



Projeto de Resolução N.º 204/XII/1.ª

Recomenda ao Governo a manutenção da autonomia de gestão dos portos comerciais nacionais

Exposição de motivos

Os portos comerciais do sistema portuário nacional têm apresentado nos últimos anos excelentes indicadores operacionais e financeiros, assegurando significativas distribuições de dividendos, que os colocam em posição cimeira de competitividade a nível europeu e mundial e no quadro nacional como um dos poucos sectores que mesmo em período de crise regista níveis de crescimento acima da média europeia.

As Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário (OESMP), de Dezembro de 2006, consolidaram o sistema portuário nacional e definiram uma visão, uma estratégia, uma organização e objetivos quantificados para todo o setor e para cada um dos portos.

O modelo de *landlord port*, de prática comum a nível mundial, iniciado em Portugal na década de noventa do século passado e praticamente concluído na década passada, assegura uma clara e correta repartição de competências entre o setor público e o sector privado.

O setor privado assegura a atividade portuária, através de contratos de concessão dos terminais, garantindo por um lado a sua sustentabilidade financeira e, por outro lado, a realização de avultados investimentos quer em infraestruturas quer em equipamentos.

As funções de Estado, soberania e segurança, a defesa do interesse público, a integração com planos de desenvolvimento de outras áreas, a liderança e responsabilidade pela marca comercial do porto como um todo, a gestão das concessões a privados e a ligação à Administração Central e às Autarquias, estão concentradas nas administrações portuárias, sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos.

Num setor tão relevante para as exportações nacionais, das quais depende em boa medida a evolução da economia, é necessário garantir, por um lado, que viabiliza uma estratégia nacional relacionada com a nossa política externa, nomeadamente no que

concerne à internacionalização da nossa economia, e que, por outro lado, potencia e é potenciado pelo tecido empresarial, nomeadamente produtivo.

Estudos de *benchmarking* aos níveis europeu e mundial, levaram à conclusão que o melhor sistema para garantir esta dupla otimização, melhor integração numa política nacional e melhor integração no tecido empresarial, não fosse conseguida através da existência de uma *holding* para a gestão dos portos principais, mas sim da implementação de um modelo de concorrência colaborativa (*co-opetition*), implemento com inegável sucesso em Portugal desde 2007.

O modelo de *co-opetition* em vigor garante a existência de orientações comuns a nível de política externa e a definição de um perfil estratégico para cada porto, identificado nas OESMP, que providenciando atuação colaborativa no que é necessário e a não canibalização entre portos, garante também margem de manobra para a sua gestão concorrencial, nomeadamente entre tecidos empresariais de diferentes regiões.

Este modelo tem assegurado o sucesso financeiro e logístico dos nossos portos, com resultados bem visíveis desde 2007, quer nas missões diplomáticas à China, Brasil e Argentina, quer na constituição da Associação de Portos de Língua Portuguesa, quer ainda na concretização de projetos comuns como a Janela Única Portuária, integração no Portugal Logístico, garantindo a integração dos portos nas cadeias logísticas globais, alteração da gestão dominial e integração em Autoestradas do Mar.

Também na concretização do Perfil Estratégico de cada porto, as administrações portuárias, têm vindo a provar a adequação deste modelo:

- A APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, tem sido responsável com sucesso pela afirmação do Porto de Leixões como principal porto do Noroeste peninsular, com vocação *multipurpose*, pelo desenvolvimento no segmento da carga contentorizada, pela consolidação no segmento dos granéis líquidos, nomeadamente no abastecimento de produtos energéticos na região Norte, pela consolidação da posição nacional do porto em relação aos granéis sólidos alimentares, pela sua afirmação como referência do sistema logístico nacional, através da integração do porto de Viana do Castelo, detendo a 100% a APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo, e da ligação à plataforma polinucleada de Leixões e pela sua consolidação no segmento dos cruzeiros turísticos;
- A APA – Administração do Porto de Aveiro, tem sido responsável com sucesso pelo desenvolvimento no segmento da carga geral fraccionada, no segmento dos granéis associado à instalação de indústrias e do desenvolvimento do parque

logístico e ligação ao polo logístico de Cacia e pelo reforço da sua capacidade competitiva através da articulação com o Porto da Figueira da Foz, que detém a 100%;

- A APL – Administração do Porto de Lisboa, tem sido responsável com sucesso pelo desenvolvimento da sua vocação como porto multifuncional, pela consolidação da sua posição na carga geral, pelo reforço na posição no segmento dos granéis sólidos alimentares, por potenciar a sua situação de primeiro porto de cruzeiros no continente, tornando-o uma referência nas rotas turísticas internacionais e por melhorar a integração na área urbana envolvente, em conciliação com os instrumentos de gestão territorial dos municípios da área de jurisdição;
- A APSS – Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra, tem sido responsável pelo reforço da sua posição no segmento de carga geral, nomeadamente como primeiro porto nacional para carga Ro-Ro e de suporte à instalação industrial correlacionada e pelo desenvolvimento da vocação para carga geral contentorizada, usando prioritariamente o Transporte Marítimo de Curta Distância;
- A APS – Administração do Porto de Sines, tem sido a verdadeira afirmação do sucesso através da afirmação do Porto de Sines como porto de águas profundas que tem sido capaz de se impor no contexto ibérico, europeu e mundial, quer no desenvolvimento no segmento da carga contentorizada, tornando o porto uma referência nas cadeias logísticas internacionais, quer na potenciação do porto enquanto elemento motor de desenvolvimento de uma vasta área industrial e logística que, de forma integrada, se têm constituído como sistema de alavancagem da actividade económica nacional, designadamente através da sua projecção externa.

A excelente *performance* dos portos principais e secundários, evidente em todas as estatísticas, tem como base fundamental a sua ligação à comunidade respetiva, bem como ao tecido empresarial e social do seu *hinterland* e da região em que se insere. A forte ligação entre a economia do *hinterland* e a atividade do respetivo porto, tem permitindo que cada um deles se tenha vindo a constituir como a infraestrutura de referência e o *hub* logístico da região em que se insere.

O Porto de Leixões e a sua comunidade portuária têm sido exemplares enquanto relação de proximidade e de sucesso. Também a sua forte interação com os municípios adjacentes, particularmente Matosinhos, com o tecido empresarial da região Norte e

crescente implantação junto das empresas da Galiza, têm conduzido a que o Porto de Leixões se tenha transformado no elemento âncora das cadeias logísticas do Noroeste peninsular e ex-libris da economia da região Norte.

Este posicionamento a nível nacional foi reforçado com a integração do Porto de Viana do Castelo no universo empresarial do Porto de Leixões, com o apoio ao desenvolvimento da respetiva comunidade portuária, passando o seu conjunto a funcionar com uma estratégia única de desenvolvimento da economia nacional e em particularmente da região Norte.

Também o Porto de Aveiro tem tido um crescimento sustentado na potenciação recíproca da sua comunidade portuária, com forte interação com toda a região Centro, reforçada com a entrada do Porto da Figueira da Foz no seu universo empresarial, e com a região espanhola de Castela e Leão.

Também a interação estratégica e empresarial entre o Porto de Sines, a respetiva comunidade portuária, a Câmara Municipal de Sines e o complexo industrial, têm potenciado a nível local o pleno desenvolvimento do porto, bem como o reforço do seu papel de nó logístico de dimensão internacional.

O triângulo de proximidade estratégica e de decisão, entre administração portuária, região e tecido empresarial tem sido a chave do sucesso e fator incontornável de competitividade.

A notável evolução dos portos nacionais é, aliás, constatada no Plano Estratégico dos Transportes, apresentado pelo Governo em Outubro de 2011, que reconhece a adequação da organização e da estratégia seguida tendo em conta os resultados apresentados pelos vários portos nacionais.

Nestes termos e ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista propõem que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Seja reconhecido o papel dos portos na promoção da competitividade da economia nacional e das várias regiões e no incremento das exportações;
2. Seja mantida a autonomia de gestão dos portos, rejeitando-se visões redutoras como a criação de uma *holding* centralizada;
3. Sejam dadas condições aos portos nacionais para reforçar o seu papel na economia portuguesa, designadamente concluindo-se os projetos em curso de melhoria das ligações ferroviárias e rodoviárias aos mercados europeus e às plataformas logísticas nacionais.

Palácio de S. Bento aos 27 de Janeiro de 2012

Os Deputados,