



DIRECÇÃO DA ORGANIZAÇÃO REGIONAL DO PORTO

CONFERÊNCIA DE IMPRENSA DA DORP DO PCP

Sobre o Porto de Leixões

A defesa da região do Porto impõe a exigência de uma gestão pública integrada da rede portuária nacional

O *porto de Leixões* representa actualmente cerca de 25% do comércio externo português e os mais recentes indicadores confirmam que se trata de um equipamento com resultados crescentes, quer em termos do volume de tráfego, quer em termos de eficiência, em contraste com o cenário de retracção da economia regional e nacional. Aliás, a tendência de crescimento verifica-se no conjunto dos portos nacionais que, segundo dados do Instituto Nacional de Estatística, durante o terceiro trimestre de 2011, viram aumentar o transporte de mercadorias por via marítima em 8,5% em termos homólogos.

Actualmente, os lucros do *porto de Leixões* são distribuídos em 60% para o accionista Estado e em 40% para a APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões. Desta forma, é possível acautelar o interesse público e proceder a investimentos necessários para o reforço da capacidade instalada.

Aliás, os bons resultados apresentados pelo *porto de Leixões* só foram possíveis pelos investimentos feitos ao longo dos últimos anos com fundos resultantes das suas próprias actividades e com outros financiamentos públicos, numa demonstração de que o *porto de Leixões* gera lucros significativos que são reinvestidos em grande parte para aumentar a capacidade instalada e que a gestão e investimentos públicos têm inequívocas vantagens.

Este equipamento tem sido alvo de investimentos anuais na ordem dos 32 milhões de euros e, segundo o Plano Estratégico de Transporte, nos próximos anos está previsto gastar 450 milhões de euros de dinheiros, no fundamental, provenientes dos próprios fundos do *porto*, do Orçamento de Estado, dos fundos comunitários e do Banco Europeu de Investimento, nomeadamente no alargamento do terminal de contentores sul (30 milhões de euros), construção de novo terminal de contentores com fundos de -14m (160 milhões de euros), no aprofundamento dos fundos de serviço no Terminal Multiusos, de -8,50m para -10m (21,5 milhões de euros), na construção da Plataforma Logística Portuária de Leixões (180 milhões de euros), no novo Terminal de Cruzeiros de Leixões (49,7 milhões de euros), na aquisição de dois rebocadores de 60 toneladas (8,3 milhões de euros).

Procurando desviar atenções do real comprometimento dos seus partidos com as opções do “Memorando de Entendimento”, verdadeiro Pacto de Agressão a Portugal e

aos Portugueses, que assinaram com a troika estrangeira, e que está a afundar o país e a provocar problemas sociais dramáticos na região, autarcas e dirigentes distritais do PSD, do CDS e do PS, têm propagandeado posições demagógicas e perigosas sobre a gestão do *porto de Leixões*.

Na verdade, o Pacto de Agressão – que nenhum dos autarcas ou dirigentes distritais daqueles partidos contesta –, assim como o recentemente apresentado Plano Estratégico de Transportes, aponta para a privatização do sistema portuário nacional, como de várias outras empresas públicas rentáveis e estratégicas, entre as quais a ANA – Aeroportos de Portugal, a Metro do Porto, a STCP e as linhas suburbanas da CP.

A perspectiva de constituição de uma holding para proceder à gestão de todos os portos, incluindo do *porto de Leixões*, insere-se no objectivo de entrega destes equipamentos estratégicos para a economia nacional a grandes grupos económicos.

Contudo, as direcções locais do PS, do PSD, do CDS, e também do BE, defendem soluções que – directa ou indirectamente – conduzem à privatização do *porto de Leixões*, na medida em que preconizam opções de gestão que abrem a porta para a uma espécie de “privatização local”.

Estes partidos verbalizam a defesa do Porto e do Norte, no entanto, a análise de uma questão tão importante como é a gestão dos portos nacionais não é compatível com a repetição exaltada de chavões Porto versus Lisboa e de expressões de suposta defesa regional, mas que, na verdade, apenas servem para disfarçar interesses privados na gestão de equipamentos públicos rentáveis e para tentar “ficar bem na fotografia”.

A questão de fundo que dirigentes e autarcas do PS, do PSD e do CDS procuram fugir é a da propriedade e natureza da gestão, ou seja, que um sector tão importante e potencialmente lucrativo como é o sector portuário, incluindo o *porto de Leixões*, deve estar no âmbito de uma gestão pública. No *porto de Leixões*, como referimos anteriormente, os bons resultados obtidos apenas foram possíveis porque, apesar da política de concessões privadas das operações portuárias, ainda se mantém uma gestão pública que salvaguarda o interesse público.

Mais do que debater a forma de gestão – que em nossa opinião deve ser integrada e pública – impõe-se um debate sobre a natureza da propriedade e do carácter da gestão do *porto de Leixões* e da rede nacional de portos.

A DORP do PCP alerta para as movimentações de lobbies económicos, que encontram na Junta Metropolitana do Porto e em vários presidentes de Câmara do PSD e do PS os seus porta-vozes políticos, em apologia da gestão conjunta “regional” do *porto de Leixões* e do Aeroporto do Porto. Esta reclamação, por detrás da demagógica argumentação pseudo-regionalista, é uma autêntica afronta aos interesses da região que visa favorecer grupos económicos privados em detrimento do interesse da região e do país.

Para além dos dados atrás referidos sobre o *porto de Leixões* e do sistema portuário nacional, omitem que, no caso do *Aeroporto do Porto*, foi a gestão pública e integrada do sistema aeroportuário nacional que permitiu o investimento superior a 400 milhões de euros. Tamanho investimento nunca poderia ter sido feito apenas com as verbas geradas no próprio aeroporto, mas que o tornou num dos melhores do mundo da sua gama, altamente rentável e, por isso, também alvo dos apetites dos mesmos grupos económicos e com o apoio dos mesmos partidos.

Em ambos os casos, trata-se de equipamentos que custaram biliões de euros e que têm ainda previsto investimentos de largas centenas de milhões de euros de dinheiros públicos, que se demonstram rentáveis e estratégicos, com previsões de crescimento

num contexto de crise económica, cuja entrega à exploração de grupos privados iria colocar a região, e também o país, refém das estratégias de rentabilidade dos consórcios privados envolvidos na gestão.

Se há uma evidência na análise da situação do porto de Leixões e do Aeroporto do Porto, é que a propriedade e gestão pública destes equipamentos, traz inequívocas vantagens. Esta é a questão de fundo em torno da qual importa convergir forças e vontades.

Na defesa do interesse da região e do país, a DORP do PCP considera que o porto de Leixões e o sistema portuário nacional devem ser geridos de forma pública e integrada:

- **Tendo em conta especificidades e potencialidades de cada região;**
- **Assegurando a complementaridade e cooperação entre portos e nos investimentos, ao invés da competição e da concorrência;**
- **Promovendo planos de investimentos integrados de material flutuante, como dragas, reboques, lanchas, salvadegos, obedecendo a uma política nacional de aquisições e considerando a mobilidade entre portos para actividades sazonais;**
- **Harmonizando direitos e condições de trabalho dos seus trabalhadores e dos trabalhadores de empresas fornecedoras de trabalho portuário;**
- **Assegurando ganhos de eficiência com estruturas transversais, aproveitando o exemplo positivo da gestão integrada, pública e nacional do sistema aeroportuário.**

A defesa da região e do seu desenvolvimento económico e social não se faz com discursos anti-Lisboa, mas com políticas concretas de investimento público.

Não se pode dizer que se está contra o centralismo e impedir sucessivamente a concretização da regionalização, mantendo a ausência de legitimidade democrática directa e a ausência de meios e competências da Áreas Metropolitanas, nem se defende a região entregando ao grande capital as infra-estruturas estratégicas.

O que o Porto, a região e todos os que nela vivem e trabalham precisam é de outra política, que valorize as potencialidades da região, valorize os salários, promova a produção nacional e apoie as PME`s, combata as assimetrias e assegure o investimento público capaz de superar os estrangulamentos existentes e potenciar o desenvolvimento económico.

A defesa do povo, do país e da região não é compatível com o Pacto de Agressão. Por isso, a luta contra o Pacto de Agressão assinado pelo PS, PSD e CDS com a troika estrangeira deve ser um desígnio da região e de todos os que nela vivem e trabalham.

Porto, 15 de Fevereiro de 2012