



Unidade-Disciplina-Trabalho

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DES. TOMÉ E PRÍNCIPE
MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E RECURSOS NATURAIS

GABINETE DO MINISTRO

Nota de Imprensa

Reação a Nota de Imprensa do Governo Regional do Príncipe sobre o Contrato de Concessão que inclui o Porto de Sto António do Príncipe

Tomamos conhecimento através dos Órgãos da Comunicação Social da Nota de Imprensa do Governo Regional do Príncipe (GRP). Pela gravidade e sensibilidade do seu conteúdo vimo-nos na necessidade de reagir:

1. Lamentar profundamente a forma escolhida pelo GRP para reagir a um processo de governação nacional, publicando uma carta dirigida ao Primeiro Ministro e Chefe do Governo, embora tenha existido sempre um clima de diálogo e trocas institucionais.
2. Reafirmar da parte do Ministério das Infraestruturas e Recursos Naturais (MIRN) todo o respeito, colaboração, atenção e abertura que sempre nortearam as nossas acções no âmbito sectorial, e o total respeito pelos poderes consagrados no âmbito do estatuto da autonomia da Ilha do Príncipe, e pelos cidadãos irmãos da ilha do Príncipe.
3. Expressar profunda estranheza e repudiar a interpretação com sinais de manipulação, ao fazerem ligação directa entre um acto isolado de um ministério, com o Estatuto da Autonomia.
4. Lamentar e contrariar a declaração segundo a qual os Membros do GRP nunca foram tidos nem achados neste processo de concessão dos portos. Em vários encontros, formais e informais, no MIRN ou na RAP, inclusive reuniões conjuntas presididas pelo Chefe do Governo em São Tomé e no Príncipe, o Ministro do sector foi várias vezes chamado para passar em revista sobre vários projectos e propostas de projectos direccionados para o Príncipe. Este dossiê não foi exceção. A ideia da inclusão do Porto do Príncipe e as razões subjacentes a mesma, estiveram presentes nestes encontros.
5. Informar ao público que ficou demonstrado pelo estudo União Europeia no ano 2012 através do projecto de Cabotagem de São Tomé e Príncipe, que o Porto do Sto António já não é viável para o desenvolvimento das operações portuárias na RAP. O referido estudo identificou a região de Ponta Mina no Príncipe como o local mais adequado para a construção e desenvolvimento do novo porto. Entre as limitações apontadas do Porto de Sto António, destacam-se a profundidade/calado da baía e ausência de área de expansão para o desenvolvimento de uma infraestrutura portuária digna deste nome.

6. Embora a sensibilidade política do acto da concessão como tal, o envio tardio de documentos, bem como a não participação directa do Governo regional têm as seguintes razões:
- a. O dossiê dos portos começou com o interesse no Porto de Fernão Dias (PFD) mostrado pelo investidor estrangeiro com base no concurso público inicial de 2019;
 - b. Posteriormente, e após a partilha da proposta do plano de investimento pelo investidor, primeiro de 250 e depois 450 milhões de dólares para o PFD, o investidor manifestou interesse pelo Porto de Ana Chaves de modo atenuar o impacto negativo do investimento proposto para PFD. A ENAPORT ainda não fazia parte no processo.
 - c. Não sendo os portos existentes do interesse inicial para o investidor, todo o trabalho prévio, não podia fazer referência nem a Ana Chaves e muito menos ao Príncipe. O Porto do Príncipe chegou mesmo a ser descartado inicialmente pela falta de interesse comercial;
 - d. Embora a autonomia dê ao GRP todo o poder de propriedade sobre as infraestruturas na RAP, devemos lembrar que as operações portuárias, aeroportuárias, energéticas, entre outras, são da tutela do Governo Central através do Ministério das infraestruturas, o que obriga a concertações constantes em relação a estes serviços, o que se verificou de razoavelmente produtiva e positiva;
 - e. Por outro lado, a lei que cria a ENAPORT, estabelece tratar-se de entidade pública da República Democrática de São Tomé e Príncipe para administrar as operações e as infraestruturas existentes nos portos de São Tomé e do Príncipe, sem poderes para se sobrepor aos governos;
 - f. Perante a falta de interesse mostrado inicialmente pelos investidores, foi o Governo/UTAP numa primeira abordagem e depois a administração e a equipa técnica da ENAPORT indicada para as negociações, que os convenceram a incluir o Porto do Príncipe no lote dos investimentos previstos, visto que a ENAPORT é quem administra as duas infraestruturas e conhece profundamente as necessidades nelas existentes.
 - g. Por isso o Porto do Príncipe passou a figurar no capítulo de investimentos, para facilitação e melhoria das operações, através de aquisição de tratores, ampliadoras, gruas e do edifício de armazém.
7. Quanto a intervenção de fundo em termos de investimentos propostos pelo MIRN para atender algumas necessidades fundamentais que sempre estiveram nas mesas de negociação entre o GRP e o Governo Central, o investidor preferiu fechar primeiro o processo de base de concessão em curso, para depois discutir com as autoridades, tanto central como regional outras intervenções, das quais se destacam:
- a. Apoio logístico, financeiro e de equipamentos para assegurar o transporte entre as ilhas, até então sem solução sustentável;
 - b. Aumento da capacidade de estocagem de produtos petrolíferos;
 - c. Possível construção no Príncipe de um Mecanismo/Plataforma Regional Flutuante para abastecimento de combustíveis para grandes navios em trânsito pelo Golfo da Guiné;

8. Tendo já remetido os documentos solicitados oficialmente pelo GRP, este Ministério mantém-se aberto e disponível para responder a todas e quaisquer solicitações, e pronto para contribuir de forma construtiva para o bem-estar e melhoria das condições de vida do povo da Região Autónoma e de São Tomé e Príncipe.

São Tomé aos 19 dias de Outubro de 2022

Director do Gabinete


Gilson Leite

Ministério das Infra-estruturas
e
Recursos Naturais
(GABINETE DO MINISTRO)