

10/6/2017

Dependente da aprovação da nova localização Concurso para o novo terminal do Barreiro será lançado nesta legislatura

Em entrevista à Transportes em Revista, a Ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, revela que o aumento da capacidade nos portos nacionais é um dos pilares fundamentais para aumentar a carga movimentada. Sines e Leixões vão ter novos terminais de contentores, mas a Estratégia para o Aumento da Competitividade do Setor Portuário prevê ainda a construção do Terminal no Barreiro, cujo concurso poderá ser lançado ainda nesta legislatura, caso a nova localização – em frente à zona industrial - seja aprovada.



Transportes em Revista – A Estratégia para o Aumento da Competitividade do Setor Portuário faz parte de um plano mais abrangente que está a ser levado a cabo pelo Ministério do Mar e que passa por duplicar o peso da Economia do Mar na Economia nacional até 2020. Quais são os principais objetivos desta estratégia e as metas a atingir?

Ana Paula Vitorino – O objetivo é evidente e passa por aumentar fortemente a carga movimentada nos nossos portos. E queremos que seja carga de maior valor de modo a que os nossos portos tenham um crescimento significativo em termos globais. Para fazer isso temos de estar melhor integrados nas cadeias logísticas globais, os portos têm de ser mais eficientes, têm de ter a capacidade adequada e condições de atratividade... claro que estas condições não são necessariamente iguais em todos os portos.

TR – E fez questão de ir a cada um dos portos apresentar e explicar detalhadamente

qual a estratégia definida para essas infraestruturas portuárias...

APV – Eu não fui apenas apresentar a estratégia. Houve várias fases neste processo. Numa fase inicial reuni-me com todas as administrações portuárias e comunidades portuárias - nuns casos de uma forma mais formal e noutros menos formal - para detetar quais eram as lacunas, pontos negros e necessidades de cada porto. Depois foi feita a apresentação daquilo que era a nossa proposta e, mais tarde, foram também feitos alguns reajustamentos que surgiram em resultados dessas apresentações.

Em termos de estratégia existem várias componentes. Existe uma componente de aumento de capacidade, quer em termos de movimentação de cargas em terminal, quer em termos da capacidade de acesso aos portos.

Desde logo surge Sines que é, e continuará a ser, o principal “hub” nacional mas pretendemos que também o seja a nível internacional. Neste caso, existe uma componente que passa pela expansão do atual Terminal XXI, em que já existe um processo de interação entre a Administração do Porto de Sines e a PSA no sentido de identificar qual é a proposta da concessionária e quais são as contrapartidas que a PSA quer para que possa fazer essa mesma expansão.

TR – Esse é um processo que ainda está em curso?

APV – Sim, formalmente foi iniciado em fevereiro deste ano e a negociação ainda está a decorrer.

TR – O objetivo é que o operador assuma a totalidade do investimento necessário para a expansão tendo como contrapartida um aumento no prazo da concessão?

APV – Exato, mas o investimento não é só no alargamento do terminal. É também na aquisição de todos os equipamentos que serão necessários para a movimentação de carga. Já a construção de molhes, por exemplo, são um encargo da APS, porque estes poderão, no futuro, ser utilizados por vários terminais. Estes molhes ficarão no mesmo alinhamento da segunda componente bastante importante para o aumento da capacidade portuária e de movimentação de contentores no Porto de Sines, que é a construção do Terminal Vasco da Gama.

TR – Entretanto, já deu indicações à APS para começar a preparar esse concurso...

APV – Neste momento estão a ser realizados todos os estudos técnicos e que têm de estar concluídos no momento do lançamento do concurso. O próprio caderno de encargos também já está a ser preparado...

TR – Quando é que o concurso será lançado? Existe alguma previsão?

APV – O Terminal Vasco da Gama terá de estar em funcionamento no início da próxima década, logo, teremos de iniciar a obra, no máximo, dentro de um ano e meio. Portanto, teremos de lançar o concurso durante o primeiro trimestre do próximo ano..., mas, atenção,

não estou a dizer que será lançado nesse período, porque nestas questões existem sempre imponderáveis. Eu até gostaria que fosse este ano, e seria ótimo para o País, mas há procedimentos legais e prazos que têm de ser respeitados.

TR – A construção do Terminal Vasco da Gama poderá colocar em causa a relação que existe com a PSA, que é concessionária do Terminal XXI?

APV – Não. Em Lisboa, por exemplo, há três terminais de contentores que concorrem entre si. Só quem está dentro do sistema e teme a concorrência é que pode ter algum receio em relação a esta situação. Visto de fora, quer os observadores externos, quer os clientes e os economistas de uma forma geral vêm esta situação como normal. E eu, em particular, sou uma acérrima defensora da concorrência saudável. Aliás, a PSA também poderá concorrer ao concurso do novo terminal, não existe nenhum impedimento em relação a isso.

TR – Já existem interessados?

APV – Dificilmente iremos encontrar um projeto em que existam tantas manifestações de vontade de concorrer como em relação ao novo Terminal Vasco da Gama...



TR – Quando os dois terminais estiverem a funcionar qual é o objetivo em termos de movimentação de contentores?

APV – O que está programado, para o conjunto dos dois terminais, é atingir os 10 milhões de TEU's movimentados por ano.

TR – É desejável que nessa altura estejam já concluídos os projetos para as melhorias dos acessos que permitirão escoar as mercadorias de e para o “hinterland” de Sines...

APV – Isso é algo que é preciso desmistificar. Existe uma ligação ferroviária, existem ligações rodoviárias e ligações feeder, através do transhipment. Portanto, o Porto de Sines tem capacidade, neste momento, de escoar a sua carga por via terrestre, quer no modo rodoferroviário como também por via marítima. Se as ligações de distribuição puderem ser feitas por via marítima... melhor, porque é um modo que queremos fazer crescer.

Mas, para atingir o potencial de crescimento de 10 milhões de TEU's, que é o nosso

objetivo, é necessário garantir a melhoria das acessibilidades terrestres. Portanto, a melhoria da ligação ferroviária ao Porto de Sines é fundamental e é por isso que esse projeto está previsto no Plano Nacional de Reformas e no Ferrovia 2020. E, como é natural, temos vindo a trabalhar em conjunto com o Ministro das Infraestruturas nestas matérias...

TR – No Porto de Lisboa também está previsto um aumento da capacidade...

APV – Em Lisboa, temos uma questão: a urgência de aumentar a capacidade depende do sucesso da estratégia comercial. A primeira parte da estratégia comercial foi cumprida, porque conseguimos atingir uma estabilidade social no Porto de Lisboa que há muito não se via e estamos a recuperar as cargas. Por isso, agora temos de entrar em duas fases. Não há similitude com Sines, porque as situações são diferentes. Mas temos de aumentar a eficiência dos terminais e a capacidade do que existe.

Porém, não é alargando a área dos terminais...é aumentando a sua eficiência. Estamos já em negociações com o concessionário da Liscont para aumentar a capacidade do terminal por via do aumento da eficiência. Todos sabemos que a capacidade do terminal da Liscont pode ser praticamente duplicada sem existir aumento de área. Mas é preciso fazer algum investimento em infraestrutura, como por exemplo, o reforço do pavimento, etc.

TR – Essas negociações estão a ser feitas por quem?

APV – Temos representantes que dialogam com os concessionários. Nestes casos, é criada uma Comissão de Renegociação dos Contratos de Concessão, que têm representantes do Ministério do Mar, do Ministério das Finanças, das Administrações Portuárias...

TR – E por onde passa essa maior eficiência? Pela implementação de novos equipamentos, pela robotização...

APV – Normalmente, quando existem renegociações de contratos, existe uma sintonia de desejos, porque os concessionários também querem fazer essa renegociação de modo a que possam aumentar o seu negócio. Depois temos de concluir que tipo de investimentos são necessários, qual o tempo de amortização, qual o período necessário para estender a concessão... Os interesses são sempre antagónicos, porque nós queremos que eles façam maiores investimentos e os concessionários vão querer prazos maiores.

TR – Mas considera, por exemplo, que exista um modelo em que o aumento da movimentação nos terminais permita reduzir o valor das rendas que são pagas às Administrações Portuárias?

APV – Ora bem, as Administrações Portuárias (AP's) precisam de fazer investimentos, mas só o farão se tiverem rendimentos suficientes para o fazer. Não são investimentos de cariz social. Os nossos portos têm de ser sustentáveis e lucrativos. Não se pode querer em simultâneo que os portos invistam e que os utilizadores não paguem nada. É incompatível. As AP's só podem investir se tiverem rendas. Estamos a falar de investimentos que

permitam o usufruto de todos os utilizadores, como os molhes, os canais de navegação, a recuperação de muralhas, etc.

TR – Estamos a falar de um modelo de “Landlord Port”. Mas existem outros modelos...

APV – É o modelo que escolhemos há vários anos e que tem tido mais sucesso a nível internacional. Sim, existem outros modelos, mas os países que os testaram têm voltado atrás sistematicamente. Veja-se o caso do Reino Unido, em que houve a privatização total dos portos e que neste momento estão a tentar encontrar alternativas de portos não privativos. O princípio é que a atividade económica deve ser privada, mas em Portugal o domínio público hídrico é domínio público, não pode ser vendido. E isso não é chocante para as Economias modernas...veja-se o caso dos Estados Unidos, em que as Autoridades Portuárias são públicas. E se formos analisar as grandes Economias mundiais, os modelos portuários são semelhantes ao nosso.

TR – Este modelo está, portanto, longe de estar esgotado?

APV – Os modelos são sempre evolutivos...nos períodos de concessão, na liberdade tarifária, nas formas de negociação. Mas eu acredito no funcionamento do mercado e não é arrasando os serviços públicos que melhoramos o funcionamento da Economia.

TR – Voltando ao Porto de Lisboa e à questão do aumento da capacidade. Considera que alguns dos terminais que existem na margem norte possam vir a ser deslocalizados para a margem sul do Tejo ou para Setúbal?

APV – Em primeiro lugar, devo dizer que tem de existir uma parceria sistemática entre as Autoridades Portuárias e quem tem a competência legal e democrática de ordenar e gerir o território. Essa análise nunca a faria agora. Dia 1 de outubro iremos ter eleições autárquicas e tudo aquilo que são decisões que dependem das autarquias estão em “standby”. Só depois se irá analisar essa hipótese. Mas será sempre inviável qualquer eliminação destes terminais enquanto não houver alternativas. Na estratégia comercial para o crescimento do Porto de Lisboa, e se tudo correr bem, iremos ter um problema de capacidade que é necessário resolver. E para isso temos de ter alternativas.

TR – O Porto de Setúbal pode servir como apoio ao Porto de Lisboa, nesse aspeto? Qual é e será a relação entre os dois portos?

APV – O Porto de Setúbal tem um papel extremamente importante, como porto industrial, no apoio à Economia nacional. Em Setúbal é necessário outro acréscimo de capacidade, que passa por poder receber navios maiores. O acréscimo de capacidade está relacionado com a acessibilidade marítima e esse trabalho já está a ser feito. Setúbal está hoje no mercado concorrencial portuário e tem tido bons resultados...e vai conseguir ter melhores quando começar a receber navios maiores. A mesma questão se coloca em Leixões, que como

sabem, tem tido um comportamento económico muito bom.

TR – O Porto de Leixões tem potencial para se tornar uma referência do norte ibérico?

APV – Leixões é um porto que nos orgulha há muitos anos. E julgo que já é uma referência, quando comparado com os portos do norte de Espanha, como Vigo. O Porto de Leixões afirma-se cada vez mais como um porto de primeira divisão. Mas agora o Porto de Leixões também tem que dar o salto em termos de capacidade. Já foram concluídas as negociações para aumentar a eficiência e capacidade do que existe, quer do terminal de contentores sul, quer do terminal de granéis. Em ambos vai existir mais investimento e um pequeno acréscimo dos prazos de concessão, que será de mais cinco anos. O investimento no terminal de contentores sul será significativo, na ordem dos 43 milhões de euros e permitirá atingir os 620 mil TEU's. Parte deste investimento será para aumentar a área de estacionamento e melhorar as infraestruturas e outra parte do investimento será aplicado em equipamentos novos.

Mas há outra infraestrutura necessária, que é o novo terminal de contentores de Leixões que terá fundos de -14 metros.

TR – A ineficiência da ferrovia em Leixões também será resolvida?

APV – Sempre resisti muito a que afastassem a ferrovia do Porto do Leixões, desde o tempo em que fui Secretária de Estado dos Transportes. Obrigatoriamente, o novo terminal de contentores terá de ter uma ligação ferroviária, mas também iremos replanear todo o ramal ferroviário de acesso ao porto. Outra parte que também é importante são as áreas logísticas. Não faz sentido nenhum que a área logística ligada à distribuição macro não tenha ferrovia. Claro que outras plataformas, aquelas que estão mais ligadas à distribuição urbana, não precisam de ter ligação ferroviária uma vez que fazem um tipo de distribuição capilar e local.

TR – Maiores navios em Leixões significa também mais transshipment e ganhar maior dimensão no norte ibérico?

APV – Com certeza. O Porto de Leixões tem de passar para o patamar seguinte. Mas para o fazer tem de existir mais capacidade e se não o fizermos os portos espanhóis fazem-no. A nossa estratégia para o aumento da competitividade passa por aumentar a capacidade dos terminais onde é necessário, modernizar os equipamentos de movimentação de carga e aumentar a profundidade dos canais de acesso permitindo a vinda de navios maiores. Mas existe ainda uma componente bastante importante que ainda não anunciei. A novidade é que no início de agosto foi lançado o concurso público internacional para a construção da Janela Única Logística. É o terceiro vetor para o aumento da competitividade dos portos e que passa pelo aumento da eficiência processual e administrativa. Atribuí essa competência à DGRM e não à APP – Associação de Portos de Portugal, porque entendo que ao passarmos da atividade portuária para a atividade logística, estamos a abordar uma questão

mais macro e que está relacionada com as cadeias logísticas.

TR – Em que vai consistir a Janela Única Logística (JUL)?

APV – A JUL irá permitir tratar informaticamente todos os procedimentos ligados à atividade de movimentação de cargas, quer na chegada e partida por via marítima, ferroviária e rodoviária. E vamos também, tendencialmente, abranger os grandes consumidores e abastecedores.



TR – Sines e Leixões irão ter um novo terminal de contentores, mas a Estratégia para o Aumento da Competitividade do Setor Portuário, prevê ainda a construção de mais um terminal, porventura aquele que é mais mediático e que mais dúvidas suscita: o Terminal do Barreiro. Em que situação estamos?

APV – Quando iniciei estas funções fiz esta afirmação que mantenho: os decisores não podem ter preconceitos e esta não pode ser uma decisão tomada por capricho, mas com base em estudos técnicos fundamentados. Não existia um verdadeiro estudo relativamente a uma matéria considerada como crítica, que era a questão das dragagens. Havia uma abordagem, mas o estudo não estava feito. Entretanto, todos os estudos foram realizados. Do ponto de vista municipal, a Câmara do Barreiro considera que este projeto é fundamental para o seu desenvolvimento económico e social. A determinada altura comprovou-se a viabilidade técnica e operacional do terminal e também foram apontadas vantagens do ponto de vista ambiental, isto é, que os benefícios económicos e sociais eram superiores aos danos ambientais. Tudo indicava que a avaliação seria positiva. Mas, e chamei a atenção para isso, a localização do terminal, tal como estava previsto, estava mesmo em frente à área ribeirinha. E houve um parecer negativo relativamente a esta questão por parte de todas as forças políticas representadas na Assembleia Municipal. O que propus ao senhor Presidente da Câmara foi fazer alguns ajustamentos para podermos avançar com o processo de uma forma mais confortável. Vale a pena pararmos e reconfigurarmos para depois avançar, porque o problema não era económico nem de dragagens. O problema era que íamos construir um porto à frente da área ribeirinha quando o podemos construir um pouco mais ao lado, à frente da zona industrial. Entretanto, criei um grupo de trabalho, que irá estudar esta matéria assim como a componente das acessibilidades terrestres. Com esta nova localização, ao nível das dragagens, posso revelar que tivemos mais surpresas agradáveis do que desagradáveis,...

TR – Se esta localização for confirmada, quando poderá ser lançado o concurso para a construção do Terminal do Barreiro?

APV – Se a conclusão for essa penso que o concurso será lançado ainda durante esta legislatura.

TR – Recentemente, o Governo aprovou a criação de um regime especial de tributação aplicável ao transporte marítimo, a chamada “tonnage tax”, e ainda um regime especial de benefícios fiscais e contributivos aplicáveis aos respetivos tripulantes. O objetivo é ter cada vez mais navios no Registo Nacional Convencional?

APV – É uma excelente notícia e neste momento o documento está para parecer prévio da Comissão Europeia. Esperamos a resposta já em setembro, para depois a nova legislação ir para a Assembleia da República. No caso da “tonnage tax” escolhemos o modelo mais favorável que encontramos na União Europeia e não vale a pena as pessoas começarem a dizer que existem modelos mais favoráveis na Nigéria ou na Libéria... nós vivemos na Europa e é com os valores do Estado social europeu que queremos continuar a viver. Queremos ser os mais competitivos do ponto de vista económico dentro de um quadro de valores da União Europeia. O nosso modelo, além da “tonnage tax”, inclui um modelo contributivo que respeita aquilo que é o nosso vínculo com a legislação internacional em matéria de Segurança Social, que é a convenção sobre o trabalho marítimo da OIT – Organização Internacional do Trabalho. E temos que ter nove proteções obrigatórias, por exemplo, ao nível da doença, do desemprego, entre outras. Há outros países que não as têm... e nós também não as temos no caso do MAR, o Registo da Madeira. Mas esse é um segundo registo e não é o registo convencional, que é o espelho do Estado português. A nova legislação é uma forma de captar mais navios para o Registo Convencional e é uma ajuda de Estado que irá trazer mais benefícios fiscais para os armadores e trabalhadores.

TR – Houve várias críticas por, numa primeira fase, não se ter incluído o MAR na nova legislação, situação que depois foi alterada. Afinal, o que se passou?

APV – Isso foi um mal-entendido. Não vedámos nenhum acesso aos navios do Registo da Madeira. Só que não se podem acumular os benefícios da “tonnage tax” com os benefícios fiscais que os armadores têm por estarem registados na Zona Franca da Madeira. Os armadores têm que optar por uma ou outra. Mas volto a dizer, queremos captar mais navios e tráfego. Só que o nosso campeonato não é contar os navios que temos registados. Queremos é que os armadores estejam cá sedeados e tenham aqui o controlo efetivo das suas empresas. Portanto, queremos empresas que sejam um sujeito passivo em Portugal.

TR – Essa estratégia poderá ter implicações muito positivas em outras áreas, como por exemplo, na reparação e construção naval...

APV – Exatamente, porque o centro de decisão passa a ser Portugal.

TR – E temos condições e capacidade para ser competitivos nesta área?

APV – Sim, e não é só a Lisnave. Até o próprio Arsenal do Alfeite... Por outro lado, um dos investimentos que está previsto no documento sobre a Estratégia para o Aumento da Competitividade do Setor Portuário, é o aprofundamento do canal de acesso ao Porto de

Viana do Castelo e que irá permitir a entrada de maiores navios para reparação nos Estaleiros Navais. A indústria naval portuguesa tem aqui uma oportunidade para se posicionar e não é só na construção e reparação de navios, mas também em áreas como a aquacultura, as renováveis offshore, a náutica de recreio, entre outras. E com o apoio do Governo, podem diversificar as suas atividades. O Governo vai publicar agora os avisos para o Fundo Azul em que fazemos a ligação entre as energias renováveis oceânicas, os centros de investigação e as indústrias tradicionais. A indústria naval pode e deve apostar nestas áreas para poder criar escala e ganhar sustentabilidade.

TR – Qual a estratégia do Governo para transformar Portugal numa área de abastecimento de navios a GNL e num hub exportador de GNL?

APV – Esta é outra componente da nossa estratégia. O que realmente queremos é ter uma estratégia séria para a industrialização dos nossos portos e para o desenvolvimento da Economia.

Sempre reivindicamos, por razões óbvias, uma centralidade atlântica em termos de rotas marítimas, mas só a teremos se tivermos capacidade, eficiência e respondermos às necessidades das frotas. E uma dessas necessidades é a capacidade de abastecimento dos navios. E o GNL é um dos combustíveis do futuro... ainda não é, mas queremos estar preparados para isso. E iremos ter várias “estações de serviço” preparadas para abastecer os navios em todas as rotas marítimas. Aliás, já desafiei as Regiões Autónomas para avançarmos juntos nesta estratégia.

por Pedro Costa Pereira e fotos de Bernardo Pereira

Por:

Fonte: