



RISE Resilience
Investment
Sustainability
& Equity
ISTP

Construção de um Porto em Ponta Mina

V1.0-20251205

1. Resumo Executivo

Nome Construção do Porto Comercial de Ponta Mina – Ilha do Príncipe

Setor Infraestruturas marítimo-portuárias / Economia Azul

Localização Ponta Mina, Região Autónoma do Príncipe – São Tomé e Príncipe

Montante de investimento ≈ 50 milhões USD (atualização 2025)

Enquadramento e Oportunidade:

O Porto de Ponta Mina é a infraestrutura prioritária para a Região Autónoma do Príncipe, substituindo o cais de Santo António, degradado e incapaz de acolher embarcações médias. O novo porto assegurará a ligação marítima regular entre as ilhas de São Tomé e Príncipe, reduzindo custos logísticos em até 40% e permitindo o abastecimento seguro e contínuo de bens essenciais.

O projeto integra o Plano de Cabotagem e o Plano Nacional de Investimentos para a Economia Azul (PNIEA), sendo estruturante para a Economia Azul nacional, com impacto direto em turismo, pesca, comércio e segurança alimentar.

Indicadores-chave (estimativa base 2025):

- ROI: 12–14%
- IRR: 10–11%
- Payback: 10–12 anos
- Emprego direto: 80–100 na construção; 40–60 em operação
- Beneficiários indiretos: ~8.000 habitantes do Príncipe

Mensagem ao Investidor:

Investir em Ponta Mina é investir na integração territorial e na resiliência económica de São Tomé e Príncipe. O projeto alia viabilidade técnica, sustentabilidade ambiental e impacto social elevado, com segurança jurídica e enquadramento institucional sólido (Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS), Plano Nacional de Investimentos para a Economia Azul (PNIEA), Estratégia da Economia Azul, Plano Diretor de Transportes).



2. Contexto e Oportunidade

Enquadramento Nacional

A graduação de São Tomé e Príncipe de País Menos Avançado (2024) marca a transição para uma fase de consolidação do desenvolvimento. A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) 2026–2040 define quatro pilares:

- Redução da insularidade;
- Crescimento inclusivo e sustentável;
- Infraestruturas resilientes;
- Transição verde e azul.

O Porto de Ponta Mina concretiza estas metas ao promover a conectividade marítima inter-ilhas, a segurança alimentar e a economia azul.

Problema e Justificação

O cais de Santo António, construído nos anos 1960, é insuficiente (calado <1,5 m), inseguro e afetado por assoreamento do Rio Papagaio. A sua manutenção é economicamente inviável. Consequências:

- Elevação de custos logísticos e de bens essenciais;
- Aumento da vulnerabilidade alimentar e energética;
- Dificuldade de exportação e transporte de produtos;
- Bloqueio ao desenvolvimento do turismo e da pesca.

Ponta Mina, ao contrário, apresenta condições hidrográficas ideais para implantação de um porto moderno e protegido, conforme estudo TYPISA/COWI (2013).

Fundamentação Técnica

O projeto resulta do Plano de Cabotagem (COWI/TYPSA), financiado pela UE, que previu seis portos de cabotagem no país.

Características principais:

- Cais de 128 m × 12 m, com calado de 4 m;
- Quebra-mar de enrocamento com 6 m acima da baixa-mar;
- Plataforma logística de 2.500 m²;
- Acesso rodoviário de 800 m;
- Drenagem, energia, iluminação e segurança integradas.

O projeto é tecnicamente maduro, exigindo apenas atualização ambiental e financeira.

Enquadramento Estratégico

O porto enquadra-se:

- Na ENDS 2026–2040, como infraestrutura transformadora;
- Na Estratégia da Economia Azul (FAO, 2021), que destaca Ponta Mina como “nó logístico essencial”;
- No PNIEA, onde é classificado como projeto prioritário;
- No Plano Diretor de Transportes (2013), que o define como indispensável à cabotagem nacional;
- Nos Termos de Referência OHRLS/UNDP (2024), que o designam “investment-ready project”.

Impactos Esperados

- Redução de custos logísticos em até 40%;
- Melhoria da segurança alimentar;
- Criação de emprego direto e indireto;
- Estímulo ao turismo e exportações;
- Reforço da coesão territorial e resiliência costeira.

Oportunidade de Investimento

Ponta Mina é um ativo estratégico de alta prioridade nacional e investimento de risco moderado. Viável sob modelos PPP ou blended finance, oferece rentabilidade e impacto socioeconómico relevantes.



3. Descrição do Projeto

Objetivos

- Garantir conectividade marítima inter-ilhas segura e sustentável;
- Substituir o cais obsoleto de Santo António;
- Promover comércio, turismo e pesca;
- Reforçar a resiliência costeira e climática;
- Integrar o porto no sistema nacional de cabotagem.

Resultados Esperados

- Porto funcional e seguro;
- Custos logísticos reduzidos em 30–40%;
- Operação de navios de até 60 m de comprimento;
- Emprego direto e crescimento económico local;
- Aumento da resiliência ambiental do Príncipe.

Componentes Técnicas Principais

- Obras Portuárias:
 - Cais 128 m × 12 m; quebra-mar de 128 m; dragagem de 5.060 m³.
- Zona Logística:
 - Plataforma 2.500 m² com armazéns, drenagem e segurança.
- Acessos e Infraestruturas:

- Estrada de 800 m e ponte sobre o Rio Papagaio.
- Edifícios e Equipamentos:
 - Armazém, escritório portuário, sistema elétrico, incêndios e iluminação LED.
- Gestão Ambiental:
 - Reflorestação e monitorização ambiental.

Estado de Maturidade

Estudos técnicos e orçamentais completos; pronto para fase de financiamento e execução (nível pré-execução).



Stakeholders

- MIRNA: execução técnica;
- Governo Regional do Príncipe: gestão local;
- Parceiros: UE, BAD, FAO, UNDP, OHRLLS;
- APCI: captação de investimento;
- Setor Privado: operador PPP;
- Comunidade local: beneficiários diretos.

Cronograma (síntese)

Fase	Período	Principais ações
Atualização técnica / ESIA	2025	Revisão técnica e ambiental
Estruturação financeira	2025	Acordos com UE/BAD
Concurso internacional	2026	Adjudicação
Construção	2026–2028	Obras principais
Operação piloto	2029	Testes e formação
Operação comercial	2029–2030	Atividade plena

4. Estrutura Económica e Financeira

Custo Total e CAPEX

- Custo inicial: 7,05 M€ (2013) → ≈50 MUSD (2025)
- Obras civis (56%): 28 MUSD
- Plataformas e edifícios: 9,5 MUSD
- Equipamentos: 3 MUSD
- Fiscalização e ambiente: 3,5 MUSD
- Contingências: 6 MUSD

Custos Operacionais (OPEX)

- 400–500 mil USD/ano (manutenção e operação).
Autossuficiência prevista no 5.º ano de operação.

Financiamento Previsto (modelo blended finance)

Fonte de Financiamento	Modalidade	%
Governo STP	Orçamento nacional	10%
UE / OHRLLS	Subvenção verde	20%
BAD	Linha TSF (BEFIRM)	30%
GEF	Mitigação climática	15%
PPP (privado)	Operação e manutenção	15%
UNDP / FAO	Apoio técnico	10%

Indicadores Financeiros

- ROI: 12–14%
- IRR: 10–11%
- Payback: 10–12 anos
- Benefício líquido estimado: 65–70 MUSD (20 anos)

Sustentabilidade

Autonomia financeira, eficiência energética (solar e LED), gestão ambiental e resiliência costeira conforme PNIEA e ENDS.

Conclusão

Modelo blended finance/PPP garante equilíbrio público-privado, reduz risco e assegura viabilidade a longo prazo.

5. Riscos e Estratégias de Mitigação

Tipologia de Riscos

- Económicos e financeiros
- Ambientais e climáticos
- Técnicos e operacionais
- Institucionais e de governação

Principais Riscos e Mitigações

- Escalada de custos: contratos chave-na-mão e contingência 12%.
- Rentabilidade inicial baixa: apoio técnico e PSO temporário.
- Variação cambial: uso de USD e supervisão BAD/UE.
- Impacto ambiental: ESIA e Plano de Gestão Ambiental (PGA).
- Riscos climáticos: quebra-mar +6 m, soluções baseadas na natureza.
- Capacidade institucional: formação e assistência UNDP/BAD.
- Aceitação comunitária: consultas públicas e emprego local.

Conclusão

Risco global: Moderado controlável.

Estrutura de mitigação robusta e alinhada com padrões BAD/GEF/UNDP

6. Externalidades do Projeto

Sociais

- Criação de 100 empregos diretos e 200 indiretos;
- Redução do êxodo jovem e promoção da coesão social;
- Integração de género e empoderamento económico feminino;
- Melhoria do abastecimento e segurança alimentar.

Económicas

- Redução de custos logísticos até 40%;
- Estímulo ao turismo e exportações;
- Dinamização de cadeias de valor locais (pesca e agricultura);
- Crescimento do PIB regional e novos investimentos privados.

Ambientais

- Implementação do ESIA e mitigação de dragagem;
- Estruturas de proteção costeira e resiliência climática;
- Alinhamento com o PNIEA e Estratégia da Economia Azul;
- Contributo direto para os ODS 13 e 14.

Tecnológicas

- Digitalização portuária e integração com Sydonia World;
- Capacitação técnica e uso de energias renováveis;
- Introdução de modelos de manutenção preditiva (CMMS).

Síntese

Externalidades positivas em todas as dimensões (social, económica, ambiental, tecnológica), reforçando a legitimidade estratégica do projeto.



7. Implementação e Governança

Estrutura Institucional

- MIRNA: execução técnica e financeira;
- Governo Regional do Príncipe: coordenação local;
- UGP: gestão e monitorização (engenharia, ambiente, finanças);
- CCN: coordenação nacional (MEF, MIRNA, APCI, parceiros internacionais).

Mecanismos de Gestão

- Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PTA);
- Relatórios trimestrais (RTP);
- Missões conjuntas de supervisão (UE, BAD, UNDP);
- Sistema digital de M&A;
- Auditorias anuais e portal de transparência.

Cronograma

2025: atualização técnica e financeira

2026–2028: construção

2029: testes e operação piloto

2030: operação plena e auditoria final

Modelos de Parceria

PPP Operacional Parcial (preferencial):

- Estado mantém propriedade;
- Operador privado gere e partilha receitas (70/30);
- Monitorização de desempenho por BAD/UE.

Governança Ambiental e Social

Conformidade com ISS da Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) e Quadro UNDP: ESIA, Plano de Gestão Ambiental (PGA), RAP e GRM (mecanismo comunitário de queixas).

Comunicação e Participação

Plano de Comunicação participativo (sessões públicas, portal MIRNA/APCI, boletins trimestrais).

Conclusão

Governança robusta, multilateral e transparente, integrando instituições nacionais, regionais e parceiros internacionais sob supervisão UNDP/UE/BAD.

8. Proposta de Parceria / Call to Action

Oportunidade de Parceria

O Governo de São Tomé e Príncipe convida investidores e parceiros estratégicos para cofinanciar e operar o Porto de Ponta Mina através de modelos PPP ou DBOT, assegurando padrões internacionais e rentabilidade sustentável.

Perfis procurados:

Operadores logísticos, fundos de investimento em infraestruturas sustentáveis, bancos de desenvolvimento e empresas de engenharia marítima.

Incentivos ao Investimento

- Isenções fiscais e aduaneiras (Lei de Investimentos e Zonas Francas);
- Garantias de repatriamento de lucros e proteção MIGA;
- Acesso a financiamento verde (GEF, GCF, UE);
- Apoio UNDP/BAD na estruturação jurídica e financeira de PPPs;
- Integração em futuras Zonas Especiais Económicas da Economia Azul.

Proposta de Valor

- Projeto maduro, validado e prioritário (PNIEA, ENDS, PDT);
- ROI 12–14%, Payback 10–12 anos;
- Impacto socioeconómico e ambiental comprovado;
- Enquadramento legal e fiscal favorável;
- Potencial de expansão (terminal turístico e marina).

Próximos Passos

- 2025 – Atualização técnica, ESIA e estruturação financeira;
- 2026–2028 – Construção e formação técnica;
- 2029 – Início da operação comercial e integração logística.

Mensagem Final

O Porto de Ponta Mina é um pilar da transição azul e da coesão nacional de São Tomé e Príncipe.

Reúne viabilidade técnica, retorno económico e impacto social, com um quadro de governação robusto e sustentável.

Invista na infraestrutura que liga o futuro das ilhas — um porto azul, resiliente e inclusivo no coração do Golfo da Guiné.

