



PRIMEIRA LINHA ECONOMIA DO MAR

Governo quer baixar impostos à marinha mercante

O Parlamento tem em cima da mesa uma proposta de lei do Governo para criar um regime fiscal mais favorável para o transporte marítimo. A ideia é atrair os grandes armadores para Portugal e os empresários do sector dizem que a medida só peca por tardia.

FILOMENA LANÇA

filomenalanca@negocios.pt

Um sistema de IRC em que a tributação é feita pela tonelagem do navio e não pelos lucros (a chamada "tonnage tax"); isenção de IRS para os tripulantes; e taxas reduzidas nos descontos para a Segurança Social. Em traços largos, é esta a proposta de regime de tributação especial para o transporte marítimo apresentada pelo Governo no Parlamento.

Ana Paula Vitorino, de cujo gabinete saiu a proposta, espera com ela incentivar a actividade da marinha mercante e voltar a atrair para a bandeira portuguesa muitos dos barcos que saíram nos últimos anos, atraídos por regimes mais favoráveis noutros países. De acordo com o preâmbulo do diploma, o Executivo pretende, com este alívio fiscal, alargar o mercado, desenvolver os portos nacionais e a indústria naval, criar emprego e aumentar a frota de navios. A par de tudo isso, a ministra espera também "aumentar a receita fiscal".

Com efeito, o número de navios com a bandeira portuguesa caiu substancialmente nas últimas

décadas, com o país a perder, progressivamente, a sua capacidade concorrencial nesta área. Só a título de exemplo, adianta um especialista ouvido pelo Negócios, em 1974 havia cerca de 170 navios mercantes registados em Portugal e hoje em dia são apenas três no chamado regime convencional.

Nos anos 90, o país criou uma espécie de segunda oportunidade de registo, o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) em que os armadores aí registados podem beneficiar de mecanismos de formação de custos mais favoráveis, nomeadamente taxas mais baixas de IRS, regras mais abertas de contratação de tripulantes (que assim ficam tendencialmente mais baratos) e descontos nas contribuições para a Segurança Social.

O MAR conta hoje em dia com 419 navios registados, a maioria estrangeiros, mas a receita que daí advém para o Estado português é re-

duzida. Já este novo regime, que o Governo agora quer implementar, poderá potenciar também um aumento de receita, caso os armadores o considerem suficientemente competitivo e se deixem convencer.

Armadores aplaudem

Rui Raposo, que preside à Associação de Armadores da Marinha de Comércio, representativa do sector, aplaude a iniciativa que, diz, só peca por tardia, uma vez que "hoje em dia, os países europeus com tradição marítima todos já têm este tipo de regimes mais favoráveis", sendo Portugal "uma das poucas exceções". A "tonnage tax", concretiza, permite aos armadores "saberem sempre com o que contam e planear os seus investimentos", o que dá "uma grande segurança".

E será esta medida suficiente para atrair novos navios para Portugal, como pretende o Executivo? "Acredito que ao princípio possa ser mais difícil, mas que no médio prazo comecem a vir. E, também, que alguns dos que entretanto saíram do regime convencional, possam voltar a ele", responde Rui Raposo.

A questão pode não ser assim tão líquida. Desde logo porque há o regime especial da Madeira e esse deverá coexistir com o novo regime. Aliás, o novo regime aplicar-se-á também à Madeira, segundo prevê expressamente a proposta do Governo.

3
NAVIOS
Número de navios registados actualmente no chamado regime convencional. Em 1974, eram 170.



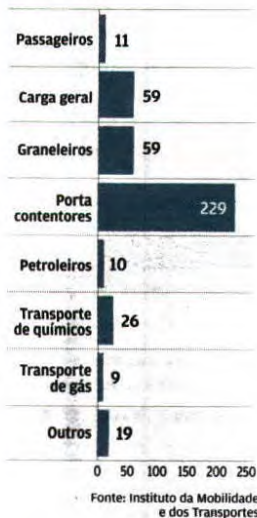
Número de barcos portugueses que operam com a bandeira nacional caiu drasticamen

Miguel Baltazar

DOS 419 REGISTOS, SÓ HÁ 13 NACIONAIS

Embarcações com bandeira portuguesa

Portugal tem 422 navios registados, mas 419 estão no Registo Internacional de Navios da Madeira, que funciona junto da Zona Franca da Madeira. Destes 419, só uma dezena são portugueses. E no regime dito convencional estão apenas registadas com bandeira nacional três embarcações, entre as quais dois porta-contentores. No total há 13 barcos portugueses registados em Portugal, os outros estão em países estrangeiros.



Gonçalo Santos, porta-voz da EISAP - European International Shipowners Association of Portugal, que reúne os armadores registados no MAR, é mais recuado nos comentários. Salientando que, por princípio, a EISAP "defende todas as medidas que ajudem a criar um ambiente favorável ao crescimento do shipping", deixa um alerta: "A 'tonnage tax' não deve ser vista como um instrumento para fazer concorrência ao Registo Internacional de Navios da Madeira". Aliás, "isso não seria entendido pelos armadores internacionais. Nem por aqueles que representamos e que são mais de 90% da frota nacional, nem pelo mercado, genericamente falando", avisa Gonçalo Santos.

O Negócios tentou obter alguns comentários junto do Ministério do Mar, mas tal não foi possível até ao fecho da edição. A discussão da proposta no Parlamento esteve agendada para votação em plenário nesta sexta-feira, mas o Governo pediu um adiamento, invocando razões de agenda. ■

PROPOSTA DE LEI**Tributar de acordo com a tonelagem**

A ideia é aproximar o regime fiscal do que já existe no centro internacional de negócios da madeira, mas criando uma "tonnage tax".

UMA NOVA FORMA DE CALCULAR O IRC

É a principal novidade do regime fiscal proposto pelo Governo para a actividade do transporte marítimo e consiste na tributação em IRC de acordo com a tonelagem do navio, ou seja, da sua capacidade de carga. Na prática, quem adira ao regime (este será opcional) pagará sempre o mesmo durante um período de cinco anos de permanência obrigatória. Esta "tonnage tax" pode configurar uma ajuda de Estado, pelo que precisa do aval da Comissão Europeia.

SEDE TEM DE SER EM PORTUGAL

O regime aplicar-se-á ao transporte de mercadorias e de passageiros com excepção para o transporte regular de passageiros entre portos do território continental. Prestação de serviços de hotelaria, publicidade a bordo ou fretamento de navios ou embarcações também ficam abrangidos. As empresas terão de ter sede ou direcção efectiva em Portugal.

TRIPULANTES PORTUGUESES OU DA UE

Pelo menos 50% dos tripulantes têm de ser portugueses ou de um país da UE ou de língua oficial portuguesa. Pode haver casos excepcionais devidamente fundamentados, mas a latitude desta norma deixa dúvidas sobre se potenciará a criação de emprego em Portugal ou se a tripulação virá de países com mão-de-obra mais barata.

ISENÇÃO DE IRS

Os tripulantes que permaneçam por um período mínimo de 90 dias por ano terão isenção de IRS e uma taxa contributiva para a Segurança Social de apenas 6% - 4,1% para os empregadores e de 1,9% para os trabalhadores.

Escalas e passageiros batem recordes**Portos portugueses voltam a alcançar números históricos em 2017, quer ao nível de escalas quer de passageiros. Administrações portuárias esperam um novo recorde este ano.**

O número de passageiros de cruzeiros que entraram nos portos portugueses em 2017 aumentou 5% face ao ano anterior para 1,3 milhões e as escalas subiram 10% e fixaram o novo recorde em 947.

De acordo com os dados do Porto de Lisboa, as administrações portuárias prevêem que seja alcançado um novo recorde em 2018.

Os portos de Leixões, Lisboa, Setúbal, Portimão, Açores e Madeira estão presentes na Seatrade Cruise Global, o maior evento mundial de cruzeiros que está a decorrer até quinta-feira nos EUA, unificados sob a marca Cruise Portugal - APP, Portos de Portugal.

Os resultados de 2017 demonstram, segundo o documento, que Lisboa lidera este ano como o porto com mais escalas, registando um movimento de 330 navios de cruzeiro.

A Madeira (Funchal e Porto Santo), por sua vez, é líder no número de passageiros.

Os Açores registaram um aumento "significativo" ao nível das escalas (26%), passando de 121

para 152, com o número de passageiros a crescer de 125.904 em 2016 para 135.783 em 2017.

O porto de Leixões registou 100 escalas, contra as 84 em 2016, chegando aos 95.562 passageiros (mais 33% face ao ano homólogo).

Portimão, por seu turno, passou de 43 para 71 escalas e de 19.520 para 29.859 passageiros, registando assim as maiores subidas (65% e 53% respectivamente) entre os portos nacionais.

O documento sublinha ainda que o porto de Viana do Castelo voltou a receber a escala de um navio de cruzeiro em 2017 e que o porto do Porto Santo teve, no total, a escala de quatro navios.

"Todas as autoridades portuárias apresentam nos seus números de 2017 um aumento positivo nos passageiros embarcados e desembarcados, sendo de destacar também que é Lisboa que se destaca no mercado do 'interporting' e do 'turnaround', neste último com uma subida das 73 escalas de navios registadas em 2016, para as 82 em 2017", refere ainda o documento. ■ LUSA

1,3**MILHÕES**

Número de passageiros de cruzeiros que entraram nos portos portugueses em 2017, mais 5% que em 2016.

330**NAVIOS**

Lisboa foi o porto com mais escalas de navios de cruzeiro em 2017. Madeira liderou em passageiros.



PRIMEIRA LINHA ECONOMIA DO MAR

Renegociação da concessão da Liscont para fechar até Maio

A ministra do Mar arrasa o trabalho do anterior governo sobre a renegociação das concessões portuárias e dá três meses para a conclusão do processo relativo à concessão do terminal de contentores.

RUI NEVES

ruineves@negocios.pt

O jogo da renegociação do contrato de concessão do terminal de contentores de Alcântara, que se arrasta há vários anos, tem novas regras e deverá ficar concluído até ao final de Maio. O prazo-limite foi fixado pela ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, em despacho publicado em Diário da República no último dia de Fevereiro.

“A comissão de renegociação relativa ao porto de Lisboa deverá terminar os trabalhos desejavelmente num prazo máximo de três meses”, lê-se no despacho assinado pela ministra da tutela. Mas, “se estiver em causa a defesa do interesse público, haverá lugar a pedido de prorrogação, devidamente fundamentado”, concede o Ministério. Isto numa altura em que o concessionário, os turcos da Yilport, anunciou ter 200 milhões de euros para “reconstruir” o terminal de contentores de Alcântara.

Para presidir à comissão de renegociação, a ministra procedeu à substituição de uma mulher por outra mulher – sai Ana Miranda e entra Susana Baptista, subdirectora da Direcção-geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. Ana Miranda “solicitou a sua substituição por via da alteração da sua situação pro-

fissional [transitou para a AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes], a qual se revela agora incompatível com o exercício dessa função”, explicou a ministra da tutela.

Afastada a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projectos (UTAP) das comissões de renegociação das concessões portuárias, Ana Paula Vitorino lembra a revogação do despacho do ex-secretário de Estado dos Transportes, Sérgio Monteiro, de 14 de Março de 2014, sobre esta matéria, criticando duramente a extensão do regime das parcerias público-privadas (PPP) aos contratos de concessão de terminais portuários, que se prendia essencialmente com a redução da factura portuária.

“Estudos recentes revelam que a redução da factura portuária significou, na sua essência, uma redução expressiva e contraproducente das receitas das administrações portuárias, sem que tal tenha sido internalizado na economia, isto é, sem que tal resultasse na di-

minuição dos custos para os clientes dos portos, nem conduzi-se a qualquer aumento de competitividade da economia”, afirma-se no despacho.

De resto, como Ana Paula Vitorino lembra, “os trabalhos de renegociação referentes às concessões do porto de Leixões encontram-se concluídos, não sendo por isso abrangidos pelo referido despacho, e nos portos de Setúbal e Aveiro não existem quaisquer propostas dos concessionários que justifiquem a existência de processos de renegociação”.

Entretanto, a ministra do Mar deverá nomear, ainda este ano, comissões para renegociar o terminal de contentores de Sines, concessionado à PSA de Singapura, e para acompanhar o processo de concessão do novo terminal de contentores do porto alentejano. E ainda uma comissão para acompanhar o processo do futuro terminal do Barreiro, cuja localização não está ainda completamente fechada.

Foi há cerca de um ano que o Governo chegou a acordo em Leixões com os concessionários dos terminais desta infra-estrutura portuária. Nos termos da renegociação do contrato do terminal de contentores, os turcos da Yilport assumem um investimento de 43,5 milhões de euros em troca de mais cinco anos de concessão; quanto ao terminal de carga geral e granéis sólidos, o grupo português ETE comprometeu-se a investir cinco milhões de euros, tendo como contrapartida mais cinco anos de concessão. ■



Concessionários do terminal de contentores de Alcântara têm 200 milhões

Yilport atraca 200 milhões para “reconstruir” Alcântara

O concessionário turco anunciou que é sua intenção “reconstruir” o terminal de contentores de Alcântara, alocando para o efeito cerca de 200 milhões de euros.

“

Se estiver em causa a defesa do interesse público, poderá haver lugar a pedido de prorrogação [do prazo de três meses].

ANA PAULA VITORINO
Ministra do Mar



Miguel Baltazar

Turcos arrancam com a expansão de terminal em Leixões

A Yilport começa em breve as obras de expansão do terminal de contentores sul do porto de Leixões, num investimento previsto de 43,5 milhões de euros.

Quatro anos após o arranque da renegociação do contrato de concessão e um ano depois do fecho do acordo com o Governo, selado em Março do ano passado, a Yilport Leixões (antiga TCL - Terminal de Contentores de Leixões) vai iniciar as obras de expansão do terminal de contentores sul do porto leixonense, num investimento orçado em 43,5 milhões de euros.

"Estamos a ultimar a adjudicação dos trabalhos, pelo que iniciaremos em breve a montagem do estaleiro", adiantou, ao Negócios, Vieira dos Santos, administrador da Yilport Leixões. "A entrada em obra deverá acontecer em Abril/Maio, devendo ficar concluída em 36 meses", fixou o mesmo gestor, que também preside à Comunidade Portuária de Leixões.

O grupo turco Yildirim aceitou assumir todo o investimento em troca de mais cinco anos de concessão, a qual, iniciada em 2000, passou de 25 para 30 anos. A ampliação do trappeiro está orçada em perto de 16 milhões de euros, enquanto a aquisição de equipamentos deverá implicar um custo de 27,5 milhões de euros.

Em sede de renegociação desta concessão portuária, ficou determinado que a Yilport Leixões "assume a responsabilidade e o risco de investimento em construção civil, designadamente no que concerne a eventuais desvios de custos e riscos de projecto e de construção".

Com a ampliação do terminal, "a capacidade de parqueamento de contentores cheios deverá aumentar de 650 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contentor de 20 pés) para 800 mil", enfatizou Vieira dos Santos. Já em 2015 o

então TCL tinha ultrapassado a sua máxima capacidade. O acordo celebrado com o Governo "prevê o compromisso da concessionária de praticar um desconto comercial médio de 20% a aplicar sobre o tarifário máximo, tornando o serviço mais competitivo".

Há duas semanas, a ministra do Mar anunciou que Leixões deverá receber um investimento de 510 milhões de euros na próxima década, dos quais 320 milhões num novo terminal de contentores. Vieira dos Santos não gostou. "A senhora ministra é suficientemente avisada para entender que o que é neste momento absolutamente urgente é construir um cais com uma profundidade de 14 metros", contrapôs o gestor. ■

RUI NEVES

para investir na infra-estrutura da capital.

A "holding" portuária Yilport, do grupo turco Yildirim, que controla a maioria dos terminais portuários em Portugal, tem mais de 240 milhões de euros para investir nos portos de Lisboa e Leixões - cerca de 200 milhões na modernização do terminal de contentores de Alcântara e 43,5 milhões na expansão do leixonense.

Há duas semanas, numa abordagem sobre as perspectivas da Yilport para o triénio 2018-2020, Robert Yuksel Yildirim, "chairman" da "holding" portuária e CEO do grupo Yildirim, disse ter planos para "reconstruir" o terminal Liscont, renovando a infra-estrutura e modernizando os equipamentos de movimentação de cargas.

De acordo com a mesma fonte, a infra-estrutura portuária da capital portuguesa será dotada de novos pórticos de cais, assim como a instalação e electrificação de pórticos

de cais sobre pneus. Está também prevista a realização de dragagens para dotar o cais com uma profundidade de 14,5 metros. Para que o investimento possa avançar, falta fechar com o Governo português o processo de renegociação do contrato de concessão.

Foi há dois anos que o grupo turco se tornou líder destacado da

actividade portuária portuguesa, após ter comprado as concessões portuárias da Tertir à Mota-Engil (63,1%) e ao Novo Banco (36,9%), por cerca de 300 milhões de euros. A Yildirim controla em Portugal quatro terminais de contentores, dois de carga geral e um terminal de granéis alimentares, num total de quatro quilómetros de cais concessionados no nosso país, nos portos de Lisboa, Leixões, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz.

Fundado em 1963, só em 2008 é que o grupo Yildirim fez a sua primeira aquisição portuária. Com mais de duas dezenas de terminais espalhados por oito países, está a negociar a aquisição de mais concessões na Europa e na América. Fechou 2017 no 13.º lugar do "ranking" mundial de operadores de terminais de contentores e quer chegar a 2025 no top 10. ■

RUI NEVES

240

INVESTIMENTO

O grupo turco anunciou que pretende investir mais de 240 milhões de euros nos terminais de contentores dos portos de Lisboa e Leixões.

36

CONCLUSÃO DA OBRA

O investimento de 43,5 milhões de euros na expansão do terminal deverá ser concretizado no prazo de três anos.

30

CONCESSÃO

A Yilport assumiu todo o investimento por troca de mais cinco anos de concessão, que passou para 30 anos.

negócios

negocios.pt

Quarta-feira, 7 de Março de 2018 | Diário | Ano XVI | N.º 3700 | € 2,50
Director **André Veríssimo** | Director adjunto **Celso Filipe**

Novo Banco violou limite de juros nos depósitos

Relatório de Bruxelas diz que banco infringiu regras. Novas rescisões de pessoal avançam já.

EMPRESAS 14 e 15

Precários do privado no nível mais alto em 15 anos

Cerca de um terço dos trabalhadores tem contratos não permanentes.

ECONOMIA 11

NATHALIE RISACHER
COUNTRY MANAGER
DA NATIXIS

“Portugal é atractivo para a banca de investimento”



Banco francês inaugura centro de tecnologia no Porto e quer contratar mais 200 trabalhadores.

MERCADOS 20 e 21

T-Roc acelera exportações

Turcos investem 240 milhões nos portos

Governo quer baixar impostos à marinha mercante

PRIMEIRA LINHA 4 a 7 e ECONOMIA 8 e 9



Bruno Simão

Publicidade



Petróleo
Galp e Eni pedem para pesquisar no Alentejo a partir de Setembro

EMPRESAS 13

Construção
Vallis vende grupo Ramos Catarino e conclui missão

EMPRESAS 16 e 17