

Terminal de Santa Apolónia estreia novas regras para concessões nos portos. Há nove contratos a chegar ao fim em 2025

URL: <https://eco.sapo.pt/2024/12/20/terminal-de-santa-apolonia-estrela-novas-regras-para-concessoes-nos-portos-ha-nove-contratos-a-chegar-ao-fim-em-2025/>

O prazo das novas concessões portuárias já pode ir até aos 75 anos. Uma alteração que, diz o setor, poderá incentivar o investimento e a renovação das infraestruturas e equipamentos.

O terminal de Santa Apolónia, em Lisboa, será o primeiro a testar as novas regras das concessões portuárias, que viram o prazo máximo dos contratos aumentar de 30 para 75 anos. Apenas em 2025, há nove contratos que chegam ao fim e que podem aplicar as novas regras. Além das concessões portuárias que vencem no próximo ano, há ainda grandes projetos, como o lançamento do novo terminal de contentores do Porto de Leixões, que podem aplicar prazos de contrato de mais longos, em troca de investimentos mais robustos.

Os contratos de concessão portuária - novos e em execução - podem ir até um prazo máximo de 75 anos, já incluindo eventuais prorrogações. A alteração já vinha a ser preparada pelo anterior Executivo de António Costa, mas foi aprovada pelo Governo de Luís Montenegro no passado mês de outubro e publicada em Diário da República no passado dia 25 de novembro. Esta medida era há muito reclamada pelo setor e pretende criar condições para incentivar maiores investimentos, dando tempo aos operadores portuários para recuperarem o seu investimento.

Com sete contratos a chegarem ao fim nos próximos 12 meses, Lisboa terá oportunidade para optar por prorrogações ou novos concursos com prazos mais extensos, caso o projeto assim o exija. O primeiro terminal que irá a concurso é "multipurpose" de Lisboa, de contentores de Santa Apolónia, com o fim da concessão a 8 de abril de 2025. O terminal de granéis alimentares do Beato e da Trafaria, ambos concessionados à Silopor, que está em liquidação desde 2001 e sem capacidade de fazer investimentos, vencem a 29 de junho.

SiloporSilopor

O terminal de granéis alimentares de Palença, o de granéis líquidos do Barreiro, assim como o multiusos do Beato e multiusos do Poço do Bispo são os outros terminais cujos contratos vencem apenas em Lisboa. Um pouco mais a Sul, o terminal de movimentação de granéis sólidos do Porto de Setúbal, inicialmente concessionado por 25 anos e que já conta com uma prorrogação de cinco anos, vence no final de junho. Em Sines, a concessão do Terminal Petroquímico, adjudicada à Repsol, termina no final de 2025.

Havia ainda outras duas concessões a vencerem no Porto de Setúbal, à Sadoport e à Tersado, mas que foram recentemente prolongadas por um período de dez anos.

Quanto às concessões a terminarem em Lisboa, Carlos Correia, presidente do Conselho de Administração dos Porto de Setúbal (APSS) e Lisboa (APL), referiu no passado mês de setembro que idealiza a redução do número de concessões. "São concessões demasiadamente retalhadas que condicionam a sua operacionalidade. O que vamos propor é a redução do número de concessões. Idealizamos ali um terminal de contentores e um terminal multiusos - duas concessões. O secretário de Estado depois dirá", comentou na Porto Maritime Week, que decorreu nos dias 23 e 24 de setembro.

A APSS pretende avançar com uma nova concessão que poderá já beneficiar da extensão do prazo máximo dos contratos portuários para 75 anos, uma vez que "30 anos não seriam suficientes para sustentar esses investimentos", sustentou na mesma ocasião. Em cima da mesa está um projeto para uma nova concessão direcionada para o segmento automóvel de pesados. As novas concessões "estarão preparadas para suportar as eólicas offshore, mas não se esgotam nisso". "Preveem possibilidade de ter outros tipos de movimentação de carga, associada a essas eólicas offshore", explicou Carlos Correia.

Esta decisão estratégica do aumento do prazo máximo das concessões de 30 para 75 anos permitirá incentivar o investimento mais robusto nos portos, nomeadamente naqueles que necessitam de fazer face não só aos atuais desafios ambientais, mas também às necessidades infraestruturais.

Associação dos Portos de Portugal

Mais a Norte, o Porto de Leixões prepara-se para divulgar o seu novo plano estratégico, no qual tem estado a trabalhar ao longo do ano e que envolve a expansão do porto, para dar resposta às necessidades da região.

Ainda que não sejam conhecidos para já os detalhes deste plano, o organismo liderado por João Neves preparou um documento assente em três pilares: sustentabilidade económica e competitividade; sustentabilidade ambiental; sustentabilidade social. Segundo o responsável, está a apostar em "investimentos para que porto de Leixões esteja daqui a dez anos com a capacidade instalada de que precisa".

Segundo adiantou o gestor, o Porto de Leixões está a trabalhar na modernização das vias rodoviárias do porto e da ponte móvel, na construção de novo centro inspetivo e na viabilização da conclusão do polo 2 da plataforma logística. "Há ainda um conjunto de projetos seletivos no âmbito do sustentável 2030 para serem apoiados", sintetizou.

"Esta decisão estratégica do aumento do prazo máximo das concessões de 30 para 75 anos permitirá incentivar o investimento mais robusto nos portos, nomeadamente naqueles que necessitam de fazer face não só aos atuais desafios ambientais, mas também às necessidades infraestruturais, de forma a responderem, nomeadamente, ao aumento projetado de carga contentorizada e ao tamanho crescente dos navios", comentou a Associação dos Portos de Portugal, em declarações ao ECO.

Porto de Leixões

A associação considera que, "no caso do Porto de Leixões, e tendo em conta os investimentos necessários, o prazo mais alargado permitirá aos concessionários obter um horizonte temporal mais ajustado para a recuperação dos investimentos".

Ainda em relação ao porto nortenho, a Associação dos Portos de Portugal nota que "a opção pelo lançamento de novas concessões ou renegociação do prazo das concessões existentes será tomada em função da situação mais vantajosa na implementação do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões que se encontra em fase de conclusão, bem como da necessidade da APDL em manter os seus níveis de eficiência na resposta diária às necessidades do seu hinterland, designadamente da indústria e comércio da região Norte".

Maria Zagallo, sócia da PLMJ e antiga coordenadora da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), reforça que os portos são um "setor estratégico para Portugal" e era necessário "fazer alguma coisa para atrair investimento, lembrando que o prazo dos contratos "deve ser suficientemente longo para pagar obras e investimentos realizados". "Os 30 anos que existiam não permitiam os investimentos necessários", realça, destacando que o prolongamento dos prazos máximos está em linha com o que se pratica noutros países.

Para a antiga coordenadora da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), a existência de concursos desertos - como aconteceu com o lançamento de o concurso para a construção do novo

terminal Vasco da Gama, em Sines - mostra que "não é só abrir concurso". "Por exemplo, há muito tempo que se fala de um novo terminal para Leixões e para Sines, [com as novas regras] podem fazer-se concursos muito mais atrativos e atrair investimento mais sólido se houver mais prazo para amortizar investimentos", remata.

As concessões portuárias necessitam de se modernizar e os atuais contratos eram de uma geração que não previa questões ambientais ou a utilização de novas tecnologias. Esta possibilidade de prorrogação pode permitir um maior investimento e modernização e eficiência dos nossos terminais.

José Luis Moreira da Silva

Sócio da SRS Legal

"Os investimentos atuais nas concessões portuárias podem ser muito avultados, como na aquisição de novos pórtilhos, na descarbonização da operação dos terminais, em obras nos terraços e nos cais, já sem falar em eventuais dragagens", concorda José Luís Moreira da Silva, sócio responsável pelo Departamento de Administrativo e Contratação Pública da SRS Legal. Para o jurista, "as concessões portuárias necessitam de se modernizar e os atuais contratos eram de uma geração que não previa questões ambientais ou a utilização de novas tecnologias. Esta possibilidade de prorrogação pode permitir um maior investimento e modernização e eficiência dos nossos terminais".

O sócio da SRS Legal destaca ainda que as novas regras para os contratos portuários colocam "Portugal em igualdade com os nossos principais concorrentes, pois quer Espanha, quer Marrocos, já permitem prazos mais alargados que os que antes se tinha como possível limite (30 anos)".

Fonte do Ministério das Infraestruturas e Habitação sublinha que "o alargamento do prazo máximo de duração das concessões do serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias para 75 anos, à semelhança do que sucede noutros países, visa potenciar maiores investimentos e mais concorrência, em especial nos investimentos nas infraestruturas de raiz, nas acessibilidades e na descarbonização e novas energias verdes dos portos, impondo ao mesmo tempo equidade em relação aos terminais portuários de uso privativo que já beneficiam há vários anos deste prazo".

Dito isto, a mesma fonte alerta que "este prazo será determinado em função do período necessário para amortização e remuneração, em normais condições de rentabilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário".

Apesar de ter promulgado a mudança nos prazos dos contratos portuários, Marcelo Rebelo de Sousa disse que espera que o alongamento do prazo "não seja uma solução paliativa ou de mera compensação de anteriores situações assimétricas, e tenha mesmo o efeito desejado de ultrapassar a estratégia invocada quanto à última década e permita aumentar a competitividade externa".

Sobre este ponto, José Luís Moreira da Silva refere que "os contratos de concessão portuária são muito fiscalizados e regulados". Antes de serem renegociados, passam pelo crivo do regulador AMT, "depois o Tribunal de Contas, nas auditorias regulares que efetua também se vai pronunciar, o que tem feito já no passado", sendo que também se poderão pronunciar outras autoridades.

"Os contratos portuários são muito fiscalizados e transparentes, não me parecendo existir qualquer risco. Caso não se venham a verificar os níveis de investimento acordados, o prazo da concessão pode até ser reduzido, como já se veio a verificar, pelo menos numa ocasião", defende o sócio da SRS Legal.

Patrícia Abreu