



Arquivo-J.A.

Alargar o raio de ação dos portos da Figueira e Aveiro pode ser uma solução

## 37% do movimento do Porto da Figueira pertence à Altri

O Grupo Altri defende a criação de uma “pool” de pilotos que possam exercer a sua atividade nos portos da Figueira da Foz e Aveiro

**Sendo um produtor europeu de referência no sector de pasta de papel, que importância têm os portos da Figueira da Foz e Aveiro nos negócios realizados pelo grupo Altri?**

A ALTRI exporta cerca de 95 por cento da sua produção e concentra no porto da Figueira da Foz as suas expedições por modo marítimo convencional. Entre exportações de pasta de papel e importações de madeira, o grupo movimenta cerca de 600.000 toneladas por ano, o que correspondeu em 2010 a cerca de 37 por cento do total movimentado na Figueira da Foz. Neste momento, o grupo utiliza pontualmente o porto de Aveiro, mas acreditamos que as novas acessibilidades, em construção, podem criar novas oportunidades de utilização daquele porto.

**Os dois portos são uma porta aberta para a Europa e resto do Mundo?**

Estes portos são uma importante alavanca do desenvolvimento da economia regional, apoiando as empresas locais na competitividade das suas exportações e nas importações, mas o raio de actuação destes portos supera largamente a região onde se inserem.

**A articulação entre o Porto de Aveiro e Figueira da Foz é bem feita ou necessita de mudanças?**

Eu diria que esta administração portuária, comum a ambos os portos, tem explorado de forma adequada as sinergias das

duas estruturas que gere. Obviamente que pode ir mais além, nomeadamente na gestão de recursos partilhados. Por exemplo, a necessidade de criação de uma “pool” de pilotos que possam exercer a sua atividade em ambos os portos.

**Qual o papel que os portos da região assumem no desenvolvimento económico da própria região e do país?**

A atividade logística é hoje uma fonte de criação de riqueza e emprego, e alguns países europeus como a Holanda, Bélgica ou Alemanha assumem-se como países logísticos onde essa atividade contribui com valores acima dos cinco por cento para o PIB. É de esperar que, noutro contexto económico, as condi-

ções que estes dois portos agora oferecem permitam atrair mais empresas para a região, já que as alternativas de transporte de um país periférico como o nosso passam em larga medida pela utilização do transporte marítimo.

**O que falta aos portos da região para se afirmarem no contexto nacional e internacional?**

Portugal ocupa um modesto lugar no índice de desenvolvimento logístico do Banco Mundial. Estamos longe dos países atrás referidos, mas os portos portugueses têm potencial para criar mais valor. Desde logo é urgente rever a lei dos portos e estabelecer a figura do “harbour master”, é necessário desenvolver as ligações ferroviárias aos portos (não necessariamente os da nossa região), dar mais estabilidade às administrações portuárias e mandatos longos, reduzir a concentração dos operadores portuários, rever a organização do trabalho portuário e promover a formação específica às actividades portuárias. Se formos capazes de fazer a mudança necessária, e se considerarmos as políticas de transportes propostas pelo Livro Branco da UE, é natural que consigamos migrar volume de outros modos de transporte para a via marítima (e daí para os portos) e será mais fácil alargar o raio de atuação dos nossos portos, nomeadamente em direcção a Espanha.

António Alves  
antonio.alves@asbeiras.pt

### dêstaque

► O grupo utiliza pontualmente o porto de Aveiro, mas acreditamos que as novas acessibilidades, em construção, podem criar novas oportunidades de utilização daquele porto

► As alternativas de transporte de um país periférico como o nosso passam em larga medida pela utilização do transporte marítimo