

Um país marítimo não pode abdicar de uma indústria naval

Ingenium, Julho-Agosto 2011

Esta foi a opinião expressa na sessão de encerramento do I Fórum Atlântico para a Inovação no Naval, por Tiago Pitta e Cunha, membro da Casa Civil do Presidente da República. Da sua intervenção transcrevemos aqui alguns extractos.

“A crise económica e a falência do nosso modelo de desenvolvimento e, por outro lado, o ressurgimento da exploração da nossa ligação ao mar devem ser vistos e aproveitados como uma oportunidade para as indústrias navais! Concretamente, num contexto de ressurgimento do mar, para as indústrias navais, onde podemos encontrar exactamente as oportunidades?

A nível internacional assistimos a cada vez mais globalização, o que implica mais comércio internacional e, logo, mais transportes marítimos. Daqui decorrem grandes oportunidades para as indústrias navais que saibam ser competitivas e simultaneamente suficientemente especializadas e diversificadas.

A este nível encontramos como factores de relevo a questão da protecção ambiental, do clima, da penalização do transporte rodoviário, da promoção de projectos como o dos clean ship, ou green vessels, da redução das emissões dos navios e do apoio ao transporte marítimo de curta distância (short sea shipping).

Onde estão as oportunidades aqui? Elas estão no facto de que se as políticas públicas europeias começarem a promover mais o transporte marítimo de curta distância, então investir na frota europeia de transporte marítimo de curta distância é uma aposta certa. Esta frota é de todos os tipos de embarcação que perfaz a frota europeia, a mais obsoleta: a média de idade dos navios ultrapassa os vinte anos e o problema existe tanto no transporte de mercadorias, como de pessoas, dado que os barcos de transporte de passageiros, de curta distância, isto é na sua maioria os ferry boats necessitam de ser substituídos ou no mínimo modernizados (retroffited).

Em bom rigor, poderíamos até pensar num programa comunitário que fosse desenhado para responder a este desafio, contribuindo para prosseguir os objectivos de várias políticas europeias ao mesmo tempo. Imagine-se, assim, que se concedia aos armadores da frota europeia de transportes marítimos de curta distância um subsídio destinado a mudarem de embarcações ou a modernizarem-nas e que essa actividade deveria ser realizada apenas em estaleiros europeus, porque a substituição ou reparação dos navios teria de obedecer ao fabrico de embarcações mais limpas, que fossem de encontro ao projecto referido do clean ship

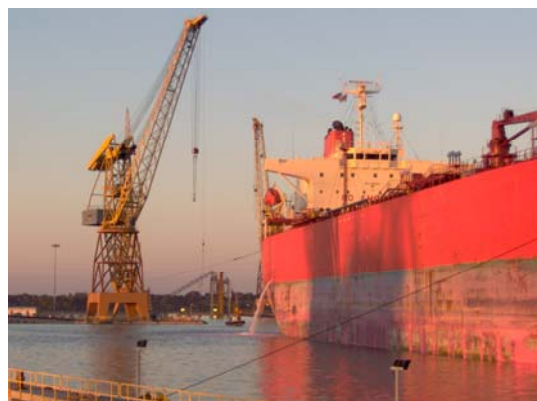
À escala europeia, ainda se podem antever novas oportunidades geradas pelas dinâmicas associadas às políticas das energias renováveis, de que tem resultado, em particular, o espectacular desenvolvimento da indústria eólica offshore; o interesse recente no fabrico de plataformas offshore multiusos; ou a tendência de obrigar ao desmantelamento de navios na Europa.

A nível nacional, iremos encontrar oportunidades no que se antevê será o desenvolvimento do turismo marítimo e da náutica de recreio. Trata-se de uma grande indústria europeia que vale 72 mil milhões de euros e a que Portugal se deveria agarrar, uma vez que ela é ainda incipiente no nosso país. Ainda a nível nacional, interessa igualmente renovar uma aposta na construção naval militar, que é uma carta sempre em cima da mesa, mas sempre adiada.

Outro aspecto importante é saber fugir aos grandes investimentos em custos de capital inicial (custos de instalação), em infra-estruturas como, por exemplo, docas secas e equipamentos caros como guindastes. O país poderia ainda virar-se mais para a indústria de equipamentos marítimos, devendo o sector das indústrias navais contribuir activamente para esbater a separação que existe entre indústrias navais e de equipamentos. Outra aposta que está por fazer é investir nas tecnologias subaquáticas e nos veículos subaquáticos, bem como na educação e treino do seu uso).

Ou seja, o que daqui resulta é uma visão das indústrias navais, não apenas como as empresas de construção e reparação naval que são, mas como empresas de todos os sectores ligados ao fabrico de plataformas para uso no mar, que incluam engenharia e arquitectura naval. Por outras palavras, as indústrias do mar do futuro deverão ser as futuras oficinas do mar, no sentido mais abrangente possível desse termo.

Num contexto, tão abrangente, o que pode ou o que deve fazer uma Associação das Indústrias Navais? Na minha opinião, deve continuar a tecer uma rede cada vez maior, mas simultaneamente cada vez mais espessa, das indústrias do sector e, no que me parece fundamental, das indústrias associadas. Uma rede que sirva dois aspectos fundamentais: contribua para aumentar a flexibilidade dos meios de produção do sector e para diversificar o seu produto final; e potencie o uso de capacidade instalada, de toda a capacidade instalada do sector em Portugal.



Se o declínio da ligação de Portugal ao mar foi também o declínio das indústrias navais no nosso país, uma expansão (que hoje já é incontornável) dessa ligação ao mar deverá significar também uma expansão das indústrias navais! Em conclusão, um país marítimo, como Portugal, não pode abdicar de uma indústria naval. Essa indústria é uma peça-chave para as demais indústrias do mar e, por essa razão, é uma peça-chave da Estratégia Nacional para o Mar, que Portugal quer desenvolver.”