

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente e Membros do Governo

A constatação empírica dos novos fenómenos precede sempre o conhecimento e exige a adaptação e a criação de novos instrumentos, mais adequados à realidade. Assim, acontece também com a política e a legislação portuária.

Um novo fenómeno que se tem vindo a verificar nos sectores portuários e dos transportes, a nível global, é a crescente necessidade que as indústrias demonstram de externalização de todo o processo das funções da logística e da distribuição. Tem vindo a surgir novos operadores logísticos dominados por empresas especializadas ao nível global, da produção ao local de consumo, que oferecem todos os serviços de transporte, organização, distribuição, pequenas montagens, adaptação às exigências do consumidor final, etc.

Assim, muitos portos mundiais, nomeadamente os do norte da Europa, tem vindo a adoptar modelos de concessão de terminais portuários dedicados aos navios e cargas de certos armadores ou que são servidos por determinado operador ou cadeia logística específica, desde que possuam uma dimensão mínima de mercado.

Tal figura, de concessão, permite ao concessionário controlar totalmente a passagem das respectivas cadeias logísticas por um dos elos

mais fracos, o portuário, em adequadas condições de eficiência, custos e velocidades de operação e segurança.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente e Membros do Governo

A gestão de terminais tem assumido tradicionalmente, em Portugal, a forma de Gestão do Estado e operação por privados em livre concorrência, com problemas ao nível da qualidade de serviço, salários acima da média da economia e falta de flexibilidade e de eficiência, situação que pouco se alterou, apesar das inúmeras concessões, por falta de desregulamentação da mão-de-obra portuária.

Em qualquer caso deverá ser garantida a concorrência intra portuária sempre que a maioria dos clientes a servir sejam empresas e /ou indústrias regionais as quais dada a nossa natureza arquipélágica, não tem possibilidade de optar por um outro porto sendo que, cada porto tem de prestar um verdadeiro serviço público, servindo todos os navios, carregadores, recebedores ou operadores logísticos, sem distinção, preferência ou prioridade.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente e Membros do Governo

Um porto comercial moderno pode dizer-se que constitui, presentemente, um grande centro logístico. Não apenas circulam, por ele, muitos navios e flúem inúmeras mercadorias, como também, com ele e através dele, se estabelece uma intensa troca de informações, à velocidade que a electrónica proporciona. Trata-se de um imenso espaço real e virtual, cujos limites e propriedades vão para além dos da Administração Portuária restrita, para se prolongarem pelos de toda a comunidade portuária, e mesmo pelos da sociedade envolvente.

Num espaço, de tal modo abrangente, só se conseguem níveis superiores de desempenho se o porto funcionar como um centro logístico, actuando os seus múltiplos operadores e agentes de forma articulada.

Embora à Administração Portuária pertença a função básica de conduzir os desígnios do porto, por mais que este mesmo porto seja eficaz na prestação de serviços, ao navio e à carga, não pode desligar-se o utente portuário do próprio destino do porto, que o mesmo é dizer da sua missão de verdadeiro centro logístico, dotado de atributos vários, como a agilidade, a flexibilidade, a economicidade, o princípio dos poderes partilhados, a tenacidade, a dinâmica comercial e ao mesmo tempo a não agressividade ambiental.

A logística é, na sua expressão mais abrangente, um sistema de entregas ou distribuição física, preocupado com a gestão dos tempos e dos custos.

É por isso fundamental que a Administração Portuária conheça o desenho do sistema logístico portuário em operação no seu porto dado que, este tem a ver com o modo como os navios nele são operados e assistidos, e com a maneira como as mercadorias são manuseadas nos vários locais desse porto.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente e Membros do Governo

A grande abrangência, reconhecida à nova função das Administrações Portuárias de actuarem, como “pivot” de um moderno centro logístico traz-lhes exigências acrescidas em matéria de estruturação de serviços. Cabe pois às Administrações Portuárias e às Comunidades Portuárias executarem um programa de trabalho a curto prazo de forma a:

- Detalhar os fluxos de mercadorias de forma a aumentar a importância das cadeias logísticas no porto;
- Identificar os principais elos das cadeias logísticas dos portos e avaliar os respectivos desempenhos;
- Simplificar os processos de forma a reduzir os custos no acesso dos navios aos portos;

- Concertar uma melhor prestação de serviços de todos os agentes que actuam no porto;
- Criar a Comunidade Logístico-Portuária com base na Comunidade Portuária;
- Promover um ambiente favorável ao investimento público e privado;
- Manter um clima laboral que minimize ou evite greves de pessoal do porto;
- Contribuir, dentro do possível, para a desregulamentação da mão-de-obra portuária;
- Assegurar a reserva estratégica de solos, mais ou menos contíguos ao porto, para a instalação das actividades necessárias a este.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente e Membros do Governo

Por todas estas razões a política comum europeia para os portos deve, tal como refere o Anteprojecto de Parecer, de 29 de Janeiro de 2007, sobre uma política comum europeia para os portos marítimos, garantir o desenvolvimento sustentável da capacidade portuária, estabelecer um quadro claro para o financiamento dos investimentos portuários, clarificar

as formas de acesso ao mercado dos serviços portuários, eliminar os estrangulamentos operacionais, apoiar a segurança e a fiabilidade das operações e das condições de trabalho nos portos e promover a competitividade geral e uma imagem positiva dos mesmos.

Embora estes temas correspondam, grosso modo, aos apresentados pela Comissão Europeia e, a discussão sobre a directiva relativa aos serviços portuários já tenha produzido alguma informação em domínios como o funcionamento portuário e os respectivos estrangulamentos nomeadamente, os relacionados com os procedimentos administrativos, urge debater o desenvolvimento portuário sustentável por forma a implementar padrões de elevada fiabilidade e segurança.

Os portos marítimos são, na área dos transportes, um sector de forte crescimento, sobretudo devido ao tráfego de contentores sendo que, a capacidade portuária é insuficiente em várias regiões europeias aliás, os problemas de congestionamento que por lá sucedem também por cá os conhecemos particularmente nos casos dos portos comerciais das Velas de S. Jorge e de S. Roque do Pico.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente e Membros do Governo

Os órgãos de gestão dos portos devem rever o seu papel tradicional de autoridades portuárias já que, por um lado os portos concentram-se cada

vez mais em cadeias logísticas cuja repartição de competências dentro da cadeia logística se esbate cada vez mais e, por outro lado a eficiência destes depende também cada vez mais da eficiência dos serviços prestados, não apenas na zona interior do porto mas também na orla marítima adjacente o que, nos leva imediatamente a questionar o papel da Autoridade Marítima e da legislação aplicável em matéria de segurança.

O documento, atrás referido, é claro ao afirmar que, não é aceitável nem razoável um ordenamento portuário centralizado aos níveis Nacional ou da União Europeia e de que devem ser os órgãos de gestão dos portos, em conjunto com as autoridades regionais, a ter em conta as avaliações económicas, sociais e de serviço público conformes com padrões de rigor, qualidade e resposta às necessidades específicas dos mercados a servir.

Além dos problemas estruturais relacionados com a falta de capacidade das infra-estruturas de que já referi, Velas de S. Jorge e S. Roque do Pico, por vezes também ocorrem estrangulamentos nos serviços de movimentação horizontal e vertical de cargas, mas sobretudo ocorrem frequentemente estrangulamentos burocráticos ao nível das inspeções administrativas e da ineficiência dos transportes terrestres.

Das componentes, fiabilidade e segurança, depende a eficiência das operações portuárias as quais, apesar de todo o progresso científico e tecnológico, dependem em grande medida do factor humano o que explica a necessidade da existência de mão-de-obra portuária cada vez mais qualificada.



Disse!

Horta, Sala das Sessões, 7 de Março de 2007

O Deputado Regional do PS: Lizuarte Machado