

1/19/2017

Até 2040

Agentes de navegação querem portos a atingir 200 milhões de toneladas

Os agentes de navegação esperam que os portos nacionais consigam atingir a marca dos 200 milhões de toneladas movimentadas até 2040. O 9º Congresso da AGEPOR teve como tema principal “O Novo Ciclo dos Portos Portugueses” e reuniu, no Douro, os principais “stakeholders” do setor.



Durante 9º CONGRESSO DA AGEPOR - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal – que teve lugar nos dias 9 e 10 de outubro, no Douro, o presidente da associação, Rui D’Orey, revelou que **«há necessidade de investimento em muitos portos portugueses»** salientando, ainda, que **«não podemos parar onde estamos. Nem tão pouco ficar paralisados com diagnósticos. Temos que ambicionar e criar as condições dessas ambições. Quem quer passar além do Bojador, tem de passar além da dor! Queremos ambicionar atingir os 200 milhões de toneladas nos portos em 2040. Queremos ambicionar ter pelo menos mais um hub em Portugal para além do que já temos em Sines»**. Rui D’Orey, referiu que **«depois de anos a crescer em cima da capacidade de que dispunham - ou da capacidade prevista e concessionada - os**

portos enfrentam agora um novo ciclo de necessidade de investimento para poderem continuar a crescer». Recorde-se que no último ano os portos nacionais movimentaram cerca de 90 milhões de toneladas.

A associação acredita que existe uma *“comunidade portuária e um setor que se preparou para as dificuldades e que trabalha em conjunto para as ultrapassar”*, de modo a colocar os portos portugueses na lista dos melhores portos do Mundo. Para o presidente da AGEPOR, **«o transporte marítimo atravessa um contexto difícil, incerto, complexo e desafiante. A corrida aos navios maiores - obrigatória para os armadores se manterem competitivos - e o abrandamento do crescimento mundial criaram uma combinação terrível cujo corolário são níveis de frete de tal forma baixos que trazem enormes prejuízos a todo o setor».**

A AGEPOR acredita que o tamanho médio dos navios irá continuar a aumentar e que os portos têm de estar preparados para esta realidade. Por outro lado é necessário que as cadeias logísticas sejam mais eficazes de modo a atrair investimento e melhorar a competitividade das nossas exportações. No entanto, alertou Rui D’Orey, **«precisamos que o poder político responda a essa necessidade de um novo ciclo de investimentos».**



João Carvalho: «É necessário alterar alguma legislação»

O Congresso teve como tema principal “O Novo Ciclo dos Portos Portugueses”, e contou com a participação, no primeiro dia, de Raquel Maia, da APDL, que falou sobre o projeto da via navegável do Douro; Dimitrios Theologitis, da DG Move, que abordou a temática dos Portos e das Vias Navegáveis Interiores, dando a conhecer aos presentes quais são as principais diretrizes de Bruxelas sobre este tema; e do professor da Universidade de Bremen, Alexis Papathanassis, cuja sessão foi dedicada ao tema dos Cruzeiros. O segundo dia do Congresso abriu com a presença do economista Vítor Bento, que fez um retrato sobre as perspetivas macroeconómicas em Portugal e no Mundo; seguindo-se Eduardo Greco, da Drewry, cujo tema foi o “Shipping Global”; e Vieira dos Santos (Comunidade Portuária de Leixões) e Miguel Marques (PwC) que apresentaram o estudo sobre as Comunidades Portuárias.

Em declarações à Transportes em Revista, Eduardo Greco, da Drewry, que fez uma análise sobre o mercado do shipping a nível global e as perspetivas para os portos portugueses, revelou que **«a tendência de crescimento dos navios irá continuar nos próximos anos, nomeadamente no transporte contentorizado»**. Greco disse que nos últimos cinco anos assistiu-se a um crescimento considerável do tamanho dos navios e que esse fator será fundamental para o desenvolvimento do transporte contentorizado a nível global, salientando, no entanto, que **«em muitas rotas ainda existe um problema de excesso de capacidade. No entanto, com a ampliação e abertura do Canal do Panamá, alguns desses problemas poderão ficar resolvidos. Por outro lado, navios maiores permitem não só reduzir custos como também o número de portos a escalar. E, nesse aspeto, a performance dos terminais portuários será fundamental para a escolha, por parte dos armadores, dos portos a escalar»**.

Também a presidente da Associação dos Portos de Portugal (APP), Lúcia Sequeira, esteve presente no evento. A atual presidente dos Portos de Lisboa e Setúbal acredita que o investimento nas infraestruturas portuárias poderá ser realizado através de parcerias público-privadas, salientando que esta ideia **«tem de ser repensada»** e que **«não pode ser diabolizada», uma vez que «foi fator essencial de investimento privado no País»**.

Já o presidente da AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, João Carvalho, falou sobre a **«necessidade de alterar alguma legislação»**, principalmente no que respeita à igualdade de tratamento **«entre terminais de uso público e uso privado»**. João Carvalho salientou que a igualdade tem de ser defendida e que essa é também uma das responsabilidades da AMT. João Carvalho falou ainda sobre um dos temas mais “quentes” da atualidade: a duração dos contratos de concessão nos portos nacionais. Sobre este assunto, o presidente da AMT disse que o limite do prazo de concessão deve estar relacionado **«com o investimento realizado no terminal»** e que o facto de a legislação espanhola ser diferente, promove uma concorrência desigual no mercado ibérico. Outro dos oradores convidados foi o presidente do Conselho Português de Carregadores, Pedro Galvão, que lembrou a importância dos exportadores no crescimento dos portos portugueses nos últimos anos. Para Pedro Galvão, é essencial **«atrair maior investimento»** e que tal só se consegue se existir um **«tratamento fiscal que seja favorável»**.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: