

**INTERVENÇÃO DO PRESIDENTE DA AEP - ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE PORTUGAL, JOSÉ ANTÓNIO FERREIRA DE BARROS, NO DIA REGIONAL DO ENGENHEIRO, SOB O TEMA «PORTUGAL – UMA NOVA CENTRALIDADE LOGÍSTICA», NO AUDITÓRIO PAULO QUINTELA, EM BRAGANÇA, NO DIA 29 DE SETEMBRO DE 2012.**

## **I Parte**

### **Orientação das políticas públicas e do investimento para os setores não transacionáveis: uma estratégia claramente errada!**

Ao longo das últimas décadas, temos vindo a assistir a uma orientação estratégica errada em termos de modelo de crescimento da economia portuguesa, traduzida no **afastamento do investimento** de sectores mais expostos à concorrência internacional (**“setores transacionáveis” da economia, como é por excelência a indústria transformadora**), em regra com maiores ganhos potenciais de produtividade e de eficiência, **por contraponto a uma concentração em sectores “mais protegidos”** (sectores regulados, como a eletricidade e as telecomunicações, ou as infraestruturas), **que foram apoiados pelas políticas públicas e pela banca.**

O **direcionamento para os setores não transacionáveis** da economia **teve como consequência um conjunto de custos excessivos** (rendas do setor energético; Parcerias Público Privadas; SCUTs ...) **que penalizaram seriamente** aquele que deveria ser considerado o **principal motor de desenvolvimento económico: o setor industrial!**

**Esta tendência foi particularmente gravosa para as regiões Norte e Centro do País, especializadas na produção de bens transacionáveis e com forte orientação exportadora.**

### **Desindustrialização crescente**

Desta forma, o nosso país tem vindo a assistir a uma crescente **“desindustrialização”**, traduzida na redução do peso relativo da indústria transformadora na produção (**Gráfico I**).

**Portugal assistiu, entre 1995 e 2010, a uma redução de cinco pontos percentuais (p.p.) do peso do VAB gerado pela indústria transformadora** (que caiu de mais de 18% para 13,5%), idêntica, em termos relativos, à observada na UE27. Há, contudo, algumas exceções, como é o caso da **Alemanha**, que **conseguiu sustentar esta tendência**, mantendo assim um forte peso do tecido industrial, com as repercussões que conhecemos em termos do seu desenvolvimento económico.

Não podemos descurar que **estas estatísticas incorporam alguma subavaliação do peso do setor industrial, por ignorarem os impactos indiretos e induzidos que este exerce noutros sectores**, a montante e a jusante, constituindo o núcleo duro das cadeias de valor globais onde está inserida. Também parte daquela redução estará associada a **fenómenos de outsourcing** (com a deslocação de funções de natureza terciária, até então desempenhadas pela indústria e como tal contabilizadas, para o sector dos serviços).

Mas não restam dúvidas:

- Estamos perante uma **forte quebra do peso da indústria na economia portuguesa**;
- **A competitividade presente e futura do País só será possível com a existência de uma indústria forte**, capaz de ser o suporte de várias atividades e de resolver, ou pelo menos minimizar, os problemas do desemprego e do desequilíbrio externo.

### **Intensidade exportadora aquém do desejável**

O **comportamento positivo das exportações portuguesas**, com ganhos de quota de mercado, **está a evitar uma quebra mais acentuada do PIB e a contribuir para uma redução substancial das necessidades de financiamento** da economia portuguesa.

O **resultado conseguido** em matéria de correção do défice da Balança Corrente **é justamente um sinal inequívoco da capacidade** de ajustamento do nosso setor produtivo, em particular do esforço acrescido por parte dos empresários **da indústria transformadora**. Basta pensar que **perto de dois terços das exportações totais portuguesas são de bens fabricados por este setor de atividade (Tabela I e Gráfico II)**, já para não referir a importância que tem vindo, crescentemente, a desempenhar ao nível da substituição de importações.

**Porém, em resultado da desindustrialização, as exportações portuguesas não cresceram tanto como deveriam**. Consequentemente, **a parcela da nossa produção total que é exportada não aumentou quanto seria desejável (Tabela II e Gráfico III)**.

É de salientar que a intensidade exportadora registou nos dois últimos anos uma evolução considerável (+4,5 p.p.), embora ainda muito aquém da média da UE e, sobretudo, do que é expectável face à dimensão do nosso País.

Porém, se recuarmos a 1985 (ano anterior à adesão de Portugal à então CEE), este indicador, comparativamente com o valor assumido em 2010, cresceu somente 1,4 p.p. (passou de 29,6% para 31%), **Gráfico IV**.

Seguramente, **se Portugal não tivesse assistido a um processo de desindustrialização o resultado alcançado em matéria de correção do défice externo já teria sido bem mais amplo**, traduzido, com elevada probabilidade, numa antecipação da trajetória ascendente da linha assinalada a vermelho no **Gráfico V**, com todas as implicações positivas que daí adviriam.

### **Face às atuais condições, o acréscimo das exportações é dificilmente sustentável**

**Contudo, há indicadores que mostram de forma muito clara que se nada for feito é de esperar que as exportações portuguesas não vão poder continuar a aumentar por muito mais tempo!**

**Difícilmente o nosso país conseguirá alcançar as desejadas metas da intensidade exportadora** (essencial para o reequilíbrio da nossa balança comercial, cujo peso terá de ser muito **superior a 40% do PIB**, mesmo sem descontar a redução que este vem verificando nos dois últimos anos) e criar novos postos de trabalho, preservando os já existentes e garantindo a sustentabilidade do emprego criado no âmbito das medidas recentemente implementadas, como é o caso do Programa Impulso Jovem.

Com efeito, **há vários anos que vimos assistindo a uma evolução negativa e continuada do investimento**, ou seja, da Formação Bruta de Capital Fixo, **o que, aliado ao grande número de insolvências, com encerramento das empresas e perda dos seus equipamentos produtivos, que se tem verificado, não nos vai permitir dispor de aparelho de produção capaz de ultrapassar as metas acima referidas.**

No ano passado, o investimento (FBCF) acentuou de forma expressiva a tendência de quebra registada ao longo dos últimos anos, com uma variação em termos reais de -11,4%, contra -4,1%, em 2010. **A taxa de investimento, medida pelo peso da FBCF no PIB**, sofreu uma redução de 19,8% em 2010 para 18,1% em 2011, o que **correspondeu ao valor mais baixo dos últimos anos (Gráfico VI).**

Também **a evolução recente da taxa de utilização da capacidade produtiva** da indústria transformadora **(Gráfico VII) é um sinal de que começa a estreitar a margem para aumentos significativos das exportações.** Desta forma, depressa chegaremos ao limite, teoricamente os 100%, mas na prática sempre inferior, da taxa de utilização do nosso parque industrial, a partir do qual só será possível aumentar significativamente as nossas exportações com aumentos na capacidade instalada nas nossas empresas.

Por tudo isto, tenho vindo a defender a necessidade urgente de que *sejam lançados estímulos ao investimento, em bens de equipamento, nos setores transacionáveis da economia, visando permitir um crescimento sustentado das exportações ou a substituição de importações em áreas onde o país dispõe dos necessários recursos e competências.*

## II Parte

### **A centralidade logística e o desenvolvimento económico**

Recordo que, há quatro anos, poucos meses depois de assumir funções como Presidente da AEP, recebi a visita do Embaixador do Uruguai e ouvi com muito interesse a sua apresentação do seu País, que era um dos países economicamente mais ricos (PIB *per capita*) da América do Sul.

Apesar de ser o segundo menor país da América do Sul, apenas maior que o Suriname, a sua grande vantagem residia, disse aquele Embaixador, no seu **posicionamento geográfico estratégico**, formando uma verdadeira plataforma logística (“corredor”) entre dois grandes mercados: a Argentina e o Brasil.

Interrogo-me, e interrogo os nossos governantes:

- **Não deveria Portugal aproveitar também a sua posição geoestratégica privilegiada - no cruzamento da América, da África e da Europa?**
- **Estar-se-á a prestar a devida atenção à próxima e significativa alteração das grandes rotas marítimas entre o Oriente e o Ocidente?**

Face à necessidade de intensificação da internacionalização da economia portuguesa, considero que **Portugal não pode nem deve deixar de aproveitar as excelentes oportunidades no novo horizonte do comércio mundial**, que podem resultar precisamente da valorização da sua posição geoestratégica!

A valorização do território, designadamente em termos de **uma boa e eficiente cobertura de uma rede de portos, plataformas logísticas e transportes**, ao permitir assegurar uma rapidez dos fluxos ao mais baixo custo, apresenta-se determinante no acréscimo da capacidade concorrencial de Portugal no mundo.

Com efeito, **a globalização dos mercados**, a **diminuição do ciclo de vida dos produtos** e a **externalização de muitas das atividades produtivas e da distribuição conferem ao transporte e à logística uma importância estratégica em termos de rendibilidade das empresas e de competitividade nos mercados internacionais.**

A aposta deverá ser colocada nas plataformas logísticas e *interfaces multimodais* que assegurem eficazmente a integração dos vários modos de transporte, visando a sua intermodalidade.

Por tudo isto, **tenho vindo a defender a criação de redes multimodais de transportes e logística, desenvolvendo a ferrovia para mercadorias, as plataformas logísticas e os portos, bem como a sua correta interligação (cada porto com, pelo menos, duas plataformas e cada uma destas desejavelmente com dois portos), com vista ao aproveitamento das oportunidades que a abertura próxima (em 2014) do canal do Panamá (i.e., das suas novas eclusas, que permitirão a passagem de grandes navios, os "Super Panamax") vai criar para a atividade portuária na Península Ibérica e para a sua desejada ligação ferroviária ao centro da Europa (Gráfico VIII).**

**Esta nova oportunidade é reforçada pela ameaça que a Primavera Árabe veio trazer para o Egito e outros países vizinhos do canal do Suez, hoje sob fortes pressões, de duração e desfecho imprevisível! Para não referirmos, ainda, a crescente ameaça da nova pirataria, no corno de África, com origem na Somália.**

Recordo, a este propósito, que na XXV Cimeira Luso-Espanhola, realizada no Porto, em maio deste ano, os Governos português e espanhol reafirmaram o seu *empenho no desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias, entre Portugal, Espanha e o resto da Europa, de forma a aumentar a competitividade das empresas do espaço ibérico, no contexto transeuropeu. Neste âmbito, reafirmou-se a importância estratégica das ligações em bitola europeia entre Lisboa-Sines-Caia-Madrid-Irún e Aveiro-Salamanca-Irun a concretizar o mais rapidamente possível.* Foi também decidido o **melhoramento da ligação ferroviária Porto-Vigo.**

**O porto de Sines terá, assim, de assumir rapidamente, nesta nova geografia, um papel determinante, como porto de grande fundo, capaz de receber todos aqueles super navios, porta contentores, cargueiros, petroleiros, continuando a assegurar o funcionamento e o desejável crescimento do seu polo petroquímico, mas sendo, sobretudo, um porto de *transshipment* para outros portos da costa europeia atlântica, desejavelmente até ao Havre, ou de escoamento de mercadorias, por via férrea, para Espanha e centro da Europa.**

A promoção do transporte marítimo e ferroviário, e a sua articulação e operação logísticas deverão, pois, merecer um enfoque especial, prosseguindo o objetivo de assegurar melhores ligações entre as regiões onde hoje se concentra a atividade produtiva e os nossos principais mercados, **aproveitando as enormes vantagens económicas para o nosso país, decorrentes desta sua nova centralidade geoestratégica e, portanto, logística.**

A este propósito, **quero fazer uma referência especial ao porto de Leixões, que tem servido a região Norte com particular eficiência,** registando significativo crescimento das exportações e da carga contentorizada. E hoje **é, quanto à carga contentorizada, o maior porto português.**

Para integrar o Porto de Leixões nos sistemas logísticos que utilizam a fachada atlântica da Península Ibérica, deverão ser prosseguidos objetivos de desenvolvimento, como promover a articulação com os restantes portos nacionais, a articulação entre os diferentes meios alternativos de transporte, o transporte intermodal, o desenvolvimento da navegação de cabotagem para **projetar o Porto de Leixões de forma a torná-lo fundamental no desenvolvimento do tráfego ibérico, europeu e transcontinental, potenciando a criação de uma plataforma de "transshipment" e de "feederings"**.

**Também a nível europeu**, entre os vários objetivos a alcançar no âmbito da estratégia global "Transportes 2050", conducente a um sistema de transportes competitivo, capaz de reforçar a mobilidade e diminuir as emissões de carbono, **destaca-se a necessária transferência do modo de transporte rodoviário, quer de passageiros quer de mercadorias, para o modo ferroviário e marítimo/fluviál**.

*Assim, foi estabelecido que "Até 2050, o transporte de médio curso de passageiros, em distâncias iguais ou superiores a 300 km, deveria, na sua maioria, ser transferido para o modo ferroviário" e que "Até 2030, 30% do transporte rodoviário de mercadorias, em distâncias superiores a 300 km, deveria ser transferido para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluviál, devendo essa percentagem ascender a mais de 50% até 2050".*

**Para além das questões de natureza ambiental**, com vista a reduzir de modo significativo as emissões de gases com efeito de estufa, à escala mundial, **a diminuição da utilização do modo de transporte terrestre a favor das vias férrea e marítima permite, ainda, ultrapassar os constrangimentos resultantes dos bloqueios ao trânsito de mercadorias** (situações a que ultimamente temos vindo a assistir com alguma frequência).

Desnecessário será referir o **impacto** que todos estes projetos e infraestruturas irão ter **sobre o desenvolvimento e a utilização da engenharia...**

### **O papel da nova macro-região europeia: RESOE**

A política europeia de desenvolvimento regional ter-se-á iniciado em 1975, com a criação do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ERDF. Esta política viria a ser reforçada com a adesão conjunta de Portugal e da Espanha à Comunidade Económica Europeia (CEE), em 1986.

O Ato Único, em 1987, viria reforçar aquelas políticas procurando esbater as disparidades entre as diversas regiões e, sobretudo, reduzir as diferenças com as regiões menos favorecidas. Com o Tratado de Maastricht reforçam-se as políticas de coesão económica e social e é criado o Fundo de Coesão, do qual irão beneficiar particularmente Portugal e a Espanha.

No início dos anos 90 surgia o primeiro programa INTERREG para reforçar a cooperação transfronteiriça, muito centrado em infraestruturas.

Em 1994 seguia-se o programa INTERREG II, no qual novas formas de cooperação transfronteiriça foram incluídas, e o programa INTERREG III, a partir de 2000, visando fortalecer a coesão e a cooperação transfronteiriças entre a Região Norte de Portugal e a Galiza.

A Xunta de Galicia e a Região Norte de Portugal constituíram uma Comunidade de Trabalho, em 31 de Outubro de 1991. Em 24 de Fevereiro de 2006 procedeu-se à adaptação dos seus conteúdos ao disposto no Tratado entre o Reino de Espanha e a República Portuguesa sobre cooperação transfronteiriça entre Instâncias e Entidades Territoriais, assinado em Valência no dia 3 de Outubro de 2002.

A Junta de Castilla y León e a Região Norte de Portugal tem vindo a desenvolver as suas atividades de cooperação através de uma Comunidade de Trabalho constituída em Bragança, em 19 de Janeiro de 2000. Em 27 de Janeiro de 2009 procedeu-se à adaptação dos seus conteúdos ao disposto no referido Tratado de Valência.

Na sequência destes acordos, e com o objetivo de favorecer e de aumentar a cooperação entre aquelas três regiões, agora na perspetiva das macro-regiões europeias, os Presidentes da Xunta de Galicia, da Junta de Castilla y León e da CCDRN, reunidos em Valladolid, em 17 de Setembro de 2010, acordaram constituir um organismo sem personalidade jurídica, a Macro-Região "Regiões do Sudoeste Europeu", abreviadamente denominada por "RESOE".

Considerando que a escala macro-regional é a mais adequada para a implementação de determinadas políticas e projetos, deliberaram desenvolver uma estratégia conjunta, a apresentar a instituições nacionais e aos organismos europeus, bem como à troca de informações e ao fomento da participação mútua nos diferentes espaços de cooperação transfronteiriça, inter-regional e transnacional nos quais os signatários participam.

Acordaram, ainda, em vir a solicitar às instâncias competentes o aumento dos fundos comunitários destinados à cooperação territorial, tendo como referência os montantes disponíveis durante última década do século XX.

Num contexto europeu, uma Macro-Região incluirá várias regiões de diferentes estados membros, agregados para resolver problemas ou desafios comuns, de acordo com uma política regional definida.

No horizonte pós 2013, e dentro do próximo Quadro Comunitário de Apoio, será certamente considerada a possibilidade de alocação de uma parte dos fundos de coesão expressamente para apoiar as estratégias das macro-regiões (**Gráfico IX**).

Estas poderão ainda candidatar esses projetos a fundos de entidades financeiras internacionais.

E este é, sem dúvida, um dos grandes objetivos das novas macro-regiões, a constituição de "lobbies" com peso e influência suficientes, junto da Comissão, para a angariação de fundos visando grandes projetos de interesse transnacional.

Para regiões periféricas da Europa, como é o caso do Norte de Portugal e da Galiza, ou de Bragança, confinando com a Galiza e Castela Leão, as questões em torno da mobilidade de pessoas e de mercadorias colocam-se com especial acuidade.

Portugal e Espanha iniciaram ao mesmo tempo o caminho no sentido da integração e da cooperação económica internacional. Aderiram à União Europeia na mesma altura e isso trouxe a ambos idênticos desafios e oportunidades.

A criação da nova Macro-Região “Regiões do Sudoeste Europeu” – RESOE, que integra o Norte de Portugal, a Galiza e Castela-Leão, (**Gráfico X**), é sem dúvida um exemplo de que continuamos juntos nessa caminhada.

Porém, a **nova Macro-Região foi já considerada pelas instâncias europeias de dimensão reduzida**, apontando-se para a **necessidade de atingir uma maior dimensão e escala, através de um alargamento a outras regiões.**

Assim, a região Centro de Portugal, as Astúrias e a Cantábria, em Espanha, a Aquitânia do Sul, Poitou-Charentes, a Bretanha e até a Baixa Normandia, em França, deveriam ser convocadas a aderir a este projeto.

A RESOE **teria assim uma dimensão “comparável” às Macro-Regiões do Báltico, do Danúbio e Adriático-Jónica**, criadas com diferentes objetivos, mas visando idênticas finalidades (**Gráficos XI, XII e XIII e Tabela III**).

**Reconheço a enorme importância desta “nova arquitetura regional”** (tendo sido convidado a participar desde a primeira hora nas reuniões da RESOE), como forma de partilhar estratégias e obter sinergias no âmbito de diferentes áreas, **com particular ênfase no desenvolvimento dos transportes e logística.**

Atendendo a que **no âmbito do horizonte no novo Quadro Comunitário 2014-2010 a escala macro-regional é considerada como a mais adequada**, com vista à implementação de diversas políticas de âmbito europeu e, conseqüentemente, à capacidade de concorrer e beneficiar de fundos comunitários, **há aqui uma janela de oportunidade para o desenvolvimento de projetos de investimento de grande monta e de caráter transnacional, que sirva simultaneamente os interesses regionais, nacionais e europeus.**

**A área dos transportes e logística é justamente um dos vários interesses comuns já estabelecidos no âmbito da RESOE.** No âmbito dos primeiros trabalhos preparatórios contavam-se como possíveis iniciativas:



- A elaboração de uma rede de plataformas logísticas cobrindo a área da Macro-região;
- O estabelecimento de uma rede classificada de portos, introduzindo o conceito de sistema multiporto e associando a cada porto a rede multimodal que assegure a cobertura do seu hinterland (rodoviária e ferroviária);
- Estabelecer um plano diretor da rede ferroviária de mercadorias da Macro-região e plataformas logísticas associadas aos aeroportos da região, que podem ser de carácter geral, como no Aeroporto Francisco Sá Carneiro ou especializado (pescado, p.e., como em Vigo).

A questão **Portugal – uma nova centralidade logística** deve, pois, ser encarada nesta perspetiva!

Reafirmo que Portugal não pode descurar o aproveitamento que a sua localização fronteiriça no Oeste da Europa confere, numa confluência de tráfegos marítimos procedentes de todo o mundo.

Estou inteiramente de acordo (tal como refere o Plano Estratégico dos Transportes Horizonte 2011-2015) que ***os portos portugueses devem ser verdadeiras rótulas de articulação das cadeias logísticas de transportes e em estreita articulação com a rede de plataformas logísticas***, de modo a oferecer às empresas condições de colocação dos seus produtos nos mercados de destino, a custos competitivos, com tempos de trânsito reduzidos e fiabilidade no transporte (...) Sem prejuízo da necessidade de contenção, no âmbito geral das finanças públicas, este é um dos sectores em que o esforço de investimento deve ser mantido por forma a melhorar as condições de competitividade do nosso País e contribuir para ultrapassar a atual situação económico-financeira, impulsionando as exportações, o crescimento económico sustentável e a criação de emprego”.

### **Por outro lado, Portugal não pode ficar de “braços cruzados” face a algumas ameaças de que vamos tendo conhecimento!**

Este esforço de aproveitamento e de otimização desta nossa nova centralidade, através do necessário e urgente investimento em Sines, permitindo a plena utilização das suas capacidades para distribuição de mercadorias por transshipment ou através da ferrovia, para a Europa, é ainda mais premente perante as **ameaças que se colocam às rotas marítimas atuais, do Suez, do Cabo e mesmo do Panamá, para as quais o nosso País deve estar muito atento.**

O Presidente russo, **Putin, declarou “oficialmente” aberta a rota do Ártico, em Julho deste ano, como alternativa ao Canal do Suez (Gráfico XIV).**

Apesar de se prever que, pelo menos até 2020, o avanço do degelo no Ártico não permitirá o funcionamento de uma rota permanente, é já do conhecimento público que **um magnata chinês adquiriu uma área, sem utilidade aparente, na Islândia, com vista à construção de um grande porto de mar.**

**Por outro lado**, apesar da posição privilegiada de Sines, no triângulo entre a América, a África e a Europa, não devemos ignorar que **está em curso, e em grande velocidade, a construção de um porto gigantesco em Tânger (Tânger II), que poderá revelar-se como uma alternativa a Sines (Gráfico XV).**

Por tudo isto, interrogo-me: **será que os nossos governantes não terão a visão estratégica, de médio e longo prazo, que estão a ter os marroquinos ou um magnata chinês?**

Não tenho a menor dúvida que **a nossa localização geoestratégica, no Atlântico, e na confluência dos três continentes referidos, poderá ser a chave para o nosso desenvolvimento futuro, se soubermos tomar, em tempo útil, as necessárias decisões de investimento e de organização e estruturação logística do nosso país,** como plataforma privilegiada no comércio global.

José António Ferreira de Barros, Eng<sup>o</sup>.  
Presidente da AEP