



CARLOS RAMOS, DA GARLAND, AFIRMA

Custos portuários têm que ser afectados à operação executada



GUILHERME OSSWALD
guilherme@vidaeconomica.pt

Os portos nacionais têm margem para serem mais competitivos. Existe uma legislação que ainda está desadequada da actual realidade portuária. Esta a posição manifestada por Carlos Ramos, gerente da Garland Navegação de Leixões, empresa que está representada na direcção da Associação dos Agentes de Navegação.

Carlos Ramos considera que há a possibilidade de os portos serem mais competitivos, mas não deixa de tecer críticas relativamente a certas orientações. Na sua opinião, a competitividade deve ser alcançada pela relação entre custo, tempo e produção. “Se bem que podemos melhorar nos tempos totais de estadia dos navios em porto, incrementando as produções dos vários intervenientes, no que respeita ao custo, essa melhoria deverá ser uma prioridade. “Mais uma vez, estamos perante uma lei desadequada às realidades que vivemos, onde os custos devem ser claramente afectados à operação efectivamente executada e não por turno com os ainda existentes “idle times”. Como exemplo, notamos recentemente as actualizações de algumas taxas – sanidade marítima, capitania, SEF – que são um verdadeiro escândalo. Este não é o caminho da competitividade.”

O responsável da Garland admite que tem havido um esforço do Governo no

sentido de simplificar procedimentos facilitadores das exportações. No entanto, ainda há um longo caminho a percorrer, tendo em conta uma maior eficácia. Há a possibilidade de os portos nacionais se tornarem mais competitivos. Estas as opiniões manifestadas por Carlos Ramos, gerente da Garland Navegação de Leixões. Esta empresa pertence à direcção da Associação dos Agentes de Navegação.

Defende que é necessária a modernização continuada das alfândegas, a completa integração de todas as autoridades portuárias – quer a nível físico, quer a nível de comunicação – e a inevitável redução de custos, seja para os clientes locais, seja para os armadores. “Ainda existe uma lacuna na ligação do carregador com todo o processo a jusante (despachante, alfândega, transitário, agente de carga e agente do navio). Chegámos ao cúmulo de estar a solicitar alterações à documentação à alfândega de contentores já carregados em navio. Em resumo, a legislação deve ser revista com o intuito de responsabilizar quem pratica a acção e não o transportador. Os papéis estão claramente invertidos.”

Informática levantou dificuldades

Quanto à introdução de toda uma série de ferramentas informáticas na actividade portuária, Carlos Romero admite que se verificaram vários benefícios, mas também

se levantaram inúmeras dificuldades. Refere aquele profissional a este propósito: “A exigência temporal, quantitativa e qualitativa aumentou exponencialmente. Os agentes de navegação foram, certamente, os mais prejudicados com a introdução do Simplex, pelo que fomos compelidos a procurar melhores profissionais e melhores meios, que consigam cumprir os exíguos prazos impostos pelas várias autoridades.”

Enquanto membro da direcção da Agepor, a Garland está permanentemente em contacto com todos os intervenientes, actuando activamente nas alterações aos procedimentos dos portos nacionais. Carlos Ramos faz questão em afirmar que a empresa tem sempre procurado que os problemas que lhe são colocados sejam encarados como desafios evolutivos. E está optimista quanto à evolução do sector portuário, em geral, e da “sua” empresa, em particular.

De facto, no ano passado, o grupo teve todas as suas empresas no azul, algo de inédito, tendo em conta o ano de crise que viveu. “Acreditamos que a única solução para ultrapassar este momento difícil é incrementar as exportações, o que se tem verificado, por exemplo, no Porto de Leixões. A Garland, no exercício transacto, movimentou 136 mil Teus (incluindo importação e exportação), quatro mil contentores tank e procedeu a 68 mil expedições individuais. A empresa conta com 285 colaboradores e a sua facturação anual ronda os 77 milhões de euros.