

Os setores dos transportes e logística assumem um papel nuclear no aumento das exportações nacionais. O objetivo é chegar aos 50% do PIB, mas conseguiremos com os custos de contexto atuais.

A logística e os transportes funcionam com um cordão umbilical. Cada um tem o seu papel, mas são indissociáveis. O professor do ISEL, Quaresma Dias, afirma que “a logística é o lubrificante que faz funcionar todas as peças”. É a partir daqui que se “minimiza os desperdícios, se maximiza as vantagens e se dá grande importância ao valor do tempo”. Do lado dos operadores, Nuno Rangel, presidente da A – Associação Portuguesa de Operadores Logísticos diz que “os desafios passam por antecipar tendências”, concretamente a multiplicidade de canais “que exige uma adaptação rápida à mudança”. Acrescenta que o crescimento do e-commerce “tem sido o principal desafio, assim como a principal oportunidade”.

Mas nesta miríade de desafios há um deles que obriga ao envolvimento forte dos poderes públicos: o setor portuário. Diz o advogado especialista nesta área e responsável pelo estudo sobre o “Modelo contratual e mecanismo de regulação do setor portuário” que Portugal é uma “peça no tabuleiro global”. O país terá de responder à globalização e às tendências de longo prazo do comércio marítimo internacional. E dá exemplo como sejam as “rotas com o Oriente, a crescente contentorização da carga e o aumento da capacidade e dimensão dos navios, a par da parceria Transatlântica de Comércio de Investimento entre os EUA e a UE, a par do novo quadro das políticas de transportes da UE. Qual é o risco se tudo isto não acontecer nos portos nacionais? O país ficar “irremediavelmente periférico e irrelevante”. As exportações nacionais ficarão totalmente dependentes de infraestruturas de outros países. A nível de infraestruturas o país vai assistir à privatização da CP Carga e da EMEF.

Quaresma Dias, professor no ISEL responde com a pergunta: Porque é que o Estado há de ter operadores rodoviários? Diz Tiago Sousa d'Alte que o Estado “precisa de melhorar os instrumentos de coordenação geral do setor”. E acrescenta que os contratos “devem permitir a fixação clara e a atualização dos objetivos dos operadores”. Refere ainda que o regime tarifário está datado.

Atualmente “carece de maior racionalidade económica”. No transporte rodoviário um destaque para o renting que está a ganhar projeção na frota automóvel das PME. Pedro Pessoa, da LeasePlan, alerta para o impacto do agravamento do IUC, e assinala que “o alargamento do benefício do incentivo ao abate às empresas que adquirem veículos através do renting” daria confiança ao mercado.