

## Entrevista con Luís Valente da Oliveira

**European Coordinator for Motorways of the Sea - Priority Project 21, Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission. Oporto, Portugal.**



*Luís Valente da Oliveira (born 1937) is graduated in Civil Engineering (1961), holds a M.Sc. in Transportation Planning (1971) and a Ph.D in Civil Engineering (1973). He became Full Professor of University of Oporto - Faculty of Engineering in 1980. He was Minister of Education and Scientific (1978-1979), Minister of Planning and Territorial Administration (1985-1995) and Minister of Public Works, Transports and Housing (2002-2003) in the Portuguese Governements. He is European Coordinator for PP 21, Motorways of the Sea, since September 2007.*

JFS



*O conceito de Auto-Estradas do Mar (AEM) , um conceito inovador, surgiu, em grande medida, como uma resposta da UE ao progressivo congestionamento dos grandes eixos rodoviários intra-comunitários e à necessidade de assegurar um processo de transporte mais eficiente do ponto de vista energético e ambiental. Em seu entender, quais as grandes potencialidades associadas a este conceito?*

LVO



Foi, de facto, assim que surgiu o conceito de Auto-Estradas do Mar. Entretanto, evoluiu para uma perspectiva mais abrangente que visa promover o transporte marítimo, tornando-o simultaneamente, mais eficaz, mais económico e, por isso, mais atraente e, ainda, mais amigo do ambiente.

Mantém-se a ambição de desviar para “arcos” marítimos o tráfego que percorre “arcos” terrestres congestionados mas acrescentaram-se acções, conhecidas como de “wider benefit” que têm a ver com a operacionalidade das tarefas a executar no próprio porto, com operações de segurança e definição de rotas seguras, com ligação aos carregadores e aos

navios e, também com a melhoria das condições ambientais do transporte marítimo.

As grandes potencialidades do conceito inicial, agora tornado mais abrangente respeitam à capacidade de atracção do transporte marítimo, melhorando, na sua globalidade, o movimento de cargas quer do exterior para os portos da União Europeia, quer entre portos da própria União, por via do fomento do “short sea shipping”.

[two third]



[/two\_th

ird]



## JFS

*O grande impulso às AEM e a sua afirmação estratégica no contexto das RTE-T consubstanciou-se no Livro Branco “A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a hora das opções”. Quais têm sido os principais constrangimentos à implementação plena deste conceito?*

## LVO



Tem havido um interesse generalizado pelas propostas de melhoria dos transportes marítimos que têm sido objecto de projectos apoiados pela Comissão. Os constrangimentos que podem ser apontados têm a ver com o apoio às modificações que a modernização implica. A frota mercante europeia, apesar de ser das mais modernas do mundo, conviria que experimentasse um abaixamento da sua idade média. Ora isso implica encargos financeiros que os armadores gostariam de ver subsidiados. Em relação às outras sugestões que têm vindo a ser produzidas, podia-se dizer que não há constrangimentos, porque elas significam melhoria das condições de operação. O problema reconduz-se, sistematicamente, ao apoio financeiro respeitante à modernização ou substituição de equipamentos julgados como ainda não suficientemente amortizados.

[\[two\\_third\]](#)



[/two\_third]



**JFS**

Qual o papel reservado às AEM no quadro da nova proposta de RTE-T?

LVO



O facto de os nove grandes “corredores” que constituem a ossatura do sistema rodod-ferroviário europeu começarem e terminarem em portos torna patente a vontade de dar continuidade, em terra, aos transportes marítimos que servem a União Europeia. Como se sabe, mais de oitenta por cento do que a Europa exporta ou importa é conduzido por via marítima. Ora as rotas marítimas têm de ser melhoradas nos aspectos antes apontados e os portos como pontos de charneira locais, devem ser “lubrificados” por todos os modos possíveis, quer internamente quer nas suas relações com o “hinterland” e com os próprios navios que transportam as cargas. É nisso que estamos agora apostados.

[\[two\\_third\]](#)



[/two\_th

[ird\]](#)



## JFS

Noutra perspectiva, analisando o *ranking* dos principais portos comerciais a nível mundial, é possível observar um balanceamento no sentido do Oriente e um certo declínio dos portos europeus. Como é que vê o papel dos portos europeus no comércio mundial no futuro?

LVO



Como se sabe, a União Europeia continua a ser o maior bloco comercial do mundo. Muita da produção mundial deslocou-se para o Oriente (China e Índia), nomeadamente a indústria transformadora. A Europa continua a produzir mas está a fazê-lo cada vez mais em relação a produtos com alto valor acrescentado e com alta tecnologia. Se em tonelagem os fluxos entre o Oriente e a União Europeia são maiores do que no sentido inverso, em valor os fluxos do sentido inverso são ainda muito expressivos. Tudo isso quer dizer que os portos Europeus continuam a ser vitais para a prosperidade da União, devendo curar-se da operacionalidade deles todos, procurando encontrar as ligações logísticas que minimizem os custos de transporte, de forma a assegurar a maior competitividade possível à produção europeia. Os portos europeus devem, por isso, procurar ser os mais eficientes do mundo, sempre no quadro das operações logísticas das quais eles representam articulações fundamentais.

[\[two\\_third\]](#)





[/two\_th

ird]



**JFS**

Para finalizar, que oportunidades considera poderem advir para as cidades portuárias europeias em resultado da implementação do conceito de AEM?

LVO



As cidades portuárias europeias foram classificadas em dois grandes grupos: os mais de 90 portos do chamado “core network” e os mais de trezentos do “comprehensive network”. Todos eles têm o seu papel. Se para os primeiros estão pensadas, fundamentalmente, relações exteriores da União, haverá algumas destas que podem ser orientadas para os segundos que acumularão com os do “short sea shipping” que tão necessárias são. O estímulo ao transporte marítimo que está em curso, incluindo os aspectos ambientais, torna as cidades portuárias particularmente atraentes, desde que os portos funcionem com eficácia. Para isso deve-se procurar que as comunidades portuárias sejam muito activas e intervenientes e que as relações entre as administrações portuárias e as administrações das cidades respectivas sejam as mais fluídas.

As segundas têm de ganhar a consciência de que os portos são um factor de prosperidade e de que, por isso, o reforço da base económica das áreas em que eles se inserem depende muito da sua eficácia. Mais do que uma boa colaboração, o que se deve querer é o estabelecimento de uma relação de “cumplicidade” entre ambas. Só dessa forma os portos passarão a representar um instrumento de desenvolvimento eficaz das áreas onde estão localizados.

---

**PP21 - Motorways of the Sea Priority Project 21**

## As Auto-Estradas do Mar e a Rede Transeuropeia de Transportes: desafios e oportunidades para as cidades portuárias



[Close](#)