 2011 um movimento 40.000 pessoas, um aumento de 50% face a 2010, e as previsões para 2012 são de cerca de 100.000 passageiros. Estes resultados são alcançados enquanto já está em construção um novo terminal, orçado em 29M€ e cuja conclusão se prevê para 2014. Sem o actual modelo estes investimentos não teriam sido concretizados, mas com a actual estrutura de gestão tem sido possível não só manter esse ritmo de desenvolvimento infra-estrutural, como distribuir resultados positivos ao Estado.
4. O motor das exportações do país que é a Região Norte tem no Porto de Leixões um parceiro fundamental e essa ligação contribui decisivamente para o reforço da economia da regional, em particular das empresas de bens transaccionáveis. O movimento de mercadorias a partir do Porto de Leixões atingiu 16,3 milhões de toneladas em 2011, com um foco particular em mercados de elevado crescimento. O fim da autonomia de Leixões compromete o potencial desta região – a nossa – que é responsável por 40% das exportações do país.

5. Por último, mas não menos importante: o Porto de Leixões, que foi palco de conflitos sociais durante décadas, tem vivido em clima de paz social com uma gestão responsável e atenta aos seus trabalhadores.

Estes são alguns dos indicadores que demonstram a irracionalidade económica e a injustiça política de acabar com o actual modelo de gestão do Porto de Leixões.

3. Um crime contra a Região

O Porto de Leixões é inequivocamente uma das mais infra-estruturas logísticas mais importantes do Norte, tendo uma importância fundamental para a Região e para a cidade do Porto.

Perante o que aqui evidenciámos, demonstra-se **uma relação muito vincada entre os seus excelentes indicadores e uma gestão de proximidade de base regional**, que preserva não só a autonomia de gestão como a infra-estrutura pública. O conhecimento do tecido produtivo regional é determinante para a afirmação do Porto de Leixões como estrutura de intermediação entre este, os seus centros de decisão e os seus mercados de exportação.

A ligação da APDL ao tecido empresarial do seu *hinterland*, da sua área de influência, tem sido decisiva para manter o seu ritmo de desenvolvimento e esse conhecimento de proximidade é fundamental para a estratégia do Porto, para a expansão da sua actividade e para a manutenção das sinergias criadas na Região.

A ideia da deslocalização da gestão do Porto de Leixões para Lisboa revela um centralismo inaceitável que merece o nosso combate. Pelo impacto desta decisão em toda a cadeia de valor da nossa infra-estrutura portuária, **a concretização desta proposta seria um crime contra a Região Norte, um crime contra a sua autonomia e um crime contra a sua economia.**

4. O Norte sem voz: onde está a Câmara do Porto?

Perante esta realidade, a Câmara do Porto **não pode abdicar de participar nesta denúncia de um centralismo atroz e liderar um combate do Norte pelo Norte.** Já ouvimos a Junta Metropolitana, já ouvimos autarcas e presidentes de câmara de outros

concelhos, já ouvimos o PS Porto, mas continuamos a não ouvir a Câmara Municipal do Porto.

Ora, este facto é tanto mais incompreensível se pensarmos que, para além da liderança de uma voz regional, a autarquia do Porto tem interesse directo nesta matéria, já que a APDL tem jurisdição sobre vários espaços de ligação ao mar e ao rio na cidade.

A área de jurisdição da APDL, SA, abrange a faixa marginal do domínio público marítimo, desde o enfiamento do eixo da Rua da Bélgica, na Praia de Lavadores, até ao paralelo do farol da Boa Nova, ao Norte do Porto de Leixões. Compreende, além disso, duas zonas:

- a) Zona do Porto de Leixões, que abrange quebra-mares, o curso do Rio Leça até à antiga ponte dos moinhos de Guifões e a área terrestre delimitada pelo domínio público respectivo.
- b) e a Zona do Porto do Douro, que inclui todo o estuário do Rio Douro, desde 200 metros a montante da Ponte Luís I até à Foz, com todas as suas margens, ancoradouros, cais, docas e terraplenos existentes ou que venham a ser construídos.**

Perante este facto, a deslocalização desta esfera de decisão para Lisboa seria ainda mais inaceitável e, se me permitem, humilhante.

Mas o impacto da voz do Porto faz-se sentir muito para além dos estritos limites do concelho: a Região Norte olha para o Porto na expectativa de ver e ouvir a direcção de um desenvolvimento de base regional que não esteja à mercê de investidas centralistas, independentemente da sua origem. Que, pelo seu papel no país, exerça um efeito dissuasor contra aqueles que olham para todas as outras regiões a partir das pequenas janelas do Terreiro do Paço.



Dessa forma, esperamos que a Assembleia desta noite responda a esse anseio e que seja capaz de se unir de forma clara em torno do documento que aqui trazemos a discussão e votação. Pelo Porto. Pelo Norte.

Tiago Barbosa Ribeiro

Direcção do PS Porto