

---

## CEGE adverte sobre riscos de Municipalização de Áreas Portuárias

---

O CEGE – Centro de Estudos de Gestão do ISEG, ouviu especialistas do setor portuário sobre o processo de descentralização que decorre atualmente, onde se prevê a transferência, nos próximos anos, de funções e áreas portuárias para os municípios, designadamente no que se refere às docas de recreio, docas de pesca, atividades marítimo-turísticas, zonas ribeirinhas e turísticas, dos portos atualmente sem uso portuário e o licenciamento do transporte regular, fluvial ou marítimo de passageiros (Cruzeiros?), e gestão de praias.

Concluiu que o modelo de atribuição de áreas de jurisdição aos portos é prática comum em todo o mundo, incluindo áreas com atividade portuária, áreas de reserva e expansão portuária e áreas de proteção da atividade portuária, que poderão no futuro vir a ser necessárias para a atividade portuária, em função das mudanças tecnológicas ou logísticas, hoje, ainda, desconhecidas, e, ainda, áreas de gestão comum com a atividade portuária, em termos de manutenção, dragagem, de usos comuns com os portos, entre outros.

Sem discordar do princípio de que as áreas urbanas, junto aos portos, devem ter uma gestão conjunta ou comum com os municípios, por concessão temporária, protocolos ou negociação e permuta, não pode deixar de alertar para a necessidade da implementação destas medidas gerais, no terreno, deverem ter em consideração cada situação específica, sob risco de colocarem em causa o futuro dos portos portugueses. Saliencia-se o seguinte:

- a) Em alguns portos as receitas de usos dominiais, que são ativos importantes, cobrem parte dos custos das atividades portuárias de interesse nacional, como por exemplo sucede nos aeroportos com as zonas de lojas, pelo que a sua perda pode implicar a necessidade de recurso aos impostos dos contribuintes, colocando esses portos em desequilíbrio financeiro e com problemas no diálogo social com os trabalhadores ligados a essas vertentes;
- b) Grande parte das docas de recreio ou pesca integradas em portos possuem de forma comum usos portuários diversos, albergando embarcações de combate à poluição, de autoridades, etc. e beneficiam de obras de manutenção, proteção marítima ou dragagens comuns, sendo ainda importante assegurar que não conflituam com os tráfegos marítimos de navios nos canais de navegação;
- c) O transporte fluvial regular é um tema nacional, ou pelo menos intermunicipal, uma continuidade das estradas nacionais, não devendo ser licenciado por este ou aquele município, mas sim pelo IMT ou por um porto;
- d) Algumas praias são zonas de potencial expansão portuária, pelo que devem ser vistas caso a caso;
- e) Nos outros países criaram-se regimes especiais de proteção do domínio portuário por ser de interesse nacional (Espanha, França, Itália, Holanda). Em Portugal avança-se em sentido contrário?
- f) Os cruzeiros de transporte de passageiros vão ser municipalizados? Ou devem afetar-se aos portos receitas de impostos cobrados pelo Estado sobre as despesas dos cruzeirista em Portugal, que permitam pagar as infraestruturas portuárias que os navios utilizam e incentivar o desenvolvimento deste importante negócio, que não permite a recuperação do investimento realizado pelos portos?
- g) As atividades marítimo-turísticas, desenvolvidas dentro de portos, devem ser licenciadas obedecendo a limitações da atividade portuária, pelos portos e não pelos municípios;

A municipalização exige prudência. Um exemplo, sendo agora importante criar infraestruturas novas para o fornecimento de LNG a navios, com instalações em terra, algo novo, torna-se necessário recorrer a terrenos que se pensava não serem precisos para funções portuárias. Questiona-se como se faria se o modelo das áreas de jurisdição portuária não tivesse, no passado, sido previsto com espaço amplo o suficiente para estas iniciativas, até então imprevisíveis?

Considera-se indispensável a realização de estudo aprofundado dos impactos económicos e financeiros destas medidas para os portos e a economia.

CEGE (21Mar17)