

À
Exma. Senhora
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário
de Estado Adjunto do Primeiro-Ministro e
dos Assuntos Parlamentares
Dr.ª Catarina Gamboa

SUA REFERÊNCIA
N.º: 1705
ENT.:2859
PROC.

SUA COMUNICAÇÃO DE

NOSSA REFERÊNCIA
N.º:
ENT.: 2346/2019
PROC. 6/2019

DATA

ASSUNTO: Pergunta n.º 2287/XIII/4.ª de 14 de junho de 2019.

Encarrega-me Sua Ex.ª a Ministra do Mar de, dando resposta à pergunta identificada em epígrafe proveniente do Senhor Deputado Hélder Amaral (CDS-PP), informar que:

1. Como já foi publicamente anunciado encontra-se em processo legislativo - que demora o tempo que for necessário para que o Governo reúna todas as condições necessárias para a aprovação de um diploma – um projeto de diploma através do qual se pretendem aprovar as bases da concessão de exploração, em regime de serviço público, de um novo terminal de contentores no porto de Sines, Terminal Vasco da Gama, incluindo o seu projeto e construção.
A esta concessão é aplicável o Regime Jurídico da Operação Portuária (Decreto-Lei n.º 298/93) e as Bases Gerais das Concessões (Decreto-Lei n.º 324/94), que não foram revogados pelo Código dos Contratos Públicos e, nessa medida, não se trata de uma revisão ou reforma das Bases Gerais das Concessões. Trata-se, sim, de adequar o quadro normativo da operação portuária e da contratação pública às características específicas do projeto deste Terminal, no respeito das normas nacionais e do direito da União Europeia aplicáveis a estas matérias.
Assim, o que se prevê neste caso específico, com base em estudos de sustentabilidade económico-financeiros, é que a concessão possa ter a duração de 50 anos, o que corresponde ao prazo considerado necessário para a amortização e remuneração, em normais condições de rentabilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário.
2. Importa referir, de princípio, que os portos de Barcelona, Valência, Algeciras, Tanger Med (que, a partir de 27 de maio de 2019, passou a ter uma capacidade nominal de cerca de 9,5 milhões de TEU) e Sines são os que atualmente estão melhor posicionados como hubs (e em alguns casos, juntando uma forte penetração no hinterland ibérico) relativamente ao shipping internacional de



contentores na área do Westmed. No caso específico do porto de Valência, em 2017, movimentou cerca de 54% em carga de transshipment e tem, igualmente, um sólido hinterland, sendo considerado o porto natural do Mediterrâneo para os tráfegos do médio e extremo oriente.

Sucedo que, entre 2010 e 2017, o crescimento do tráfego de transshipment nesta região do Mediterrâneo atingiu valores superiores a 50% o que implicou que todos os citados portos tenham crescido neste tipo de tráfego, com especial realce para Sines que atingiu um incremento superior a 400%, passando de pouco mais de 400.000 TEU para quase 1,7 milhões de TEU em 7 anos.

Obviamente que a estratégia conjunta dos operadores portuários e dos armadores passou por se estabelecerem cadeias logísticas de menores custos no Westmed o que implicou uma política agressiva de captação do crescimento do tráfego, combinando a expansão da capacidade portuária (como é o caso vertente da candidatura da TIL/MSK à nova concessão do terminal portuário em Valência), a melhor utilização da capacidade dos navios (redirecionando a dimensão dos navios em função das linhas), a redução da velocidade (slow steaming) e o aparecimento de diversas alianças entre os armadores para a maximização da capacidade dos novos navios nas linhas regulares com capacidade superior a 18.000 TEU.

A MSK - enquanto empresa armadora - veio a integrar a aliança 2M, com a Maersk. A APM (do grupo Maersk) é uma operadora portuária que explora terminais em Algeciras e Tanger Med que, naturalmente, passou a receber navios da MSK como, igualmente, em Sines, se passaram a receber navios da Maersk. Embora se mantenha que estes portos possam constituir uma concorrência direta a Sines, na verdade, a partilha do crescimento do transshipment, até ao momento, tem sido favorável ao porto nacional.

Assim, o porto de Sines, com mais de 24 ligações regulares semanais e bissemanais, tem crescido não só em quantidade da mercadoria transportada, mas, igualmente, na rede global de serviços regulares prestados, com novos portos escalados regularmente, com o seu posicionamento privilegiado na confluência das principais rotas marítimas internacionais N/S e E/W.

Embora se considere que se deve seguir muito de perto a estratégia conjunta dos armadores e dos operadores portuários nesta região - sobretudo no que respeita aos desenvolvimentos que aumentem a capacidade dos portos concorrentes de Sines - ainda assim, toda esta questão deve ser analisada em conjunto com os diversos grupos com interesse na região, procurando-se, em Sines, manter os tráfegos e conquistar novos mercados como tem vindo a suceder nos últimos 10 anos.

Desta forma, tendo em conta o exposto e a estratégia mencionada, o investimento em causa não compromete a viabilidade do Terminal XXI, como se prova pelas atuais negociações em curso para a sua expansão, com a confiança plena do operador portuário (PSA).

3. A Comissão de Renegociação constituída para o terminal XXI em Sines e a PSA Singapura chegaram a um acordo para a nova fase de expansão do terminal, uma ampliação que tem previsto um investimento de cerca de 300 milhões de euros por parte do concessionário. Todavia, para além do rigoroso trabalho que está a ser feito pela comissão quanto à produção dos relatórios



necessários, o que é público é que tem sido entendimento da PSA que não existirá a assinatura de qualquer acordo sem se garantir a paz laboral no porto de Sines.

Relativamente ao projeto para o novo terminal de contentores no Barreiro (revisto quanto à nova localização e com capacidade para ser um terminal *multi-purpose*), não podemos ignorar que a APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A. solicitou à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) um prolongamento do prazo para a avaliação ambiental em seis meses uma vez que existiram referências da APA a impactos na qualidade da água e têm de ser feitos estudos adicionais que podem, muito bem, implicar a revisão de certos aspetos do projeto para se voltar a submeter a impacto ambiental. Estes acontecimentos, com os seus prazos legalmente previstos, não podem ser rigorosamente prognosticados e, nessa medida, têm obrigado a reformulações deste projeto. Naturalmente que, apesar do grande desejo de rapidamente se poder concretizar toda a Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária, o Governo só avançará com os projetos se e quando estiverem asseguradas todas as obrigações legais e quando existir certeza e segurança jurídicas para avançar com quaisquer alterações legislativas que se revelem necessárias.

4. Não é verdade que a UTAP tenha sido afastada da renegociação dos contratos de concessão portuárias. Aliás, a UTAP acompanha as únicas comissões de negociação ativas, no caso o porto de Lisboa e o porto de Sines.

O que foi, de facto, feito através do Despacho n.º 10869/2017 foi a revogação da extensão do regime das parcerias público-privadas a todo o processo de renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários, apesar de, expressamente, se prever um regime especial para as Administrações Portuárias.

Estas negociações, que se iniciaram em 2014, só começaram a produzir reais efeitos, que permitiram agora a conclusão das negociações com a Liscont após o Despacho n.º 2130/2018 que, além de indicar e nomear a atual presidente da Comissão de Negociação, redefiniu os objetivos inicialmente traçados à Comissão de Negociação tendo em vista o seu alinhamento com o Programa do XXI Governo Constitucional, em particular com a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 16 de novembro.

Com os melhores cumprimentos,

Diogo Carvalheda

Chefe de Gabinete