

8/21/2017

Portos: à espera de quê?

Todos os meses nos chegam notícias animadoras dos portos portugueses, com registos consecutivos de crescimento dos volumes de carga. Mas que isso não nos iluda quanto aos riscos que se avolumam sobre o futuro próximo do setor.

Os portos nacionais estão em vias de entrar num novo ciclo. O atual ciclo começou em 1993 com a privatização dos portos, materializada da atribuição das primeiras concessões de operação portuária. A avaliação é francamente positiva. Basta dizer que mesmo quando a economia nacional bateu no fundo, os portos portugueses continuaram em contraciclo o seu percurso de crescimento. Mas esse ciclo abeira-se agora do fim, terminando a maioria dessas concessões do norte ao sul do País no horizonte temporal da próxima década. Será necessário recolocar alguns desses activos no mercado, para fazer novas concessões – alguns, porque vários terminais na margem norte do porto de Lisboa têm o seu encerramento definitivo anunciado já para 2021. E em acréscimo aos terminais existentes, serão lançados novos terminais em Leixões, Lisboa e Sines, com as administrações portuárias a trabalhar para isso. Está o País apto a enfrentar esse segundo ciclo? A resposta é não.

Neste campo, o País está ainda no século XX. Porque data de 1993 o atual regime das concessões portuárias, e por isso vincado com as idiossincrasias e opções de então, quanto à duração e descrição do conteúdo contratual, bem como no acesso ao mercado, nomeadamente nas metodologias de concurso público.

Entretanto e em resultado da evolução do tempo, é um regime feito ainda de remendos e sobreposições legislativas, com cruzamentos mal resolvidos com a legislação sobreveniente do domínio hídrico, da contratação pública e, por fim, da regulação económica. A necessidade de reforma profunda desse regime é, aliás, uma evidência para a qual inúmeros observadores alertam: os operadores, os reguladores, o Tribunal de Contas, a Comissão Europeia. Os contratos de concessão têm por finalidade captar investimento e know-how para os portos. Para isso, devem fixar as condições jurídicas entre o ente público e o operador privado que permitem a este último realizar os investimentos próprios da posição em que fica investido: um prazo adequado, obrigações de investimento, obrigações de desempenho, monitorização, partilha de riscos, etc. Com um regime jurídico concessório desadequado, nem o Estado, nem os operadores, nem os utilizadores dos portos ficarão bem servidos. Se o regime jurídico atual é enfermo, como poderá o Estado oferecer (e oferecer-se!) a segurança jurídica adequada, um sólido quadro de certeza quanto ao

horizonte próximo da atividade? Que investidores se deixarão convencer, neste quadro, a realizar os investimentos pré-anunciados para o Barreiro (€700 milhões), Sines (€470 milhões) e Leixões (€320 milhões)? Este alerta não é meramente teórico: o novo regime legal espanhol estendeu em 2015 o prazo máximo legal para as concessões de operação portuária para 50 anos; e ao abrigo do seu regime transitório, a Puertos del Estado recebeu 323 pedidos de ampliação e 34 pedidos de prorrogação das atuais concessões, relativamente a 28 autoridades portuárias diferentes, totalizando um compromisso estimado de novo investimento privado superior a €1.651 milhões. Aqui ao lado.

No mundo competitivo dos portos, já partimos para o novo ciclo com um atraso.

por Tiago Souza d'Alte

Por:

Fonte: