

# ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

## PLANO REGIONAL ANUAL 2014 POLÍTICA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS

Senhora Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente, Senhora e Senhores Membros do  
Governo

Um dos segmentos de transporte mais importantes para a indústria e para a logística, o transporte marítimo, ainda não tem todo o seu potencial devidamente utilizado. A sua importância está diretamente ligada à intermodalidade, à geração de novos empregos, ao aumento da movimentação

de cargas na Região e fora dela e ao fortalecimento do setor da logística no mercado nacional e regional.

Apesar de todas as dificuldades que enfrenta – com alguns portos ainda inadequados, burocracia e altas tarifas, falta de normalização de procedimentos, para citar apenas algumas - o setor movimenta mais de 90% de todas as trocas comerciais da Região. Não é fácil, mas é possível imaginar o quanto, em termos de desempenho, se pode melhorar se se centrar a preocupação no desenvolvimento de um trabalho efetivo que altere este quadro.

O transporte marítimo, se modernizado e adequado às exigências de um mundo globalizado, pode diminuir distâncias internas e externas e, ainda, ser decisivo na consolidação do mercado interno para além de potenciar o aumento do comércio com os demais mercados.

Mostrar preocupação com o desenvolvimento dos transportes não chega. Importa ter presente que somente usando várias formas de transporte, com custos reduzidos e menor tempo para deslocar as cargas, se poderão

diminuir preços, fortalecendo o consumo interno e fomentando as exportações.

Possuir uma frota mercante bem dimensionada, coisa que Portugal se encarregou de destruir ao longo dos últimos 40 anos, é uma questão não só de desenvolvimento social e comercial mas, também, de segurança e estratégia. As empresas de transportes marítimos constituem-se como ativos fundamentais do desenvolvimento económico e da independência de qualquer país digno desse nome. Para o setor da logística, o transporte marítimo também significa crescimento e emprego. É um mercado vastíssimo e, no caso português, se excetuarmos o tráfego para as Regiões Autónomas, praticamente inexistente, quando considerada a magnitude do potencial em jogo.

Senhora Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente, Senhora e Senhores Membros do Governo

A União Europeia desempenha hoje um papel fundamental no negócio internacional do *shipping* dado que mais de 40% da frota mundial é controlada por Armadores seus. Esta posição representa também um instrumento económico e social de grande relevo, considerando que 80% do comércio mundial é transportado por via marítima. Neste negócio, Portugal, infelizmente, por falta de frota e não só, não desempenha qualquer papel relevante.

Importa, também, realçar que, de acordo com dados da própria União Europeia, o transporte marítimo, juntamente com os portos, constituem um vetor âncora de fundamental importância para a existência e desenvolvimento dos “*clusters marítimos*” cada vez mais considerados como elementos de grande impacto na dinamização económica e na criação de emprego especializado.

Como é sabido, as novas e gigantescas comportas do Canal do Panamá e o alargamento do Canal do Suez associadas ao degelo do Ártico e ao facto de já desde o Verão de 2008 estar desobstruída e portanto navegável, embora condicionada, a chamada Passagem do Nordeste, que, ligando os Oceanos Atlântico e Pacífico ao longo da costa norte da Sibéria, diminuirá em cerca de 15 dias as ligações marítimas entre a China e os principais Portos Europeus, introduzirão profundas alterações no tráfego marítimo internacional, quer no que diz respeito à carga contentorizada quer no que diz respeito ao turismo de cruzeiros, embora, no último caso, com muito menos incidência.

Senhora Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente, Senhora e Senhores Membros do  
Governo

O petróleo barato acabou. A maioria do petróleo ainda por explorar está em águas profundas ou sob o gelo. O peso dos custos com combustível na conta de exploração dos navios, mais do que duplicou ao longo das últimas décadas. Por essa razão o tempo do petróleo como combustível no transporte marítimo terá também que chegar ao fim. Tal está a acontecer de forma muito mais brusca e desagradável do que era previsível e desejável.

Impulsionada pela União Europeia e pelos Estados Unidos da América a nova legislação internacional sobre limites no controlo de emissões de óxidos sulfurosos, óxidos nitrosos e material particulado, não será cumprida com a utilização dos combustíveis tradicionais. As soluções alternativas residem na utilização de ULSD-combustível diesel de ultra baixo teor de enxofre ou LNG-gás natural liquefeito. O primeiro caso, ULSD, por si só não assegura uma solução global sendo que, o grande problema, reside no facto de ser muito mais caro. O segundo caso, LNG, apresenta-se como uma solução mais

lógica dado que o LNG é constituído essencialmente por metano (CH<sub>4</sub>) o qual quando arrefecido a uma temperatura próxima dos -162°C contrai o seu volume numa proporção de 600:1, formando um líquido criogénico, adequado ao armazenamento e transporte.

Claro que subsistem enormes desafios a ultrapassar nomeadamente no que diz respeito à utilização de aços especiais extremamente caros e, também, ao facto de a proporção relativa de capacidade energética do LNG versus Diesel, implicar ser necessário transportar cerca de 1,6 vezes o volume de gás para percorrer a mesma distância que seria possível com Diesel. A combustão do LNG é indiscutivelmente mais limpa e será, seguramente, o futuro. Estima-se que 80% dos navios existentes venham a ser substituídos nas próximas décadas.

É neste contexto que surge o projeto COSTA – CO<sub>2</sub> & Ship Transport Emissions Abatement by LNG – que visa desenvolver condições quadro para a utilização de



Gás Natural Liquefeito (LNG) como combustível em navios, substituindo os combustíveis navais tradicionais o que poderá vir a ser relevante no tráfego interno e na cabotagem insular e cujos primeiros passos no Atlântico Norte se prevêem acontecerem a partir de 2020.

Senhora Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente, Senhora e Senhores Membros do Governo

Como já várias vezes afirmei, um plano de investimentos no sector dos transportes não pode ser uma mera elencagem de projetos e ações, como muito bem referiu na sua intervenção o Senhor Secretário Regional do Turismo e Transportes. O carácter meramente indicativo de um plano de investimentos no sector dos transportes só faz sentido se a ele estiver associado, para o médio e longo prazo, um plano sustentado de desenvolvimento do sector, envolvendo toda a cadeia logística, respetivas redes de



infra-estruturas e de custos reais, elaborado em estreita associação com o processo de desenvolvimento socioeconómico da Região, capaz de projetar o sector, dotado de uma estrutura permanente de gestão e de sistemas de informação fiáveis, exigindo-se da administração pública o funcionamento articulado para que, eliminando redundâncias e ineficiências, se atinjam níveis superiores de desempenho, próximos dos grandes centros logísticos.

Contudo, nada funcionará satisfatoriamente se relativamente ao sector público empresarial regional, refiro-me, neste caso, concretamente às empresas públicas diretamente envolvidas na gestão de infra-estruturas portuárias e/ou a sistemas de transporte marítimo, a Região, enquanto acionista, não se limitar à nomeação das administrações, à aprovação do plano estratégico, deixando aos administradores nomeados e só a estes a responsabilidade pela sua execução. Esta é, aliás, a única

forma de se lhes poder exigir responsabilidades, coisa a que, infelizmente, não estão habituados.

Senhora Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente, Senhora e Senhores Membros do Governo

Os documentos em análise – Plano Regional Anual e Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2014 – no que aos transportes marítimos diz respeito, sintetizam, por um lado, os compromissos assumidos com os Açoreanos e, por outro lado, procuram dar resposta ao que, em termos de mobilidade marítima, são as necessidades sentidas.

A proposta de **Plano Integrado de Transportes** por mim aqui referida em 2001 e ao qual na altura eu denominei de **Plano Sustentado de Transportes** já lá vão alguns anos, como instrumento de integração funcional

dos diferentes meios de transporte é, na minha modesta opinião, o aspeto mais relevante e inovador deste Plano. As obras concluídas, em fase de conclusão ou a iniciar, cuja elencagem escuso de enumerar, basta olhar para o documento, são sem dúvida importantes e constituem-se como uma marca indelével do esforço dos Governos Regionais Socialistas para dotar a Região das infraestruturas bases indispensáveis ao seu desenvolvimento. Fica a faltar o plano estratégico de desenvolvimento de cada porto e fica, também, a sugestão de que os mesmos deveriam ser elaborados em simultâneo com o plano integrado de transportes.

Só um **Plano Integrado de Transportes** poderá levar à construção de um modelo otimizado que permita conseguir uma melhoria significativa da eficiência global do sistema de transporte, criando uma relação duradoura e ganhadora entre um crescimento económico continuado e um ambiente melhor. Contudo, não convém ter ilusões; a descontinuidade territorial nunca permitirá

funcionalidades intermodais tal como as conhecemos em alguns territórios continentais.

**O Plano Integrado de Transportes** deverá ter como objetivo a necessidade de uma mudança efetiva para políticas de transporte com melhor equilíbrio, sustentáveis, transparentes em todos os subsectores, potenciadoras da intermodalidade possível, privilegiadoras de medidas preventivas e orientadoras do sector em detrimento das medidas corretivas *a posteriori*.

Tal plano terá de articular, num quadro estratégico de desenvolvimento, as dinâmicas de alteração de cada ilha, bem como a capacidade de reação dos agentes económicos locais para marcarem o ritmo e o sentido das mudanças, sem esquecer, contudo, que o todo é maior do que a soma das partes ou seja, sem permitir que as pressões locais, embora por vezes legítimas, se sobreponham à definição e implementação de princípios e objetivos de melhoria da

mobilidade e das condições de vida de todos os Açoreanos, não deixando ninguém para trás.

Senhora Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente, Senhora e Senhores Membros do Governo

**Façamos o possível, tentemos o impossível, esqueçamos os milagres.**

Tenho dito!

Horta, Sala das Sessões, 27 de Novembro de 2013

O Deputado Regional: Lizuarte Machado