

POLÍTICA DE TRANSPORTE DAS MATÉRIAS ENERGÉTICAS



O maior problema, que um país como Portugal enfrenta no momento presente, no que diz respeito à energia necessária que importa para a suas necessidades, é o de definir com precisão e objectividade a política do transporte das matérias produtoras de energia.

Primeiro deverá ser clarificado quais as energias (ou melhor, as suas matérias produtoras: — carvão, gás natural, petróleo ou nuclear) que o País (as instalações produtoras) pretende utilizar no consumo das suas actividades económicas do dia a dia e definir como garantir o abastecimento das mesmas por via duma ampla e segura diversificação das fontes dessas energias.

Tendo em conta que no momento presente essas fontes têm procedência estrangeira (com possível excepção do nuclear se esta energia for escolhida para futura utilização nacional) e assim será num futuro próximo (mesmo admitindo possível existência de petróleo e gás natural no nosso território/águas marítimas) há que realizar contratos de fornecimento das várias matérias energéticas, petróleo, carvão e gás natural, com fornecedores que as garantem nos prazos e nos preços mais convenientes para a nossa economia poder enfrentar a concorrência económica, e o custo de vida não se tornar insuportável para a maioria dos nossos cidadãos.

O País pode receber (importar) as matérias energéticas por vias (transportadores) diversas e por diferentes rotas de transporte. Mas os contratos de transporte que até ao momento presente têm oferecido as melhores condições de custo (frete mais baixos) são os que se processam utilizando a via marítima. O petróleo, o carvão e parte do gás que se consome entram no País por via de navios que ao momento não só nenhum deles arvora bandeira portuguesa como são de propriedade de armadores estrangeiros.

Os petroleiros (crude) e os metaneiros (gás) podem ser substituídos por *pipelines* em casos muitos especí-

ficos ao longo dos continentes. Portugal só tem condições de ser fornecido de gás natural por aquele tipo de transporte e mesmo este acabou, felizmente, por ser diversificado por navios, devido ao terminal construído em Sines.

O gás natural tendo-se rapidamente imposto no consumo mundial, por ser de entre todas as matérias a de tecnologia operacional mais limpa (menor emissão de CO₂) face à aceitação dos ambientalistas deverá continuar a ser a energia em maior expansão.

Quem está conhecedor destes problemas não tem qualquer dúvida em saber que nos dias de hoje, e nos próximos, o sector do transporte (em especial o marítimo) de matérias energéticas, à escala global, tem uma importância vital para todos os países.

E em muito especial para Portugal pois está quase 100% dele dependente — com a pequena excepção do que recebe pelo gasoduto Magreb-Ibérico —.

Sabendo-se da importância que o transporte marítimo tem e irá ter no futuro, fica-nos a pergunta de saber qual a política que a União Europeia, e obviamente Portugal, irá ter futuramente para o sector.

● Quais as tarefas que se escolherão para os sectores chaves da energia?

● Que providências se vão tomar para garantir o fornecimento marítimo das matérias energéticas necessárias aquelas tarefas?

● Como obter os financiamentos para essas tarefas?

● Qual o apoio a dar aos armadores?

● E no caso de Portugal vamos deixar a continuar a “dolorosa sangria” à balança comercial, pagando centenas de milhões de euros, em fretes mensalmente, aos transportadores (navios) estrangeiros?

● Como garantir pessoal suficiente e qualificado para as instalações a criar e para os navios modernos a adquirir?

Estas e outras questões mais estão a ser debatidas pelos economistas mundiais que gerem o mercado dos transportes marítimos para o petróleo, o carvão e o gás natural.

Mas não encontramos em Portugal o entusiasmo e a preocupação necessária e imprescindível para garantir que a nossa economia se fortaleça e o País consiga manter a sua independência económica por muitos anos mais.

Não escutámos ainda dum ministro das Finanças ou da Economia qualquer medida destinada a reduzir a mais dolorosa sangria do nosso dinheiro, que está a hipotecar o futuro dos nossos próximos vindouros, por via de enormes empréstimos bancários destinados aos armadores estrangeiros, para lhes pagar o transporte

(não falando no próprio custo das matérias importadas, inoportável para a nossa debilitada economia).

Será que esses senhores nunca leram a historia da SOPONATA, nascida em 1946, e os milhões de contos que essa empresa deu ao País, não só pelos fretes como pelos imensos ganhos e postos de trabalho, que geraram paralelamente devido à sua existência como armador português?

Que não se perca esta grande (e talvez última) oportunidade de programar UMA POLÍTICA DE TRANSPORTES DA ENERGIA para garantir o futuro de Portugal.

Joaquim Ferreira da Silva

Membro da Secção de Transporte
da Sociedade de Geografia de Lisboa

