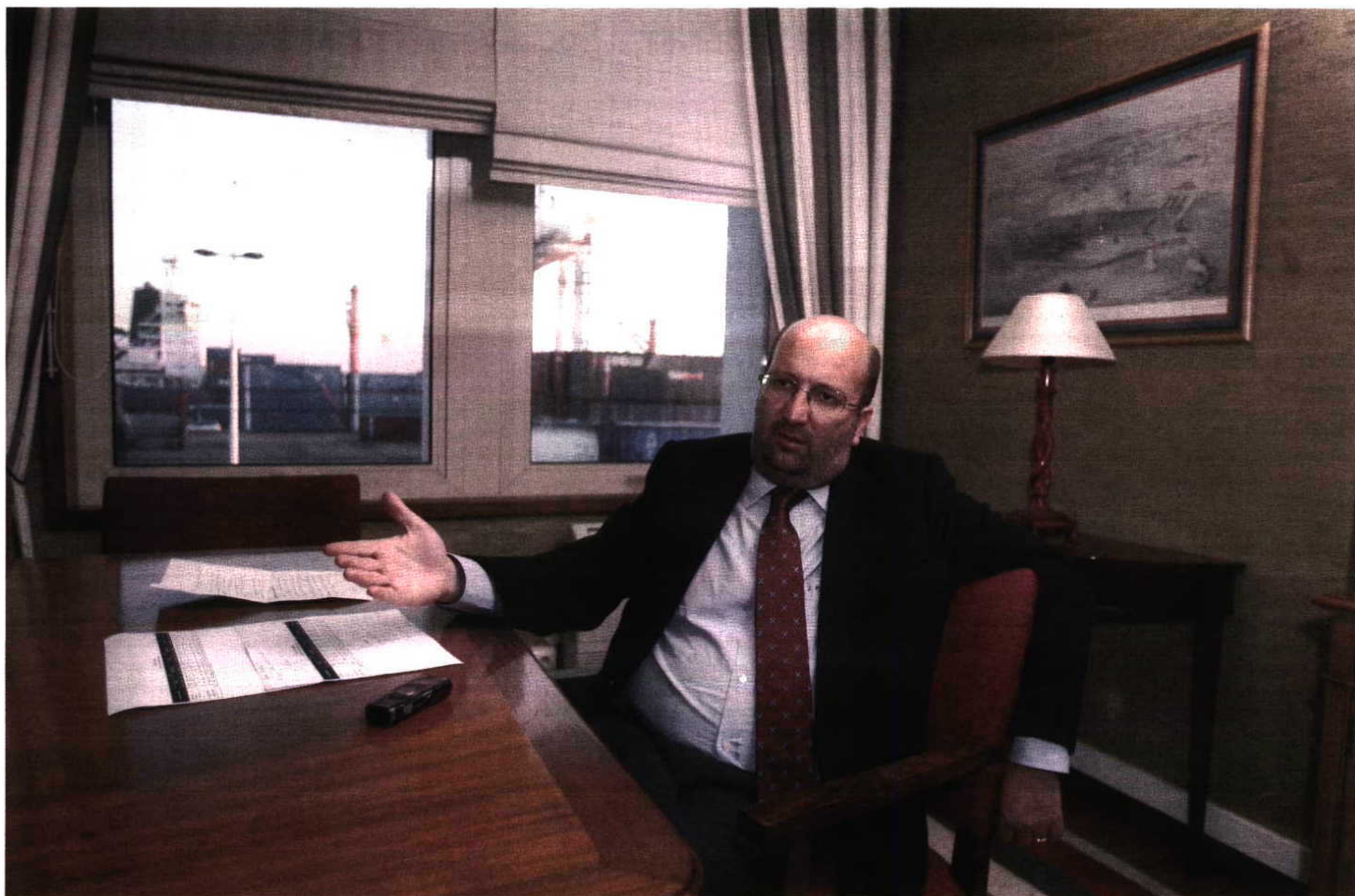




ENTREVISTA



JOÃO MATOS FERNANDES *Presidente da Administração dos Portos do Douro e Leixões*

Administração do Porto de Leixões baixa tarifas em 4,5% para promover exportações

O presidente da APDL estima que os resultados líquidos de 2010 aumentem para 6,3 milhões de euros. Concurso para a obra do edifício do Terminal de Cruzeiros lançado na próxima semana. Plataforma logística criará 1600 empregos

PEDRO JOSÉ BARROS
pedro.barros@grandeportoonline.com

ANTÓNIO RILO (FOTOS)
antonio.rilo@grandeportoonline.com

O Porto de Leixões cresceu 24% em mercadorias movimentadas entre 2002 e 2008. Os números colocam-no numa posição cimeira a nível nacional...

O Porto de Leixões (PL) acaba por ser um bom reflexo da evolução do panorama do comércio externo do País. O PL tem crescido

sustentadamente na carga, atingiu em 2008 o seu recorde máximo de sempre (15,6 milhões de toneladas) e no ano passado, em conjunto com os outros portos e muito melhor do que o comum dos portos da Península Ibérica, teve uma perda de carga, a qual está a recuperar este ano. Acabámos de fechar as contas de Novembro e temos a certeza de que chegaremos ao final do ano com o crescimento que tínhamos previsto, que era recuperar 4%

da carga que perdemos.

Somos cada vez mais um porto de exportação. Na carga contentorizada, que é a que mais tem crescido em Leixões, as cargas claramente superaram as descargas. E o mesmo começa a acontecer na carga fracionada. Já são relevantíssimas as exportações que passam por Leixões ao nível do ferro produzido aqui na siderurgia, das componentes para eólicas, nomeadamente das torres, e de um conjunto de grandes

equipamentos produzidos por grandes empresas.

Como se explica este crescimento?

Acho que há várias razões. Algumas exógenas, que têm a ver, por exemplo, com a procura que a economia nacional tem feito fora da zona euro. Por outro lado, porque Leixões, e não me quero comparar com nenhum porto, tem progredido bastante bem na eficiência portuária. O PL é completamente des-

materializado, não há papéis em Leixões. Uma mercadoria vinda de países comunitários já está despachada antes de chegar. E vinda de países fora da UE, o despacho do manifesto demora em média 47 minutos. O PL tem uma belíssima ligação rodoviária e a nova portaria simplificou bastante os procedimentos: os portos, que no passado eram vistos como locais de grande complexidade, são cada vez mais vendedores de serviços com uma liga-

ção cada vez mais próxima com os seus clientes. Além disso, os concessionários de serviço público que trabalham em Leixões têm feito um belíssimo papel ao nível do investimento em equipamentos, da promoção comercial do porto e da eficiência portuária. Estamos ao nível do melhor que há em certos equipamentos.

Que outros resultados são esperados para este ano?



Novo contrato colectivo de trabalho na estiva permitira alcançar “ganhos de eficiência”

Procuram-se “soluções” para um novo modelo de gestão da mão-de-obra, que também garanta os direitos de cerca de 90 trabalhadores „históricos”. Matos Fernandes nega contactos da tutela sobre fusão

Provisoriamente, a expectativa que temos é de um resultado líquido depois de impostos de 6,3 milhões de euros, melhor do que o do ano passado. Estes muito bons resultados do passado recente permitem-nos baixar as tarifas no próximo ano. Vamos manter as tarifas da importação e baixar em 4,5% as tarifas portuárias para a exportação, para promover a necessidade de apostarmos na venda de produtos transaccionáveis.

A introdução de portagens nas SCUT vai interferir com o transporte de mercadorias?

Não sentimos nenhuma perda nos tempos mais recentes.

Um dos grandes investimentos de futuro é o Terminal de Cruzeiros.

É uma obra dividida em duas empreitadas. Uma (cais) com conclusão em Março e a outra é um edifício fundamental para dar conforto à operação, depois porque sem ele não há início nem final de cruzeiros (até 2500 passageiros) em Leixões e pela valência de trazer para Leixões boa parte das funções que compõem o Parque de Ciência e Tecnologia da Universidade do Porto. O edifício estará concluído em meados de 2013. Na próxima semana será lançado o concurso para a obra do edifício.

Qual a situação do projecto da Plataforma Logística?

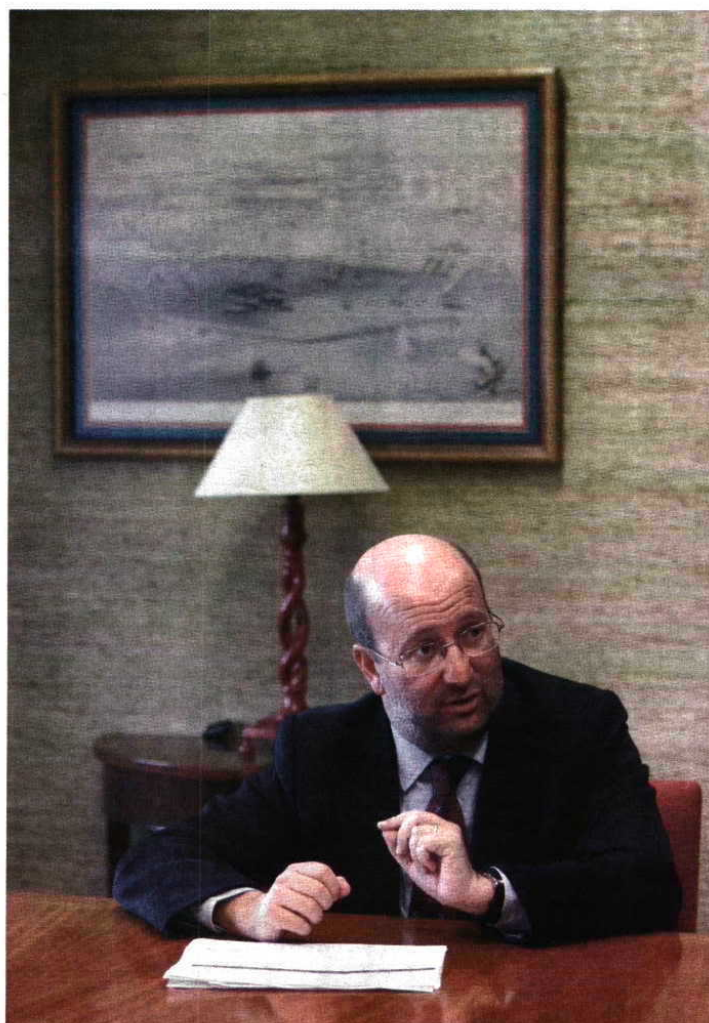
Estamos em fase de negociação com o concorrente. A plataforma está completamente licenciada, já tomámos posse administrativa dos terrenos do pólo 1 e, durante o próximo ano, tomaremos posse dos terrenos do pólo 2. Temos projecto de execução e portanto para o ano vai haver obras no terreno. Uma plataforma logística permite sobretudo acrescentar valor à carga. Estamos a falar na criação de cerca de 1600 empregos num espaço muito qualificado.

O PRACE prevê a fusão das administrações portuárias numa só empresa pública. Já houve contactos concretos do Governo consigo sobre o assunto?

Não houve de facto nenhum contacto formal. A APDL é uma instituição autónoma desde o seu nascimento, há mais de 125 anos. Acreditamos que a APDL tem contribuído directamente para o desenvolvimento do porto e para a competitividade da região e do País. Temo-lo feito com uma crescente utilização das nossas infra-estruturas, mas também com um grande rigor na gestão, que faz com que, anos atrás de anos, a APDL tenha tido resultados positivos. Nos últimos cinco anos distribuiu mesmo dividendos ao seu accionista. Temos um accionista, que é o Estado, e que, como é muito normal numa empresa, recolheu cerca de 50% dos resultados líquidos depois de impostos como dividendos.

A APDL tem muito orgulho do seu estatuto público, mas aquilo que também muito nos orgulha é que a APDL não tem pesado nada aos contribuintes portugueses, é uma empresa completamente sustentável e sustentada do ponto de vista económico-financeiro. Não me tendo sido solicitada nenhuma opinião formal sobre a alteração do modelo de organização do sector, manda o bom-senso que o presidente da APDL neste momento não se pronuncie publicamente sobre esta matéria.

Como olha para as tomadas de posições da Associação Comercial do Porto e da Comunidade Portuária?



Como tomadas de posição absolutamente legítimas de pessoas que quiseram marcar a sua posição valorizando o Porto de Leixões.

À luz dos resultados positivos que evidencia, seria admissível mudar as “regras do jogo”?

Nada tenho a dizer sobre isso. O que sei dizer é que o conjunto dos portos portugueses tem tido, a cada ano, melhor performance. A APDL e Leixões desempenham uma papel muito confortável

neste conjunto. O que temos, do ponto de vista dos investimentos previstos e do modelo do seu financiamento, é um modelo que se baseia no modelo desta autonomia que hoje estamos a ter.

Foi pedido um estudo à Faculdade de Economia da UP sobre a reestruturação da mão-de-obra.

Leixões é um porto que tem uma enorme vantagem na paz social que tem e por conseguir ter um grande entendimento entre a APDL, os concessionários, os sindicatos e os trabalhadores e é de grande importância irmos mais além na gestão da mão-de-obra portuária, conseguindo ganhos de eficiência e respeitando em absoluto o direito de quem trabalha no

porto, termos um modelo mais adequado às exigências hoje do mercado, nomeadamente a possibilidade de termos sem qualquer limitação o terceiro turno a funcionar quando for necessário (e portanto sem custos acrescidos por causa disso). Apesar de não ter aqui um papel chave porque o Estado já não tem nenhuma relação directa com a estiva, a APDL interessa-se muito por esta matéria porque sendo este um factor determinante na competitividade do PL, a APDL não pode deixar de estar presente na tentativa de busca de soluções.

São trabalhadores de que idades?

Os cerca de 80 a 90 trabalhadores designados como históricos em Leixões têm à volta dos 50 a 55 anos, diria que quase na sua totalidade.

Tendo isso em conta, que hipóteses estão em cima da mesa?

Foram estudadas várias hipóteses, desde a pré-reforma à reforma, a manter tudo como está... Os parceiros sociais estão à procura da melhor solução. Temos sentido do lado da nossa tutela sectorial o maior empenho para chegarmos a bom porto.

Que solução lhe parece mais viável para a sustentabilidade do Porto de Leixões?

É com certeza uma solução em que haja um novo contrato colectivo de trabalho, com novas condições, para um novo colectivo de pessoas, respeitando em absoluto as garantias daqueles que já hoje estão em actividade, dos tais 80 a 85 históricos.

Modelo dos investimentos baseia-se na autonomia que estamos a ter



ID: 33205320

17-12-2010



JOÃO MATOS FERNANDES
**"APDL NÃO PESA
AOS CONTRIBUINTES"**

/PÁGS 20 E 21