

POSIÇÃO PÚBLICA

HOLDING DOS PORTOS

§

A Associação Comercial do Porto - CCIP tem responsabilidades históricas na conceptualização, construção e desenvolvimento do porto de Leixões, que é hoje uma infra-estrutura essencial para a economia da região e de todo o Norte de Portugal.

É, também, uma história de sucesso, depois de muitos anos em que se reclamou, justamente, contra todos os problemas de falta de competitividade que prejudicavam o comércio e as indústrias do Norte.

Hoje, apesar das condicionantes exógenas, o porto de Leixões apresenta taxas de crescimento, produtividade e rentabilidade que o colocam a par dos melhores portos europeus de média dimensão, caso único no panorama nacional.

Têm vindo a público vários relatórios sobre a difícil situação funcional e financeira de outros portos nacionais. Continua também por resolver o problema do porto de Sines, condicionado pelo catastrófico acordo com o Porto de Singapura, e os portos mais pequenos apresentam grandes dificuldades, dependendo de dotações orçamentais para sobreviverem.

Os motivos são conhecidos. O processo de transferência da exploração para os actuais concessionários resultou em pleno. Ao contrário das políticas irrealistas dos outros portos, que apostaram em programas e concursos públicos geradores de receitas

insuficientes e que não cresceram por défice de organização, o porto de Leixões é aquele em que o Estado recolhe maiores receitas, seja através de rendas cobradas aos vários concessionários, seja através das taxas de porto sobre mercadorias e navios. Apesar disso, o porto é competitivo, porque a APDL tem vindo a reinvestir parte significativa dessas rendas cobradas em infra-estruturas terrestres e marítimas. Ou seja, os seus concessionários pagam rendas caras, mas recebem, como contra-partida, os benefícios de fortes investimentos nas indispensáveis acessibilidades e na modernização do porto.

Há meses, o Governo encomendou um estudo sobre o Sistema Portuário Nacional a uma empresa de consultoria espanhola, sem créditos firmados internacionalmente. Sabe-se que o estudo faz um diagnóstico catastrófico dos portos portugueses, sem fazer qualquer referência ao facto de Leixões ser uma excepção, e aponta inclusive sugestões para os outros portos que bastaria copiar do porto de Leixões.

Saliente-se também que muitas das insuficiências do sistema portuário nacional têm sido alvo de repetidas exposições das comunidades portuárias, particularmente da Comunidade Portuária de Leixões, da qual a Associação Comercial faz parte, sem que o poder central tenha, até hoje, prestado qualquer atenção a essas pretensões, muitas das quais se baseiam em formalidades burocráticas que persistem e contribuem para que os portos e o transporte marítimo estejam, ainda, aquém do seu verdadeiro potencial estratégico, numa altura em que a rodovia coloca sérios problemas, e em que o comércio internacional português carece de uma alternativa sólida, atenta a nossa posição periférica no quadro da União Europeia e a nossa situação geográfica.

Sem que se conheça os fundamentos ou os detalhes do estudo da consultora espanhola, sabe-se que apresenta uma recomendação ao governo no sentido de constituir uma holding portuária nacional, concentrando e centralizando o desenvolvimento estratégico dos portos.

A ser assim, o porto de Leixões perderia a sua autonomia estratégica e administrativa, e passaria a ser dirigido por um director-geral. Receia-se, também, que nesse caso, os lucros de exploração do porto de Leixões e da A.P.D.L., que hoje são investidos na sua expansão, seriam, neste caso, canalizados para cobrir os défices dos outros portos nacionais, com evidente prejuízo para a economia da região.

A Associação Comercial do Porto considera esta proposta inaceitável, sob o ponto de vista político e económico, e alerta todas as forças vivas da região Norte para a gravidade desta situação. Nesse sentido, foi recentemente enviada ao Governo uma detalhada exposição da Comunidade Portuária de Leixões. Essa exposição, que subscrevemos, chama a atenção do governo para o risco de “Confundir erros e omissões de definição política, má gestão e mau planeamento com deficiências formais do sistema”.

Por isso, deliberou a A.C.P. apelar, por esta via, ao Governo, para que não deixe de avaliar, estruturalmente, as nefastas consequências que podem advir da importação de modelos baseados em falsas sinergias, e às forças vivas da região para que não permitam a secundarização estratégica do porto de Leixões que só acentuará as já patentes assimetrias regionais que tanto nos afligem.

Porto e Associação Comercial,
em 5 de Novembro de 2004