

10/10/2017

## Melhorar o que funciona bem. Corrigir o que funciona mal.

As tendências do comércio mundial e as dinâmicas e movimentos dos armadores globais são o tabuleiro sobre o qual todos os países definem o seu posicionamento e identificam as suas estratégias para alcançarem a melhor posição, por forma a assegurarem as maiores vantagens competitivas, neste complexo e difícil jogo.

As diferentes alianças entre armadores, as estratégias das suas redes, as diversas tipologias dos navios que compõem a sua frota, as escalas diretas e os portos de 'transshipment' ou até os terminais e serviços complementares que muitos apresentam no seu portfólio de ativos, são determinantes para a identificação das circunstâncias onde a oferta e a procura se cruzam e proporcionam a informação necessária para a definição do melhor posicionamento e estratégias que os países deverão ter, e um auxílio imprescindível na identificação dos objetivos para a atividade marítima e portuária de cada país. Aumentar as capacidades, as acessibilidades e a eficiência, são três pilares centrais da ação do Governo para aumentar a atividade marítimo-portuária e empurrar o seu crescimento, para que este atinja os 200 milhões de toneladas movimentadas, até 2025.

Sendo um objetivo alcançável, o caminho não é isento de dificuldades e riscos. Desde logo, a frouxa capacidade no desempenho da tomada de decisões políticas a tempo de aproveitar ciclos económicos mais robustos ou até conjunturas favoráveis ao investimento privado, é a primeira das dificuldades que se apresentam na linha de partida. Neste particular, o histórico, não é favorável e muito menos garantia da existência dessa capacidade. Para prová-lo basta recuar uma década e contabilizar os projetos que o País teve entre mãos e que não saíram do papel ou as oportunidades desperdiçadas porque a decisão política não aconteceu. Por outro lado, a lentidão atávica dos processos públicos, seja na sua vertente legal ou administrativa e a morosidade da avaliação da sustentabilidade das políticas e dos projetos, não contribuem para o bom desempenho na implementação dos objetivos traçados.

Se a isto juntarmos o ziguezaguear constante das estratégias e dos objetivos, fruto das geometrias partidárias, dos espasmos que os ciclos eleitorais proporcionam e dos frágeis equilíbrios que as governações sempre têm, obtemos, de forma cristalina, o enquadramento das dificuldades e dos riscos que os bons objetivos, sempre anunciados aos sete ventos, têm no caminho da sua efetivação.

Um ano depois destes objetivos terem sido anunciados e a meio da legislatura, importa aferir qual a fase de desenvolvimento em que se encontram cada um destes pilares. Com esse propósito a conversa com Ana Paula Vitorino, publicada nesta edição, é incontornável e imprescindível – no que respeita ao aumento das capacidades, seja dos novos terminais ou ampliações dos existentes, das acessibilidades marítimas e terrestres e à eficiência da atividade e da operação – mas também esclarecedora, pois coloca a nu o atrás descrito quanto à incapacidade na tomada de decisões, à lentidão dos processos e à morosidade nas avaliações.

Não há qualquer dúvida de que a clareza dos objetivos é positiva, mas para tal temos de melhorar o que está a funcionar bem e ter a coragem de corrigir o que funciona mal.

**Por:**

**Fonte:**