

AGEPOR – Discurso do Presidente Rui D’Orey

Quando: 13 de novembro

Onde: Escola Náutica Infante D. Henrique

Âmbito: 100 anos da atribuição de Alvará à Federação Marítima de Lisboa (Associação de classe)

Exmo. Senhor Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações;

Exmas. Senhoras Presidentes de Administrações Portuárias;

Exmo. Senhor Director-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM);

Exmo. Senhor Director-Regional dos Transportes dos Açores;

Exma. Senhora Sub-Directora-Geral da Administração Tributária e Aduaneira (ATA);

Exmo. Senhor Presidente da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT);

Exmo. Senhor Presidente da Escola Náutica Infante D. Henrique (ENIDH);

Exmo. Senhor representante da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM);

Exmo. Senhor Presidente da FONASBA;

Exmo. Senhor Presidente da ASECOB;

Exmos. Senhores Administradores, Representantes e Directores de Autoridades, Institutos e demais organismos públicos;

Exmos. Senhores Presidentes de Associações;

Exmos. Senhores Presidentes das Comunidades Portuárias;

Caras Associadas e caros Associados da AGEPOR;

Exmas, Senhoras e Senhores,

Agradeço a presença de todos neste evento tão importante para a AGEPOR.

Neste tempo de olhar o futuro a AGEPOR não esquece o passado. Somos AGEPOR porque outros fizeram caminho antes de nós e é justo que, 100 anos depois, esse esforço, talento, resiliência e resultados sejam celebrados.

Os primeiros registos que temos de associativismo dos Agentes de Navegação datam de 1913. Existia então a Federação Marítima dos Agentes de Navegação. Quatro anos depois, foi criada oficialmente a Federação Marítima de Lisboa, cujo Alvará é concedido em 13 de Novembro 1919. Celebramos hoje o centenário desse evento.

Já em 1924 é concedido Alvará à Associação dos Armadores Marítimos e Agentes de Navegação do Porto de Leixões. Com o advento da organização corporativa no Estado Novo aparece em 1939 o Grémio dos Agentes de Navegação do Centro de Portugal e, poucos anos depois, o Grémio dos Agentes de Navegação do Porto de Leixões. Assim funcionam durante cerca de 40 anos. Com a revolução de 1974 acaba o corporativismo e ambos os Grémios se transformam em Associações.

Nos anos 80 ganha relevo o alargamento da cobertura geográfica das associações que também acompanha esse desenvolvimento nas empresas. Com o tempo, a APAN cobre todos os portos do sul e centro, até à Figueira da Foz, e a AGENOR todos os portos ao norte do rio Mondego. No final do século XX havia um forte sentimento de pertença e posse dos associados para com as suas associações regionais. Porém, os dirigentes entenderam que o futuro estava mais além e souberam trilhar o caminho da associação NACIONAL. O caminho da AGEPOR.

Os nossos antecessores ultrapassaram os obstáculos e as dificuldades para que pudéssemos chegar à nossa dimensão e influência actuais. Hoje, quero prestar homenagem às Direcções e aos Órgãos Sociais das várias associações que nos precederam. Agradeço a quem foi fulcral para a criação da AGEPOR, e vários estão aqui presentes, e aos que conduziram a AGEPOR ao longo dos seus 20 anos. Lembro, concretamente, os Presidentes Bruno Bobone, Joaquim Azeredo, José Manuel Henriques e Óscar Burmester. Cada um, com as suas Direcções, soube afirmar inequivocamente a AGEPOR no plano marítimo-portuário português.

Mas esta afirmação acontece também graças ao António Belmar e aos que com ele trabalham diariamente na AGEPOR. São a antena constante da associação. O seu trabalho e alinhamento com os objectivos da AGEPOR vê-se em todo o lado, a todo o momento. Sem eles, não seríamos o que somos.

Estamos na Escola Náutica Infante D. Henrique por ser um local simbólico para todos nós. Queremos aqui sinalizar a importância da formação de profissionais do mar para que o nosso País se possa afirmar no mundo marítimo.

Há em Portugal uma tradição de Marinha Mercante de qualidade e, sobretudo, uma tradição de homens do mar de excepção. Estes profissionais integram mais tarde actividades chave nos portos – Autoridades Portuárias, Pilotos da barra, Agentes de Navegação, Operadores Portuários, Surveyors, etc. É vital que a Escola Náutica possa formar os homens do mar de amanhã. Hoje assistimos à recuperação dos navios sob bandeira portuguesa graças ao registo de navios da Madeira. Lançamos à escola um desafio de internacionalização como o têm feito outras escolas de referência nacionais noutros domínios da educação. A Escola Náutica tem condições únicas. Desde logo, estas magníficas instalações, viradas para o Tejo e para o mar, que com muita amabilidade foram cedidas para este evento. Muito obrigado ao Sr. Prof. Luis Baptista, Presidente da Escola Náutica!

O comércio é uma fonte de prosperidade. Progressivamente fez cair as fronteiras em todo o mundo. No entanto, parece que o mundo de agora não se quer conformar com

o esbater dessas fronteiras. Há um recuo no reforço da cooperação e do comércio mundiais e entre os Estados e os blocos políticos. É preocupante assistir à guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, entre os Estados Unidos e a Europa e mesmo dentro do continente americano. Até na construção da Europa, alicerce da Paz no continente desde a 2ª guerra mundial, assiste-se a tensões internas: entre os Estados originais e os de Leste; entre os do Norte e os do Sul; o BREXIT, etc.

No nosso mundo marítimo-portuário os armadores trilharam o caminho da consolidação. O número de companhias marítimas em cada segmento de mercado – contentores, navios tanque, navios de granel sólido, navios convencionais, etc – é cada vez mais reduzido e concentrado. Também a corrida à dimensão dos navios abrandou. Ainda haverá espaço para mais concentração de armadores e o tamanho médio dos navios continuará a crescer. Mas são outros os **desafios que ganham peso na agenda do futuro do sector**. São eles:

> Para começar, a digitalização. Só a enorme complexidade dos fretes marítimos explica porque não foi ainda mais longe a digitalização no sector. Mas ela vai chegar. Veremos aplicados aos fretes e aos navios, os modelos a que todos já nos habituámos, dos bilhetes de avião, cujos preços são totalmente públicos e variam conforme a data de compra. Também no *shipping*, os preços serão ainda mais dinâmicos, variando constantemente, em função do nível de carga de cada navio, de cada escala, de cada semana, etc. Haverá contratos de compromisso de quantidade, com espaços garantidos, e o correspondente frete morto quando a carga não se apresenta. É uma revolução que se aproxima e que estará mais próxima do que muitos creem.

> Em segundo lugar, a sustentabilidade. O cuidado com o planeta, com o ambiente, é uma preocupação que sobe na escala das agendas políticas. E o sector do *shipping* não o ignora. A IMO tem tido uma política pró-activa e intransigente na definição de novos padrões e metas que vão ao encontro destas preocupações. Prova disso, as novas regras de emissão de enxofre que entram em vigor já em 2020. Os armadores tiveram que optar entre passar a consumir combustível de baixo teor de enxofre, investir na colocação de *scrubbers* nos navios, ou escolher combustíveis mais limpos como o gás natural. A prazo, fala-se em hidrogénio, em metanol ou na tão-na-moda electricidade. Variam as estimativas sobre o impacto desta alteração nos custos, mas há referências a um aumento do custo global para a indústria na ordem dos 60 mil milhões de dólares. Este é apenas um exemplo, ao qual se somam iniciativas como avanços no controlo e tratamento das águas de lastro e a redução em 50% das emissões de gases com efeito de estufa até 2050 quando comparadas com o nível de emissões em 2008.

> Considero ainda a impressão 3D. A evolução desta tecnologia pode revolucionar o transporte marítimo, alterando profundamente os fluxos de mercadorias tal como os conhecemos hoje. O consumidor do comércio electrónico exige imediatismo e customização dos produtos. Existe a visão de que amanhã encomendamos *online* e que a nossa encomenda será impressa algures numa loja numa esquina próxima. Esta logica é radicalmente diferente dos modelos actuais de produção algures na China ou similar

e subsequente importação para os mercados de consumo. As implicações para o transporte marítimo são imensas.

> Destaco, por fim, a robotização, a automação, o *big data*, a Inteligência Artificial, a *Internet of Things*. Podíamos ficar o resto da noite a falar sobre o potencial de transformação que estas tecnologias trazem para o sector. Dos pequenos detalhes às alterações mais significativas – navios autónomos, terminais autónomos, totalmente ‘inteligentes’, etc. Fico-me pela visão de que amanhã a conjugação destas tecnologias poderá mudar a lógica dos horários dos navios, regulares e semanais, como conhecemos hoje. Amanhã, algoritmos potentes assentes em big data, vão otimizar a rotação de cada navio, em função da carga que vai a bordo, da carga esperada em cada porto, minimizando assim os custos do sistema global. Na prática, assistiremos a uma optimização da rede em tempo real, alimentada por um manancial de informação aliada à capacidade de a tratar. Um mundo novo!

É uma feliz coincidência que este jantar ocorra no princípio de uma nova legislatura, de um novo Governo. É, por isso, o momento certo para falarmos sobre os temas essenciais que devem estar na agenda política do nosso sector. É também o momento de renovar a nossa postura: a disponibilidade para colaborar, activa e construtivamente, com o Governo e com os nossos parceiros no desenvolvimento dos portos portugueses e do tráfego marítimo em Portugal. Somos actores incontornáveis e facilitadores interessados deste desígnio maravilhoso da economia portuguesa ao serviço de Portugal.

No plano Nacional, ponho em evidência **três grandes vectores para o desenvolvimento portuário**:

> O primeiro é a necessidade de investimento e capacidade dos portos. Já no congresso da AGEPOR em 2016, organizado sob o lema “O novo ciclo dos portos portugueses”, chamávamos a atenção para os investimentos necessários fazer em cada porto português, de forma a assegurar a continuidade do fantástico crescimento de tonelagem que se tinha registado nos últimos anos. Passámos de 64 milhões de toneladas em 2008 para quase 100 milhões de toneladas em 2018. Pouco depois, o Governo mostrou que estava em sintonia com o nosso pensamento apresentando e publicando no final desse ano de 2016 o documento “Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária”. Vimos aí consagrado, com alegria, o que defendíamos. O ritmo de concretização da estratégia tem sido mais lento do que desejaríamos e, sobretudo, mais lento do que os portos, o mercado e a economia necessitam. Há oportunidades que não se podem perder – estou a pensar, só para dar alguns exemplos, no alargamento da PSA Sines, no novo terminal Vasco da Gama de Sines, nas dragagens do porto de Setúbal, na modernização da LISCONT em Lisboa ou no Terminal -14 de Leixões.

Mas o segredo não está só no lado mar. São vitais para os portos as acessibilidades terrestres, rodoviárias, ferroviárias, fluviais e os portos secos. A nossa ambição vai para além do mercado português: inclui o transshipment e a penetração e captação de tráfego

em Espanha. Houve avanços na legislatura que agora termina. Esperamos que a nova legislatura traga a conclusão destes investimentos.

> O segundo vector de desenvolvimento é a conclusão da implementação do projecto da JUL – Janela Única Logística. A dimensão física tem de ser complementada e suportada por uma dimensão digital. Uma já não vive sem a outra. Os agentes de navegação são peça chave da JUL, actuando como *pivots* com os armadores e os navios, e como *pivots* com os demais intervenientes nas cadeias logísticas dos portos – Autoridades Portuárias, Alfândega, Capitania, SEF, Sanidade, Operadores portuários, Reboques, Amarradores, Carregadores, Recebedores, fornecedores de equipamentos e serviços a bordo, etc.

> Por fim, o terceiro vector é a paz social. Os portos nacionais, com especial incidência no porto de Lisboa, têm sido assolados por greves ou ameaças de greve, desde 2012. As segundas são apenas marginalmente menos más do que as primeiras. Os estivadores, sobretudo o sindicato SEAL, são os grandes protagonistas. Mas não são os únicos. Ainda que com pouco impacto, também houve algumas perturbações nas Administrações Portuárias. E não há crescimento portuário sem paz social. Não há crescimento portuário sem uma saudável cumplicidade entre os trabalhadores portuários e os demais *stakeholders* do porto. Basta ver os portos nacionais que crescem e os que marcam passo ou definham: a correlação com a paz social é directa e clara. O crescimento do porto traz prosperidade para todos. As greves matam os portos e a morte do porto só traz dor.

Os agentes de navegação de hoje são muito diferentes dos agentes de navegação de ontem. Assim como serão diferentes os de amanhã. O advento das cadeias logísticas e da intermodalidade, a concentração de armadores, o estabelecimento directo dos armadores como agentes de si próprios, a digitalização, a pressão competitiva sobre os *agency fees* e sobre os custos, a redução das fontes de receitas, a procura da escala e a cobertura geográfica, tudo isto contribui para mudar a face do agente de navegação. Mas a presença física do agente no porto e o seu papel de interlocutor local continuam a ser valiosos. Uma pequena demora num navio custa muito mais a um armador do que qualquer poupança, sempre irrisória, no custo do agente. Ouço falar da transformação do agente de navegação, mas não ouço anunciar o seu desaparecimento. Venham os navios que cá estaremos!

O agente de navegação parece estar para ficar e nós, AGEPOR, com ele. Creio que posso dizer que a AGEPOR é um interlocutor querido, ouvido e valorizado internacionalmente na FONASBA, na ECASBA, na FIMOP, etc. É querida, ouvida e valorizada por quem está nesta sala. E os que estão nesta sala representam os associados e os *stakeholders* com quem os agentes se relacionam. Representam as forças vivas dos portos portugueses.

A AGEPOR é conhecida pelo seu espírito construtivo, disponível, sério e eficaz. Mas também pela rigorosa defesa dos interesses de todos e de cada um dos seus associados, pela defesa dos interesses dos armadores que os agentes representam, pela defesa dos

portos portugueses do Continente e das Regiões Autónomas, pela defesa da eficiência portuária na sua dimensão de pilar da economia portuguesa.

Estamos empenhados num futuro que nos encontra confiantes, fortes e unidos pela herança que trazemos do passado. É o mar que nos liga!

Muito obrigado e um bem-haja a todos!