



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 107/2019

de 12 de agosto

Sumário: Altera as bases da concessão da exploração, em regime de serviço público, de um terminal específico para a movimentação de contentores no porto de Sines.

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, foi aprovada a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, na qual se encontram identificados os principais desafios e objetivos estratégicos para o setor marítimo-portuário e definidos os projetos específicos de investimento necessários para responder a esses desafios.

Esta Estratégia, enquanto programa de apoio à dinamização da atividade portuária nacional, prevê que o porto de Sines aumente a sua capacidade de movimentação de carga contentorizada, reforçando o seu posicionamento nesse segmento de mercado e, particularmente, no mercado de *transshipment*, com incremento *feederling*, e da transferência modal.

No que se refere especificamente ao único terminal de movimentação de contentores atualmente existente no porto de Sines, o designado Terminal XXI, a mencionada Estratégia prevê a realização de uma série de investimentos de expansão, a cargo da PSA Sines — Terminais de Contentores, S. A., na qualidade de concessionária, ao abrigo do contrato de concessão, em regime de serviço público, que foi celebrado em 1999 com a (hoje designada) APS — Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S. A. (APS, S. A.), para a construção e exploração desse terminal, pelo prazo de 30 anos, o qual foi outorgado nos termos e ao abrigo das bases de concessão aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 384-A/99, de 24 de setembro.

Importa referir que, em consequência do crescimento económico e do aumento do comércio marítimo entre 1980 e 2014, a frota mundial aumentou 44 % em termos de número de navios e 185 % em termos de dimensão dos navios. Num curto período de tempo passou-se da geração de navios *Panamax* (navios que atravessam o Canal do Panamá), para uma geração «pós Novo *Panamax*» e, atualmente para os gigantes «Triple E» com capacidades acima de 19 000 TEU.

A tendência internacional de aumento do número e das dimensões dos navios comerciais coloca novos desafios às infraestruturas portuárias, que terão, naturalmente, de estar preparadas para receber navios de grande porte, dispondo do necessário comprimento de cais, de plataformas logísticas de retaguarda com suficiente capacidade de resposta e de redes articuladas que permitam soluções multimodais com recurso a modos de transporte menos poluentes, nomeadamente o marítimo e fluvial. O crescimento das dimensões dos navios tem aumentado também a dependência e importância do denominado transporte «*feederling*» como componente da cadeia de transporte.

O XXI Governo Constitucional tem apostado nos portos comerciais nacionais como um pilar fundamental para o desenvolvimento económico de Portugal e para a alavancagem das exportações, apostando no aumento da competitividade crescente a nível global dos portos comerciais do continente e das cadeias logísticas nacionais, reforçando a ligação à Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e potenciando a criação de autoestradas do Mar. No âmbito das RTE-T, assume importância estratégica o Corredor Atlântico que liga os portos principais — Sines, Lisboa e Leixões — a Espanha, França e Alemanha e, por essa via, a toda a rede europeia.

O porto de Sines tem, desde o início do corrente século, evidenciado um crescimento decisivo, que permitiu a sua afirmação como porto *hub* no contexto portuário nacional e internacional, em particular no «*transshipment*», com enorme relevância geoestratégica para a dinamização da economia nacional. Só no período de 2010-2018, o tráfego de carga contentorizada no porto de Sines registou um crescimento global de 358 %, a que corresponde um crescimento anualizado de 21 %, tendo em especial o tráfego de «*transshipment*» evidenciado um crescimento global de 426 %, a que corresponde um crescimento anualizado de 23 %.

Sucede, porém, que as profundas e rápidas transformações do tráfego «*deep-sea*» verificadas ao longo dos últimos anos — com impacto direto no perfil de procura daquele porto — tornam

inadiável a realização de novos investimentos, com vista à decisiva ampliação e modernização das infraestruturas de movimentação de contentores do porto. No período de 2010-2018 a capacidade máxima dos navios que operaram no Terminal XXI passou de 14 000 TEU para 22 000 TEU, o comprimento médio dos navios passou de 208 m para 258 m e a capacidade média dos navios passou de 3157 TEU para 5769 TEU. Perante o já referido aumento do número e das dimensões dos navios porta-contentores, se nada mudar, o porto de Sines enfrenta o risco de poder vir a deixar de ter capacidade de resposta à procura crescente que se tem verificado e ao novo perfil de tráfego portuário, desde logo por, nomeadamente, não dispor de suficiente comprimento de cais no Terminal XXI. Com efeito, o Terminal XXI só possui atualmente capacidade para atracação simultânea de dois navios *super post panamax*, o que, atento o referido contexto e a readaptação à nova realidade do «*transshipment*» que se tem vindo a assistir nos terminais concorrentes, colocam o Terminal XXI num risco iminente de perda de movimentação, que será de difícil recuperação. Por essa razão, para que esse terminal possa continuar a servir adequadamente as necessidades do tráfego portuário em matéria de «*transshipment*» e possa reforçar o papel geoestratégico que lhe cabe no contexto das rotas europeias e internacionais do comércio marítimo, sem perda de competitividade face a outros portos ou rotas emergentes, torna-se imprescindível que sejam rapidamente levados a cabo novos investimentos que permitam o redimensionamento e apetrechamento do porto face às novas necessidades comerciais.

Considerando a premente necessidade de realização de investimentos de expansão no Terminal XXI, bem como a circunstância de faltarem cerca de dez anos para o contrato de concessão terminar, sendo que nos termos legais apenas é possível à APS, S. A., proceder ao resgate da concessão em finais de setembro do ano de 2023, aguardar pelo término (a final ou antecipado) do contrato de concessão para posteriormente colocar à concorrência o direito de exploração associado ao mesmo e a obrigação de realização desses investimentos não é uma opção séria e viável do ponto de vista da prossecução otimizada dos interesses públicos em jogo. Com efeito, face aos novos terminais emergentes na proximidade de rotas do Terminal XXI, e para que não se perca definitivamente a oportunidade de consolidar Sines como *hub* global, é necessário que o processo se desenvolva com a máxima celeridade. Acresce que a solução de resgate da concessão dificilmente poderia revelar-se adequada ao interesse público porquanto o operador atual faz parte de um reduzido grupo, a nível global, com conhecimento do mercado e capacidade de desenvolver o Terminal XXI, não se vislumbrando como poderia o interesse público ser acautelado com o seu afastamento.

Nos termos do Programa do XXI Governo Constitucional, os objetivos que importa garantir nesta matéria são os da eficiência operacional, económica e ambiental do setor portuário nacional, asseverando um elevado rigor e transparência.

Assim, e no seguimento dos trabalhos desenvolvidos pela comissão de renegociação do contrato de concessão do Terminal XXI no porto de Sines, constituída através do Despacho n.º 8502/2018, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 170, de 4 de setembro, e do Despacho n.º 9854/2018, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 203 de 22 de outubro, espelhados na Ata assinada entre as Partes a 17 de julho de 2019, houve um acordo quanto à realização pela concessionária dos novos investimentos de expansão do cais e redimensionamento e modernização do Terminal XXI, de forma a permitir uma adequada resposta às necessidades de serviço público a que o mesmo está dedicado.

Em particular, pretende-se que o cais do Terminal seja objeto de uma expansão, passando a perfazer um total de 1950 metros, repartido numa frente de 1750 metros e noutra de 200 metros, no sentido de possibilitar a atracação simultânea de quatro navios porta-contentores da última geração ao longo do cais, e que a área do parque de contentores, atualmente de 42 hectares, seja aumentada para 60 hectares, de modo a que o Terminal tenha capacidade para passar a movimentar cerca de 4.100.000 TEU por ano, em vez dos atuais 2.300.000 TEU por ano. Por outro lado, serão também previstos diversos investimentos em equipamentos que, juntamente com as intervenções nas infraestruturas, permitirão assegurar o aumento da capacidade de movimentação de contentores e promover o aumento de eficiência e competitividade no Terminal XXI.

Em contrapartida dos investimentos adicionais a executar pela concessionária, na ordem dos 547 milhões de euros e atendendo à sua calendarização, mostra-se adequada uma prorrogação



do prazo inicial da concessão por mais 20 anos, perfazendo, desse modo, 50 anos no total. Esta prorrogação do prazo da concessão justifica-se pela necessidade de, em conformidade com o modelo económico-financeiro inicialmente contratualizado, permitir à concessionária a amortização e adequada remuneração dos seus investimentos, tendo em conta os valores estimados de movimentação de contentores, nos termos do regime jurídico aplicável aos contratos de concessão portuários, nomeadamente o Regime Jurídico da Operação Portuária, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, na sua redação atual e as Bases Gerais das Concessões, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro, conforme remissão feita pelo n.º 2 do artigo 429.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual.

Importa, também, notar que, prevendo-se já nas bases originárias da concessão a possibilidade de renovação do contrato pelo prazo adicional de 30 anos (Base XVII), a prorrogação de 20 anos agora consagrada será descontada, e não adicionada, ao período de renovação originariamente previsto.

Atendendo à relevância e impacto das alterações a introduzir ao contrato de concessão, nomeadamente quanto ao alargamento da área e do prazo da concessão, prevê-se no presente decreto-lei a necessária habilitação legal para a celebração do respetivo aditamento, alterando-se, para o efeito, as bases legais originárias da concessão.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 384-A/99, de 24 de setembro, que aprova as bases da concessão da exploração, em regime de serviço público, de um terminal específico para a movimentação de contentores no porto de Sines, implicando a construção de infraestruturas portuárias, terrestres e instalações.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 384-A/99, de 24 de setembro

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 384-A/99, de 24 de setembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

O prazo de concessão é de 50 anos, podendo ser prorrogado por um período adicional de até 10 anos, desde que nisso acordem concedente e concessionária até 1 ano antes do termo da concessão.»

Artigo 3.º

Alteração às bases da concessão

As bases I, III, XI, XII, XIII, XVII, XIX e XXVIII, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 384-A/99, de 24 de setembro, passam a ter a seguinte redação:

«Base I

[...]

[...]:

a) [...];



- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];

i) 3.ª fase: conjunto de investimentos em equipamentos e infraestruturas que a concessionária realizará após o fim da 2.ª fase, nos termos descritos na base XI.

Base III

[...]

1 — A concessão é estabelecida em regime de exclusivo no que respeita à exploração de um terminal específico para a movimentação de contentores na área afeta à concessão.

2 — A concedente pode, querendo, criar e/ou autorizar a criação de novos terminais portuários e atribuir novas concessões, incluindo de contentores e/ou multiúcos, na área sob a sua jurisdição, sem que a concessionária possa opor-se e/ou tenha direito a qualquer indemnização ou à reposição do equilíbrio financeiro da concessão por esse motivo.

Base XI

[...]

[...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];

d) Nos termos das condições a fixar no contrato de concessão, após a conclusão do troço do cais referido na alínea anterior, a concessionária construirá o troço indicado no anexo I como 'fase 2B', com a extensão de 196 m, instalará o equipamento referido na base XIII e preparará os terraplenos contíguos a esse troço do cais indicados no mesmo anexo;

e) Nos termos das condições a fixar no contrato de concessão, a concessionária construirá em seguida o troço do cais acostável indicado no anexo I como 'fase 3', de acordo com o necessário para, no alinhamento do cais existente, completar o comprimento total de 1750 m, e instalará o equipamento referido na base XIII.

Base XII

[...]

1 — [...].

2 — O contrato de concessão fixará as condições em que a concessionária deverá proceder à construção das diversas fases, bem como o calendário respetivo.

3 — O contrato de concessão fixará as consequências do incumprimento das condições nas quais as diversas fases serão construídas, as quais incluirão, designadamente, a aplicação de multas e a redução da área da concessão.

Base XIII

[...]

A concessionária instalará, nos termos definidos no contrato de concessão e no Modelo Financeiro anexo ao 5.º aditamento, todo o equipamento necessário à prestação do serviço público concessionado, o qual incluirá necessariamente um mínimo de:



- a) Duas gruas de cais por cada uma das subfases;
- b) Nove pórticos de gruas de cais da classe *super post panamax*, 30 pórticos de parque, movidos eletricamente, sobre rodas de borracha, e 61 veículos e plataformas transportadoras de parque, no âmbito da fase 3.

Base XVII

Prazo e prorrogação

1 — O contrato de concessão produz efeitos até 28 de setembro de 2049, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — O contrato de concessão poderá ser prorrogado por um período adicional de até 10 anos, em condições a acordar entre concedente e concessionária.

Base XIX

[...]

1 — Durante a totalidade do período da concessão, qualquer alteração da estrutura acionista da sociedade concessionária que se reflita na perda de controlo por parte do ou dos acionistas de referência só poderá ser feita mediante consentimento escrito da concedente, nos termos previstos no contrato de concessão, sob pena de nulidade.

2 — [Revogado].

Base XXVIII

[...]

1 — Nos últimos 10 anos de duração da concessão, poderá a concedente, sempre que o interesse público o justifique, proceder ao respetivo resgate a todo o tempo, mas nunca antes de decorrido um ano a contar da notificação à concessionária da intenção de resgate.

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...].».

Artigo 4.º

Alteração dos anexos I e II às bases de concessão

Os anexos I e II às bases de concessão aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 384-A/99, de 24 de setembro, passam a ter a redação constante do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 5.º

Aditamento ao contrato de concessão

AAPS — Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S. A., fica autorizada a outorgar um aditamento ao contrato de concessão da exploração, em regime de serviço público, do Terminal XXI, de 28 de setembro de 1999, com respeito pelas alterações introduzidas pelo presente decreto-lei, na redação das respetivas bases, sem prejuízo de outras alterações acordadas entre as partes que não contrariem as mesmas.

Artigo 6.º

Norma revogatória

São revogados a base XV e o n.º 2 da base XIX, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 384-A/99, de 24 de setembro.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de julho de 2019. — *António Luís Santos da Costa* — *Maria de Fátima de Jesus Fonseca* — *Ana Paula Mendes Vitorino*.

Promulgado em 31 de julho de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

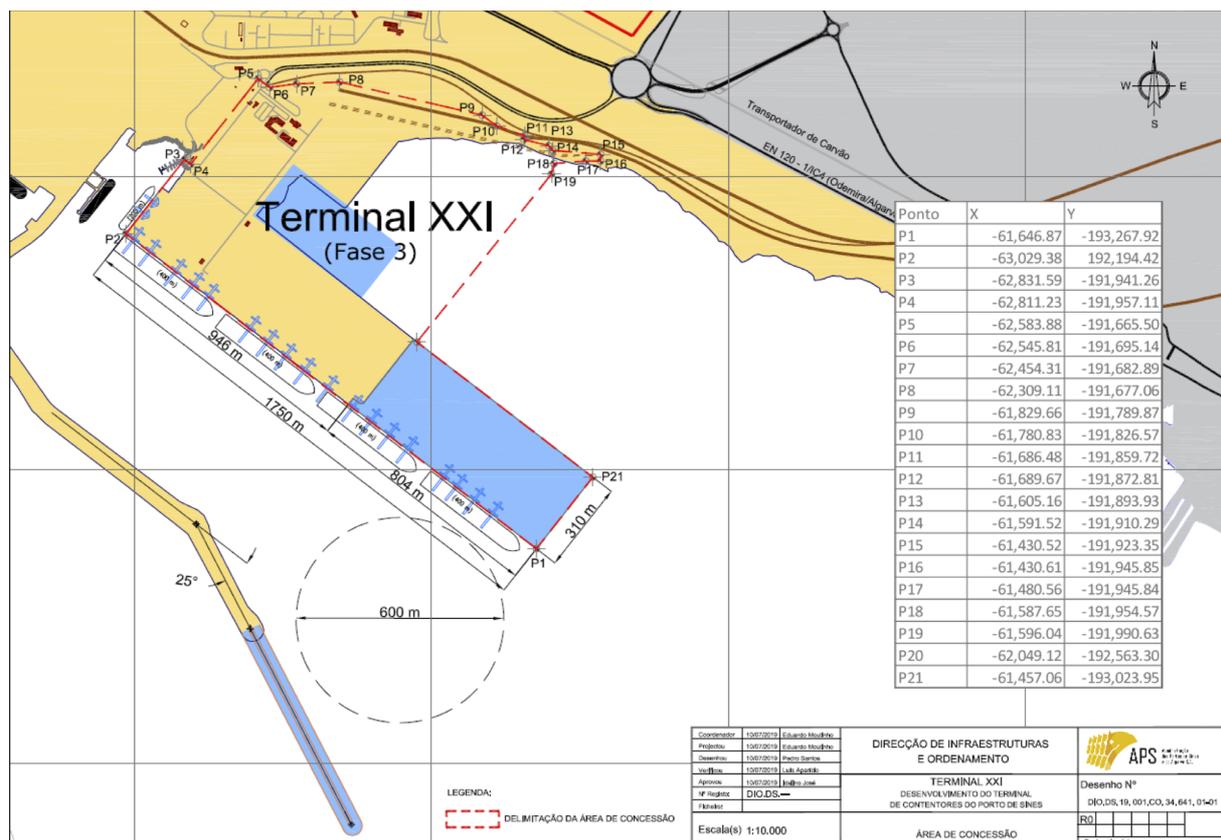
Referendado em 1 de agosto de 2019.

Pelo Primeiro-Ministro, *Augusto Ernesto Santos Silva*, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

ANEXO

(a que se refere o artigo 4.º)

«ANEXO I



ANEXO II

A área da concessão é constituída pelos terrenos e leito do mar do porto de Sines, delimitada pelos alinhamentos retos dos pontos/coordenada de P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15, P16, P17, P18, P19, P20 e P21 do anexo, assim definidos:

a) Alinhamento reto da ordem de 1750 m, entre o ponto (P1) de coordenadas $x = -061\ 646,87$ e $y = -193\ 267,92$ e o ponto (P2) de coordenadas $x = -063\ 029,38$ e $y = -192\ 194,42$, coincidente com a linha de cais;



- b) Alinhamento reto da ordem de 320 m, entre o ponto (P2) de coordenadas $x = -063\ 029,38$ e $y = -192\ 194,42$ e o ponto (P3) de coordenadas $x = -062\ 831,59$ e $y = -191\ 941,26$;
- c) Alinhamento reto da ordem de 26 m, entre o ponto (P3) de coordenadas $x = -062\ 831,59$ e $y = -191\ 941,26$ e o ponto (P4) de coordenadas $x = -062\ 811,23$ e $y = -191\ 957,11$;
- d) Alinhamento reto da ordem de 370 m, entre o ponto (P4) de coordenadas $x = -062\ 937,53$ e $y = -191\ 912,04$ e o ponto (P5) de coordenadas $x = -062\ 583,88$ e $y = -191\ 665,50$;
- e) Alinhamento reto da ordem de 48 m, entre o ponto (P5) de coordenadas $x = -062\ 583,88$ e $y = -191\ 665,50$ e o ponto (P6) de coordenadas $x = -62\ 545,81$ e $y = -191\ 695,14$;
- f) Alinhamento reto da ordem de 92 m, entre o ponto (P6) de coordenadas $x = -62\ 545,81$ e $y = -191\ 695,14$ e o ponto (P7) de coordenadas $x = -62\ 454,31$ e $y = -191\ 682,89$;
- g) Alinhamento reto da ordem de 145 m, entre o ponto (P7) de coordenadas $x = -62\ 454,31$ e $y = -191\ 682,89$ e o ponto (P8) de coordenadas $x = -62\ 309,11$ e $y = -191\ 677,06$;
- h) Alinhamento reto da ordem de 492,5 m, entre o ponto (P8) de coordenadas $x = -62\ 309,11$ e $y = -191\ 677,06$ e o ponto (P9) de coordenadas $x = -61\ 829,66$ e $y = -191\ 789,87$;
- i) Alinhamento reto da ordem de 61 m, entre o ponto (P9) de coordenadas $x = -61\ 829,66$ e $y = -191\ 789,87$ e o ponto (P10) de coordenadas $x = -61\ 780,83$ e $y = -191\ 826,57$;
- j) Alinhamento reto da ordem de 100 m, entre o ponto (P10) de coordenadas $x = -61\ 780,83$ e $y = -191\ 826,57$ e o ponto (P11) de coordenadas $x = -61\ 686,48$ e $y = -191\ 859,72$;
- k) Alinhamento reto da ordem de 13 m, entre o ponto (P11) de coordenadas $x = -61\ 686,48$ e $y = -191\ 859,72$ e o ponto (P12) de coordenadas $x = -61\ 689,67$ e $y = -191\ 872,81$;
- l) Alinhamento reto da ordem de 87 m, entre o ponto (P12) de coordenadas $x = -61\ 689,67$ e $y = -191\ 872,81$ e o ponto (P13) de coordenadas $x = -61\ 605,16$ e $y = -191\ 893,93$;
- m) Alinhamento reto da ordem de 21 m, entre o ponto (P13) de coordenadas $x = -61\ 605,16$ e $y = -191\ 893,93$ e o ponto (P14) de coordenadas $x = -61\ 591,52$ e $y = -191\ 910,29$;
- n) Alinhamento reto da ordem de 161 m, entre o ponto (P14) de coordenadas $x = -61\ 591,52$ e $y = -191\ 910,29$ e o ponto (P15) de coordenadas $x = -61\ 430,52$ e $y = -191\ 923,35$;
- o) Alinhamento reto da ordem de 22,5 m, entre o ponto (P15) de coordenadas $x = -61\ 430,52$ e $y = -191\ 923,35$ e o ponto (P16) de coordenadas $x = -61\ 430,61$ e $y = -191\ 945,85$;
- p) Alinhamento reto da ordem de 50 m, entre o ponto (P16) de coordenadas $x = -61\ 430,61$ e $y = -191\ 945,85$ e o ponto (P17) de coordenadas $x = -61\ 480,56$ e $y = -191\ 945,84$;
- q) Alinhamento reto da ordem de 107 m, entre o ponto (P17) de coordenadas $x = -61\ 480,56$ e $y = -191\ 945,84$ e o ponto (P18) de coordenadas $x = -61\ 587,65$ e $y = -191\ 954,57$;
- r) Alinhamento reto da ordem de 37 m, entre o ponto (P18) de coordenadas $x = -61\ 587,65$ e $y = -191\ 954,57$ e o ponto (P19) de coordenadas $x = -61\ 596,04$ e $y = -191\ 990,63$;
- s) Alinhamento reto da ordem de 730 m, entre o ponto (P19) de coordenadas $x = -61\ 596,04$ e $y = -191\ 990,63$ e o ponto (P20) de coordenadas $x = -62\ 049,12$ e $y = -192\ 563,30$;
- t) Alinhamento reto da ordem de 750 m, entre o ponto (P20) de coordenadas $x = -62\ 049,12$ e $y = -192\ 563,30$ e o ponto (P21) de coordenadas $x = -61\ 457,06$ e $y = -193\ 023,95$;
- u) Alinhamento reto da ordem de 750 m, entre o ponto (P21) de coordenadas $x = -61\ 457,06$ e $y = -193\ 023,95$ e o ponto (P1) de coordenadas $x = -061\ 646,87$ e $y = -193\ 267,92$, fechando o limite da área.

Nota. — As coordenadas dos pontos encontram-se no sistema de coordenadas EPSG 3763 (PT-TM06/ETRS89, origem no ponto central).»

112507164