



PEDRO GALVÃO PRESIDENTE DO CONSELHO PORTUGUÊS DE CARREGADORES

Exportadores querem portos a funcionar em permanência

O presidente do Conselho Português de Carregadores, que reúne grandes exportadores nacionais, garante que os portos estão mais competitivos, mas reconhece que “plano 5+1” ficou aquém da redução de 25% na factura.

MARIA JOÃO BABO
mbabo@negocios.pt

O presidente do Conselho Português de Carregadores (CPC) espera que o próximo Governo continue o caminho de redução da factura portuária, revendo o regime jurídico da operação portuária, das bases das concessões e do tarifário dos portos.

Na fase de final da legislatura, que avaliação faz do plano 5+1 para a redução da factura portuária?

O balanço é positivo, apesar de termos ficado aquém do objectivo de redução em 25% da factura portuária. Nalguns portos e em certo tipo de carga, houve reduções mais significativas, quer pela entrada de mais operadores quer pelo peso relativo da abolição da taxa de utilização dos portos - TUP carga. Já a alteração da lei do trabalho portuário veio trazer mais flexibilidade de contratação e melhor capacidade na gestão das equipas por parte dos operadores.

O que considera que o próximo Governo deve fazer nesta área?

Deverá continuar este percurso, revendo o regime jurídico da operação portuária, das bases das concessões e do tarifário dos portos. Importará também potenciar o transporte ferroviário nacional e internacional para o centro da Europa e, no transporte rodoviário, aumentar o peso total a movimentar na exportação de 40 para 44 toneladas. Sem transportes e portos competitivos, ficam em perigo as exportações, o crescimento e a criação de emprego.

Que importância atribui aos recentes investimentos em Sines e em



Miguel Baltazar

Leixões? Que impulso significam?

Dos investimentos em infra-estruturas portuárias previstos, no curto prazo, os dos portos de Sines e Leixões são os mais críticos, pelo crescimento de carga destes portos nos últimos anos e pelas taxas de utilização dos mesmos. Numa perspectiva de médio prazo, os investimentos noutros portos de menor dimensão como Setúbal e Figueira da Foz devem

prosseguir, pela importância regional e pelo potencial de crescimento.

Houve conclusões do estudo da Autoridade da Concorrência sobre o sector que o preocuparam?

A principal preocupação está justamente em qual o plano de acção do futuro Governo relativamente ao estudo. Destacamos a referência à inexistência de poder negocial significa-

tivo dos utilizadores das infra-estruturas portuárias, que se encontram dependentes destas, sendo fundamental o papel do regulador sectorial, a AMT, cuja administração tomou posse agora. Mantemos preocupações com a falta de clareza e transparência da factura portuária da carga contentorizada e na taxa de utilização dos portos, que devia também ser efectuada num cenário de operação de 24 horas/365 dias por ano.

Quais são as prioridades?

A renegociação das concessões portuárias no sentido de reduzir a factura portuária por via de redução das rendas, de rever todo o modelo tarifário, criando mecanismos para a transparência do custo portuário na operação de carga contentorizada.

Algumas das recomendações formuladas vêm no sentido do que o Governo se comprometeu em fa-

zer no sector. Significa que houve falhas ou atrasos do Executivo?

Reconhecemos que nem sempre as reformas legislativas decorreram com a rapidez desejada por parte dos agentes económicos, mas estamos de acordo que ao longo desta legislatura foram dados passos muito importantes no sentido de tornar, em particular, os portos, mais modernos, eficientes e competitivos.

Que expectativa tem o CPC com a privatização da CP Carga?

O CPC acredita que com a MSC Rail vai existir a oportunidade de reduzir o custo unitário por contentor e por tonelada, pelo aumento de volume movimentado, pela optimização de processos de gestão, do desenvolvimento de projectos de parcerias entre carregadores e o operador ferroviário e das melhorias na infra-estrutura que se vão verificar nos próximos anos. Um aumento de custos pode colocar o transporte de mercadorias por ferrovia em risco.

Já foram nomeados os órgãos sociais da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, o que o CPC há muito reclamava. Que importância terá a AMT para o sector?

Nos últimos anos temos assistido, no sector dos transportes, a um processo de transferência sucessiva de funções do Estado para o sector privado, através de concessões, licenças e da privatização de empresas. Defendemos este processo de transferência, desde que seja acompanhada por uma intervenção activa de um regulador independente e com poder de decisão vinculativo. Num sector onde existem vários monopólios naturais, sendo as infra-estruturas públicas concessionadas um recurso escasso, é essencial existir uma concorrência entre operadores, para que se evitem rendas excessivas e o mercado possa beneficiar de tarifas mais competitivas. ■

“A principal preocupação está justamente em qual o plano de acção do futuro Governo.”

“Os investimentos em portos de menor dimensão como Setúbal e Figueira devem prosseguir.”