

## **CONCESSÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES DE ÁGUAS PROFUNDAS DO PORTO DE SINES (TERMINAL XXI) À AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SINGAPURA (PSA)**

Qualquer grande investimento público deve ter por base não apenas objectivos e critérios de natureza financeira mas também e sobretudo uma análise profunda de custos/benefícios, tendo em conta os impactos positivos e negativos que implica, quer para a Região onde se insere, quer para outras Regiões do País e para o todo nacional.

Neste contexto, a concessão do Terminal XXI à PSA (Port of Singapore Authority) pelo Estado Português, por não ter sido submetido à referida análise, pela forma como foi atribuída e sobretudo pelo impacto negativo que possa vir a ter nos restantes terminais de contentores e na economia das restantes Regiões do País, justifica uma tomada de posição pública da Associação Comercial do Porto – Câmara de Comércio e Indústria do Porto.

De entre os múltiplos aspectos relevantes que nos merecem fundadas preocupações, destacam-se, em síntese, os seguintes:

- Não se compreende que um projecto desta magnitude envolvendo bens do domínio público marítimo, de características únicas no País para este tipo de actividade e conseqüentemente de inestimável valia, a que acresce um investimento público de dezenas de milhões de contos, tenha sido atribuído por adjudicação directa, à revelia da legislação vigente e que foi aplicada às concessões dos terminais de contentores de Lisboa, Leixões e ao concurso a decorrer em Setúbal. Não houve por conseguinte, termos de referência do projecto, um programa de concurso e um caderno de encargos, publicitados nacional e internacionalmente, única forma de avaliar com profundidade e transparência a existência ou não de candidatos interessados em defender o interesse nacional através da adjudicação à melhor proposta. Ou seja: a garantia de que a PSA era o único e melhor candidato só poderia ter sido obtida e comprovada mediante concurso público.

- É, designadamente, devido à falta do enquadramento estratégico e técnico-formal referido que surgem também inúmeras dúvidas, interrogações e receios acerca da adjudicação e aplicação deste projecto, de que se destacam em síntese os seguintes:
- Não se sabe qual é, efectivamente, o objectivo essencial do projecto. É assumido ao longo do preâmbulo do Decreto-Lei nº 384-A/99 de 24 de Setembro e tem vindo a sê-lo também publicamente que se trata de um terminal de baldeação (terminal destinado a receber contentores descarregados por navios de grandes dimensões para voltarem a ser carregados e transportados até ao destino final por navios de menores dimensões), constituindo, por conseguinte, uma plataforma de estacionamento temporário de contentores.

A ser assim e tendo presente que, cada vez mais, estes terminais são operados pelos grandes transportadores marítimos (megacarriers) e não pelos operadores portuários puros que dominam as operações de carga e descarga mas que por norma, não dominam a carga, não se percebe que a PSA tenha sido escolhida precisamente por ser “o único operador que dá todas as garantias de exploração do terminal” como se afirma no referido preâmbulo.

Por outro lado, se se trata de um terminal de baldeação, como se justificam as responsabilidades assumidas de concessão pela APS (Administração do Porto de Sines), de construir e manter estradas e linhas férreas de ligação do porto aos respectivos eixos e garantir a execução no período que decorre de 01 de Janeiro de 2000 a 31 de Dezembro de 2006 de um conjunto vasto de ligações rodoviárias e ferroviárias para a interior do País, incluindo a ligação a Espanha?

E o que dizer do compromisso igualmente assumido pela APS de, até 31 de Dezembro de 2006, não se efectuarem quaisquer desenvolvimentos nos terminais de contentores sob jurisdição das Administrações Portuárias de Lisboa, Setúbal e Sesimbra e Sines, incluindo toda a costa de Lisboa a Sines inclusive?

Parece pois que não se trata apenas de um terminal de baldeação mas de um terminal híbrido de contentores destinado a servir para além do tráfego de baldeação, os hinterlands português, peninsular e europeu.

Mas se assim é, o mercado nacional constitui seguramente a base essencial da obtenção de “massa crítica” e não apenas “o tráfego internacional de baldeação”, como se pretende fazer crer no preâmbulo do Decreto-Lei em análise e que “justificou” a escolha do operador internacional PSA.

**E o que irá acontecer em termos de concorrência entre a PSA e os restantes concessionários de terminais de contentores sujeitos a encargos e condições contratuais e operacionais muito mais gravosas resultantes de concursos públicos? Não se corre o risco de, no quadro do exercício de uma concorrência desleal, a PSA “secar” os terminais de contentores de Lisboa e Leixões recentemente concessionados e de inviabilizar o concurso público para a concessão do terminal de contentores de Setúbal? Porque é que o Governo não elaborou um estudo prévio das consequências económicas e sociais que desta adjudicação directa possam resultar? Estamos perante um caso de condicionamento industrial favorecendo interesses estrangeiros? Atente-se no quadro seguinte aos custos unitários suportados pelos diferentes concessionários dos terminais de contentores nos principais portos portugueses e às respectivas receitas totais estimadas das administrações portuárias:**

**MOMENTAÇÃO DE CONTENTORES  
RECEITAS A COBRAR PELAS DIFERENTES ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS**

(Taxa de Porto não incluída)

	CONCESSIONÁRIO	TEUS (Previsão de Movimentos em 2001)	CUSTO MÉDIO PONDERADO POR TEU (Esc.)	RECEITA PARA O ESTADO (Milhares de contos)
LEIXÕES	TCL	295.000	5.685,37	1.677,18
LISBOA SANTA APOLÓNIA	SOTAGUS	110.000	6.141,00	675,51
LISBOA ALCANTARA	LISCOMP	182.000	2.070,00	376,74
SETÚBAL	EM CONCURSO	(1) 100.000	6.259,84	625,98
SINES	PSA	(2) 300.000	290,91	87,27

(1) Estima-se que Setúbal poderá vir a movimentar 100.000 TEUS

(2) Cláusulas contratualizadas com PSA em Sines prevêem o seguinte:

- Ao contrário dos outros Portos, PSA não pagará Renda Fixa
- Renda Variável:

TEUS	Renda Variável
Até 100.000	0
101.000 a 200.000	US\$ 1,5
201.000 a 300.000	US\$ 2,5

⇒ Custo Unitário Ponderado para 300.000 TEUS =  
290,91 / Unidade

(1 USD = 218,18 PTE)

**Para além das distorções de concorrência que a confirmar-se o contrato de concessão do terminal XXI de Sines provocará entre os porto nacionais, trata-se, inclusivamente do ponto de vista do interesse nacional, de um “negócio” absolutamente ruinoso para o Estado Português tal como os números evidenciam.**

A verdade é que nos termos do contrato, a PSA não garante qualquer massa crítica de carga de baldeações ao projecto, como seria exigível a quem foi escolhido por parâmetros de natureza comercial.

Muitas outras dúvidas e incongruências resultam da análise dos termos e condições em que esta concessão foi outorgado à PSA e que, no seu todo, justificam a preocupação e tomada de posição desta Associação. A título de exemplo:

Nos termos da Base VIII, nº1 das Bases da Concessão, estabelecidas pelo Decreto-Lei nº 384-A/99, é assumido que “a construção do quebra-mar de protecção será encargo da concedente, devendo a concessionária suportar uma parte dos respectivos custos, nos termos a fixar no contrato de concessão”.

Ora, o molhe custa por orçamento 9/10 milhões de contos a suportar pelo Estado. A concessionária pagará 3 prestações (de 13 em 13 meses) de US\$ 1.000.000 num total de US\$ 3.000.000, isto é, apenas cerca de 650.000 Contos.

Nos termos do nº 1(3) da Secção 8 do Contrato de Concessão a APS obriga-se a construir estradas e vias férreas para ligar o Terminal XXI à rede nacional de estradas e ferrovias, respectivamente, obrigação que não consta das Bases da Concessão.

O terminal será construído em 4 fases e, uma vez concluído deverá dispor de 940 metros de cais acostável, 36,4 hectares de terraplenos e 8 guas de cais. Porém, só a primeira fase, em que o Terminal disporá de 320 metros de cais acostável, 13.3 hectares de terrapleno e 2 guas de cais, é que parece estar assegurada já que nos termos da Secção 11 do Contrato de concessão se prevê que as restantes fases possam não ser executadas na medida em que podem depender das conclusões de estudos de mercado a realizar para o efeito!...

Ou seja: afinal o tal “único” concessionário no Mundo, capaz de angariar cargas internacionais e construir e gerir um grande Terminal de águas profundas em Portugal, pode limitar-se, na prática, à construção de um pequeno e normal Terminal de contentores, beneficiando de uma concessão em condições mais favoráveis do que as dos concessionários portugueses nos restantes portos e à custa de elevado investimento público e das cargas do mercado português, com as consequências altamente gravosas antes assinaladas!...

Um projecto desta dimensão exigia uma grande ponderação, tendo por base uma análise adequada de custos/benefícios para o País e de viabilidade do próprio projecto, incluindo um plano estratégico, um plano comercial e um plano financeiro. Nada disso foi porém devidamente realizado, pelo contrário, todo o processo parece marcado pela pressa e pela precipitação, com afirmações e disposições atabalhoadas que o descredibilizam. Por exemplo, ao afirmar-se no preâmbulo do Decreto-Lei em causa que o projecto irá permitir a criação de um considerável número de postos de trabalho quando se sabe que não ultrapassará escassas dezenas ou, pior ainda quando, nos termos da Base XXX, se estabelece que: “A concedente, sob proposta do Ministro da tutela, poderá pôr fim à concessão, em casos de violação grave, não sanada ou não sanável, das obrigações da concessionária”...

Por último, que dizer da criação de um regime laboral específico e de excepção que só em Sines vigorará ?

Isto é, aos restantes concessionários dos portos nacionais aplica-se um regime laboral específico (Decreto 280/93) resultante de um contingente de trabalhadores históricos admitidos em 1980 pelo Estado e cuja utilização é imperativa, com custos salariais superiores ao dobro do mercado, enquanto que à PSA oferece-se a possibilidade de um regime laboral mais flexível. Para além de mais esta distorção nas condições de concorrência, não está posta de parte a hipótese de um qualquer conflito sindical vir a surgir, contaminando assim a “paz social” a que se chegou nos restantes portos portugueses.

Por todas estas razões, meramente exemplificativas e sumárias, esta Associação não pode deixar de manifestar fundada preocupação e legítimo interesse no esclarecimento adequado deste projecto e das suas implicações. Permitimo-nos mesmo sugerir que os Órgãos competentes proporcionem a elaboração de uma auditoria independente ao Projecto, por forma a avaliar cabalmente a situação e, na circunstância, ponderarem eventuais medidas a adoptar, auditoria essa que não deveria esquecer uma análise das despesas promocionais do projecto e sua repartição entre concedente e concessionário e ainda a eventual transferência de equipamento usado ou obsoleto de Singapura para Sines.

Porto e Palácio da Bolsa  
Setembro de 2001