

CONVERSA CAPITAL

ANA PAULA VITORINO MINISTRA DO MAR

“Vão ser investidos 2,5 mil milhões nos portos”

A ministra do Mar, na Conversa Capital, uma entrevista conjunta do Negócios e da Antena 1, fixa como meta um crescimento de 200% no sector dos contentores no prazo de 10 anos. E diz que nos portos é Espanha que deve temer Portugal.

CELSO FILIPE

cfilipe@negocios.pt

ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1

BRUNO SIMÃO

Fotografia

Ana Paula Vitorino diz que o investimento nos portos vai ser suportado maioritariamente pelos privados e admite que devem ser introduzidos novos elementos de ponderação na negociação dos contratos de concessão portuários.

Quando é que vai ser apresentado o plano prometido para os portos em termos globais?

Esse plano está feito e em execução. A apresentação formal será ainda este mês. Ainda não foi apresentado formalmente porque fiz uma consulta ao mercado esperando “feedback”. E ainda bem, porque tenho feito alguns ajustamentos. Ninguém consegue estabelecer uma política pública de uma forma unilateral. Isto serviu para tornar mais ambicioso o plano.

Que montante de investimen-

tos está previsto para o sector portuário?

A avaliação que foi feita aponta para um investimento total de 2,5 mil milhões de euros, em que mais de dois mil milhões serão de investimento privado, e o resto público, uma parte de orçamento das administrações portuárias, outra parte fundos comunitários. Estamos a falar de 10 anos, sendo que muito boa parte desse investimento será feito até 2022, dentro do quadro comunitário de apoio actual.

Está preocupada com a concorrência espanhola?

Eu acho que eles devem estar preocupados com a concorrência portuguesa. Muito sinceramente. Há 10 anos, quando apresentei as orientações estratégicas para o sector marítimo-portuário e disse que o crescimento dos contentores deveria ser 70%, vi alguns sorrisos na sala. Cresceram 180%. E agora ponho como meta o crescimento de 200% no sector dos contentores no prazo de 10 anos.

Como se está a desenrolar o processo de renegociação das concessões portuárias? Qual a possibilidade de essas concessões irem até aos 50 anos?

Essa é uma questão extremamente interessante e uma reflexão que estamos a fazer. Existe também uma discussão ao nível do Conselho de Ministros dos Transportes da UE relativamente à questão das concessões e da contratação no âmbito portuário e as orientações da Comissão Europeia não são no sentido de fixar um prazo-limite para as concessões. Mas neste momento essa questão nem se coloca porque as negociações que estão a ser feitas são todas acatáveis no âmbito da legislação que existe em Portugal.

A duração dos contratos de concessão dependerá dos investimentos que forem prometidos pelo concessionário?

Com certeza. Para que haja investimento, tem de haver a sua remuneração, quer no sector público quer no privado. E se nós queremos que os privados façam investimento, naturalmente a contrapartida deles deve ser a remuneração que têm do seu capital investido face àquilo que são as condições de mercado.

Mas até ao limite dos 30 anos previstos na lei?

Exactamente. As negociações que estão em curso não exigem mais do que os 30 anos legais que são necessários. Mas a sua questão é muito pertinente, porque é uma questão que pode afectar as novas concessões, cujos concursos irão ser lançados em 2017, 2018.

Pode ir além deste horizonte temporal?

Estamos a fazer uma ponderação muito aprofundada, tendo em conta vários pareceres. Agora, existe uma certa lógica, sem querer referir prazos, na relação entre

aquilo que é o capital investido e o tempo para amortizar esse capital. É também legítimo dizer que tem de haver um ponto de equilíbrio entre aquilo que é o prazo necessário para haver retorno de capital, mas também aquilo que é necessário para aumentar a transparência e os momentos de concorrência no mercado. Julgo que há aqui uma questão extremamente importante e que não tem vindo a ser ponderada: a de assegurar que a concorrência pode e deve ser garantida também por outro tipo de cláusulas. Não podemos estar a contratar determinado tipo de cláusula, nomeadamente o custo associado à movimentação, o tipo de aumento de eficiência de investimento que tem de ser feito ao longo da concessão, como se nada se fosse passar de diferente durante 20 ou 30 anos. ■

“Ampliações dos portos de Sines e Leixões podem começar para o ano”

A ministra do Mar adianta, na entrevista ao Negócios e à Antena 1, que já recebeu o pedido formal para início da renegociação do Terminal XXI, em Sines, o qual é gerido pelos singapurenses da PSA E que em Leixões as negociações estão prestes a ser concluídas.

Como está o processo de renegociação do contrato de concessão de Leixões?

O ponto de situação que tive ontem [quinta-feira] é que faltaria uma, duas semanas para fechar as negociações.

E quanto aos outros?

A seguir vai ser Lisboa, onde aliás já está a haver a renegociação entre a Yildirim e a administração do porto de Lisboa. Também neste momento já houve um pedido formal para a renegociação relativamente ao



“Se queremos que os privados façam investimento, naturalmente a contrapartida deve ser a remuneração que têm do seu capital investido face àquilo que são as condições de mercado.”



Bruno Simão

PERFIL

A navegar na política dos transportes

O sector dos transportes é a imagem de marca de Ana Paula Vitorino. Nascida na antiga Lourenço Marques, agora Maputo, a 25 de Abril de 1962, a actual ministra do Mar é licenciada em Engenharia Civil, ramo de Urbanização e Transportes, pelo Instituto Superior Técnico. Deputada e membro da Comissão Política do PS, Ana Paula Vitorino estreou-se nas lides governativas em 2005 como secretária de Estado dos Transportes do primeiro Governo de José Sócrates. Marcou pontos em termos mediáticos quando em 2010 foram reveladas escutas no âmbito do chamado caso "Face Oculta", as quais mostravam que não cedia a Manuel Godinho, o sucateiro que fez negócios ilegais com empresas públicas. Casada com Eduardo Cabrita, actual ministro Adjunto, Ana Paula Vitorino foi directora e editora-chefe da revista Cluster do Mar e é autora de vários artigos publicados em revistas técnicas ou científicas nas áreas dos transportes, infra-estruturas, economia do mar.

Terminal XXI, de Sines porque a renegociação tinha sido parada pelo Governo anterior. Neste momento, já houve um pedido formal do Terminal XXI para se reabrir esse processo e reiniciar a renegociação. Esse pedido chegou-me ontem e eu ainda ontem enviei para o Ministério das Finanças a proposta de nome para fazer essa renegociação.

Um pedido formal da PSA para fazer a renegociação?

Exactamente. Não estou a falar dos novos terminais, estou a falar da renegociação dos terminais que existem. O presidente do conselho de administração do porto de Sines entregou-me ontem em mão o pedido de renegociação e eu de imediato – já tinha preparado – enviei à consideração do Ministério das Finanças, o pedido de formação da comissão de renegociação e com a indicação dos mem-

bros que gostaria de indicar.

Quanto tempo é que este processo vai durar?

Em processos de negociação nunca podemos dizer que há um determinado prazo. O que acho é que existe um nível de maturação tão elevado relativamente a estas matérias. O porto de Sines sabe exactamente o que se espera, assim como sabe quais são as orientações do Governo. O sector portuário é considerado estratégico e Sines tem um papel muito importante a desempenhar no sector logístico nacional. Portanto, tem de se pôr toda a prioridade nesta matéria. Existe uma renegociação anterior que fracassou, mas que nos dá alguma informação. Ou seja, não temos neste momento de começar a fazer os estudos de viabilidade técnica, de viabilidade económica ou financeira, os estudos

jurídicos. Aliás, se todos, privado e público, tiverem tanto interesse como o país e o Governo têm na promoção do porto de Sines, de certeza absoluta que demorará muito pouco tempo. Não são necessários mais do que dois meses para fazer uma negociação destas.

Quando é que será possível avançar com o reforço do Terminal XXI e a criação do Terminal Vasco da Gama?

São investimentos que vão ser feitos pelos privados e portanto os procedimentos administrativos associados são menores. O Estado tem muito mais exigências em termos de procedimentos administrativos do que os privados. Em qualquer um dos casos, Leixões e Sines, as obras podem ser feitas para o ano, ou pelo menos começadas. Eu diria que as obras a fazer em Sines têm maior complexidade técnica e, portanto,

não terão um prazo tão curto.

E o Terminal Vasco da Gama?

O que pedi, tanto à administração do porto de Leixões como do porto de Sines, é que fossem acelerados os "timings" para se fazer o lançamento desses concursos. Tem de haver um estudo prévio de enge-

nharia, um de impacto ambiental, mas o que eu gostaria é que o momento zero, ou seja, o lançamento desses concursos, aconteça o mais tardar, em 2018. Não pode ser depois porque estamos a falar de infra-estruturas que não levam seis meses a fazer, são processos de cinco anos. ■

“Não são necessários mais do que dois meses para fazer a renegociação do Terminal XXI, em Sines.”

“As obras em Sines têm maior complexidade e não terão um prazo tão curto.”

CONVERSA CAPITAL

ANA PAULA VITORINO MINISTRA DO MAR

“O terminal do Barreiro está mais para o lado de avançar”

A ministra do Mar diz que há operadores internacionais interessados no Barreiro, entre os quais, chineses, dinamarqueses e norte-americanos. Mas também existem operadores nacionais na lista dos candidatos.

ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1

CELSO FILIPE
cfilipe@negocios.pt
BRUNO SIMÃO
Fotografia

Com os pareceres existentes é praticamente garantido que a construção do terminal de contentores do Barreiro irá avançar. Mas menos ambicioso do que o plano inicial. Ana Paula Vitorino adianta que o Barreiro será um “hinterland” para a área metropolitana, as indústrias mais a norte e também para ser usado no abastecimento a Espanha.

O novo terminal portuário no Barreiro vai para a frente?

Sim, se se verificarem duas coisas. Por um lado, como tudo indica, que do ponto de vista ambiental existe viabilidade do terminal. E por outro, do lado da consulta ao mercado, se surgirem interessados, como também estou convencida de que surgirão.

Dos contactos que já fez tem manifestações de interesse de operadores em irem para esse terminal?

É verdade. Não só operadores internacionais, mas também nacionais.

E operadores internacionais de que nacionalidades?

Várias nacionalidades. Chineses, que são públicos, mas também outras nacionalidades. Dinamarqueses e até americanos já fizeram manifestações de interesse.

Tinha prometido esse anúncio até ao final do ano, mas segundo percebi, só se irá pronunciar definitivamente após essa avaliação global. É isso?



“O procedimento relativamente ao terminal do Barreiro tem de cumprir os prazos legais. Um deles é no que diz respeito à avaliação de impacto ambiental.”

O procedimento relativamente ao terminal do Barreiro tem de cumprir os prazos legais. Um deles é no que diz respeito à avaliação de impacto ambiental.

O primeiro estudo de impacto ambiental inicial para o terminal do Barreiro já está concluído?

Não está. Temos estado a trabalhar em conjunto com o presidente da Câmara do Barreiro e toda a autoridade portuária nessa matéria, e o procedimento de im-

pacto ambiental passa por ter um estudo de impacto ambiental que está concluído, depois disso há emissão de parecer de várias entidades, entre as quais Câmaras Municipais e o LNEC.

Se toda essa avaliação for positiva, anunciará que será feito o terminal de contentores all, é isso?

Exactamente. O que se posiciona neste momento é que as características desse terminal não terão nada que ver com o que foi anun-

Portugal pode ser “uma estação de serviço” para os navios a gás

Ana Paula Vitorino diz que Portugal deve aproveitar a sua posição geoestratégica para se tornar num “hub” para os navios propulsados a gás natural.

ciado há três ou quatro anos, um terminal de águas profundas no porto de Lisboa. Não existem condições para um terminal de águas profundas, será um terminal de contentores que terá a sua utilidade em termos económicos e logísticos.

Neste momento, qual é a probabilidade de se construir o terminal do Barreiro? Elevada, elevadíssima? É certo que avança?

Diria que está mais para o lado de avançar do que não avançar. Eu não me posso substituir à autoridade de avaliação de impacto ambiental, a agência portuguesa do ambiente. Mas por aquilo que são os resultados do estudo de impacto ambiental, por aquilo que são os pareceres das várias entidades, por aquilo que eu própria observei, poderão existir condições físicas de sustentabilidade para que seja concretizado um terminal, não com as exigências físicas que estavam programadas inicialmente, ao nível dos terminais que existem na margem norte do Tejo. Mais do que isso será muito difícil vir a acontecer. Mas também as manifestações que têm existido por parte do mercado não são no sentido de procurar na região de Lisboa um terminal de águas profundas. É um terminal para também fazer “hinterland” e servir a procura da área metropolitana, das indústrias um pouco mais a norte e também algum abastecimento a Espanha, mas que não exige aquilo que se espera do Terminal XXI ou do futuro terminal Vasco da Gama.

Qual será o papel do porto de Setúbal com a construção de um terminal no Barreiro?

Respostas rápidas

25 DE ABRIL
Liberdade sempre.

MAPUTO
As origens.

PEDRO PASSOS COELHO
A desilusão.

FAMÍLIA
Os grandes amores da minha vida.

ANTÓNIO GUTERRES
Um homem inteligente e uma esperança para Portugal.

GERINGONÇA
Algo que funciona e funciona muito bem.

SONHO
Amor.

PORTUGAL
É o futuro.

MAR
É o futuro sustentável.

Setúbal tem um papel extremamente importante. Setúbal está a crescer e só não cresce mais porque está limitado no tipo de navios que podem aceder ao porto. Um dos investimentos que vai ser feito é precisamente aumentar a profundidade do canal de acesso e da bacia de rotação para que possam ir navios maiores a Setúbal e assim Setúbal possa satisfazer uma tendência crescente de movimentação de carga em todos os nossos portos e também em Setúbal. ■

Ana Paula Vitorino aposta num regime fiscal atractivo para apoiar a marinha mercante e trazer mais armadores para Portugal.

Quais são as suas apostas no domínio do sector marítimo-portuário?

No âmbito da criação de valor, um dos sectores que queremos apoiar é a marinha mercante, vamos alterar o registo dos nossos navios para promover o regresso ao registo português dos armadores que efectivamente são portugueses, mas também atraíndo armadores que neste momento se começam a sentir desconfortáveis com os seus registos de bandeira.

Isso passa por um regime fiscal mais competitivo?

Passa por um regime fiscal mais competitivo de “tons tax”.

Pode descodificar?

O que se passa é que os armadores de “shipping” em Portugal estão sujeitos ao mesmo regime fiscal que qualquer outra empresa e que todos os registos de sucesso no mundo não têm este regime, mas sim com os navios que têm e com uma estimativa daquilo que pode ser o volume de negócios dos armadores. Por isso aquilo que fizemos foi ver todos os regimes da União Europeia, porque temos de seguir as regras, qual era o mais atractivo, que tinha potenciado aumentos sustentados ao longo dos anos, e verificámos que era um regime perto do holandês e com algumas coisas de outros países, e é isso que iremos aplicar.

E quando é que vai ser aplicado esse novo regime?

A partir de 2017. E queremos cruzar portos com construção naval e energia. Um dos investimentos que vai ser feito é no porto de

Viana do Castelo para permitir que navios maiores possam ir fazer a manutenção e reparação neste porto. Mas também ligar a nossa construção naval com a possibilidade de entrarem num negócio que tem que ver com a produção de plataformas de energia renováveis. Portugal tem uma capacidade para suprir 25% das necessidades do consumo de electricidade através da energia “offshore”. E há uma outra coisa que se cruza com os portos, extremamente importante, que é o facto de as frotas mundiais tenderem para que a sua propulsão seja feita a partir de gás natural liquefeito (GNL). E por isso nós queremos aproveitar a nossa posição geoestratégica e fazer de Portugal um “hub” também nesse sentido.

Uma espécie de estação de serviço?

Sim, uma espécie de estação de serviço a nível do cruzamento entre as rotas Norte-Sul e as Este-Oeste. E podem ser feitas através de tecnologia clássica, mas também através de pequenas estações “offshore”. Será um investimento feito por privados.

E há interessados? A Galp, por exemplo?

A Galp pode estar interessada,

mas também pode haver interessados a nível internacional ou até operadores portuários nacionais. Já falei com plateias mais especializadas sobre esta intenção e tem havido excelentes reacções de empresários que manifestam vontade em estar neste processo. Nós pretendemos cruzar todas estas áreas porque queremos fazer uma forte clusterização que tem que ver com portos, marinha mercante, indústria naval e energia, mas também na criação de conhecimento de apoio à indústria. Nós temos muito mar e pouca economia no mar e isto tem de deixar de acontecer porque, efectivamente, o nosso desígnio não é falar do mar, é fazer acontecer o mar.

Nas eólicas “offshore” há investimentos em cartela?

Existe um grande investimento-piloto, o Windfloat, que vai agora passar para uma fase pré-comercial e terá uma muito maior capacidade de geração de energia. É um projecto que vai avançar dentro de meses, é um investimento privado, que tem a EDP e outros parceiros. Assim como existem outras manifestações de interesse que logo que estiverem consolidadas serão tornadas públicas. Nacionais e estrangeiras, em parceria. ■

“O país pode suprir 25% das suas necessidades através das eólicas ‘offshore’.”

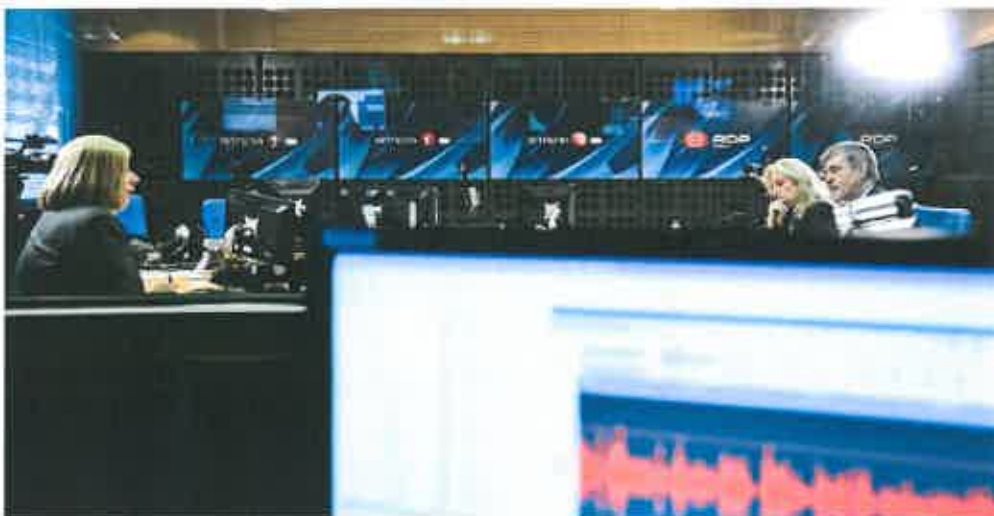
“O nosso desígnio não é falar do mar, é fazer acontecer o mar.”

CONVERSA CAPITAL

ANA PAULA VITORINO MINISTRA DO MAR

“Pesca e aquacultura vão ter uma nova linha de crédito”

Ana Paula Vitorino revelou em primeira mão, na *Conversa Capital*, a criação de uma linha de crédito de 8,5 milhões de euros destinada a ajudar à reestruturação financeira dos sectores da pesca e aquacultura.



CELSO FILIPE
cfilipe@negocios.pt
ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1
BRUNO SIMÃO
Fotografia

A ministra do Mar diz que o segredo para conseguir melhores quotas de pesca foi fornecer mais informação científica à Comissão Europeia. Ana Paula Vitorino antecipa ainda a possibilidade de a quota de pesca para a sardinha aumentar no próximo ano.

Em Dezembro vai haver uma nova ronda de negociações na União Europeia em matéria de quotas de pesca. Qual é que vai ser o seu trunfo neste processo?

O que se passava em Portugal é que havia uma certa acomodação relativamente à fixação daquilo que podíamos pescar. Na

realidade, existe uma série de espécies cuja capacidade de captura por frota nacional é fixada pela Comissão Europeia e havia um certo conformismo relativamente a esta matéria. E deixou de haver porque tem de se perceber qual é o mecanismo que leva a formar essa proposta de quota. E facilmente descobrimos que isso tem que ver com a informação científica sobre o estado em que se encontra uma determinada espécie.

E Portugal passou a dar mais informação científica.

Exactamente. E o que tem acontecido com isso é que temos trazido sempre melhores resultados face às propostas iniciais. E vamos continuar a fazer essa aposta. Mas não basta. Nós temos também de aumentar a eficiência e a qualidade da pesca e assim como a qualidade de vida dos seus profissionais. E posso adiantar que foi criada uma linha de crédito destinada

às empresas de pesca e à aquacultura com juros bonificados no valor de 8,5 milhões de euros.

Que se destina a...

Destina-se a aumentar a sustentabilidade financeira das empresas porque este foi um sector muito massacrado nos últimos tempos. Estou a falar de empresários a títulos individual e de pequenas empresas, porque de facto 80% da frota nacional é constituída por pequenas embarcações de pesca ao longo da costa. São empresas que tiveram processos de acumulação de dívidas, que têm dificuldade em fazer renovação de frota ou em adquirir equipamentos de segurança. Para tornarmos o sector mais eficiente temos de ter um apoio fortíssimo no sector das pescas. Por um lado, temos o Mar 2020, em que mais de 150 milhões de euros são dirigidos ao sector da pesca, e criámos agora esta linha de crédito porque é necessária para a reestruturação financeira.

Quem tiver dívidas pode recorrer a esta linha?

Uma das componentes desta linha é precisamente a reestruturação da dívida, porque se trata de um sector que não tem capacidade de aceder ao crédito bancário nem a processos de reestruturação. É uma linha que estará disponível a partir do final do ano. Existem também aqui outras coisas que são extremamente importantes, que não são relacionadas com a pesca, mas com o pescado, e tem que ver com aquacultura. Trata-se de um sector em que a maioria das pessoas não se apercebe do potencial de mercado que existe. A União Europeia importa de fora do seu espaço mais de 50% do seu consumo de pescado. Portanto, a aquacultura tem um mercado vastíssimo, tanto a nível nacional como do resto da Europa.

Voltando à pesca, uma questão recorrente é a da fixação da quota da sardinha.

Esta quota é fixada entre Portugal e Espanha de acordo com os pareceres e com a autorização da União Europeia. Só em Junho é que nós teremos novidades, julgo que existem condições para termos um crescimento sustentado da quota. Este ano tivemos 17 mil toneladas, o parecer inicial era de que devíamos ter 1.500 toneladas, e nós fizemos campanhas científicas provando que o estado da sardinha em Portugal podia levar a uma quota maior. O plano de gestão muito rigoroso que tem sido feito em conjunto com os pescadores e as organizações de produtores permitiu que houvesse já um crescimento do “stock”, pelo que pode haver um crescimento da quota relativamente a este ano. Temos de ter sempre um ponto de equilíbrio entre aquilo que são as exigências socioeconómicas e as necessidades dos pescadores, mas também queremos que daqui a 10 anos continue a haver sardinha, e por isso a questão da sustentabilidade é muito importante. ■