



# A segunda corrida ao espaço já começou e passa por Portugal. A contagem decrescente até ao lançamento do Porto Espacial dos Açores

24 nov 2018 18:05 · MadreMedia · Rute Sousa Vasco · Tecnologia · 0 comentários

Este artigo é sobre [Açores](#). Veja mais na secção [Local](#).

**A fase de apresentação de ideias para o futuro Porto Espacial dos Açores chegou ao fim há três semanas com catorze propostas de consórcios internacionais, oriundos de países tão diferentes como França, Itália, Espanha, EUA e Rússia. Um sinal claro do interesse que existe atualmente por um mercado e por um concurso que vai marcar a agenda em 2019.**





PUB

Portos espaciais eram, ainda há não tanto tempo assim, expressões que tínhamos ou como próprias dos filmes de ficção científica ou como reservadas às agências espaciais de países como Estados Unidos ou a Rússia, pioneiros na exploração do espaço. Tudo mudou e aquela que é designada como a segunda corrida ao espaço está apenas no início. Um início que conta com a presença de Portugal, que em 2021 será um dos países europeus a contar com um porto espacial para lançamento de pequenos satélites localizado na ilha de Santa Maria nos Açores. Longe vão já os tempos do primeiro satélite português no final dos anos 90, protagonizado pelo professor Carvalho Rodrigues, numa área onde se aplica sem rodeios o chavão de mundo novo.

O novo mercado decorre da privatização da indústria espacial, que abre portas a um conjunto de novas atividades. Neste “novo mundo”, a posição geoestratégica torna os Açores um espaço particularmente interessante, já que poucos outros locais permitem um acesso simultâneo à Europa, à costa ocidental de África, à América do Norte e à América Latina. A consulta preliminar de ideias para o futuro Porto Espacial dos Açores, em Santa Maria, não deixou dúvidas sobre o nível de interesse. Catorze consórcios internacionais, quatro deles liderados pelas empresas aeroespaciais

(França), AVIO (Itália), Virgin Orbit (EUA) e Elecnor DEIMOS (Espanha) e pela agência espacial russa Roscosmos, manifestaram interesse na construção de uma base para lançamento de microssatélites, soube-se a 6 de novembro através de anúncio do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior que tutela esta área de atividade.

As propostas submetidas pelos catorze consórcios vão agora ser avaliadas por uma comissão internacional de peritos, presidida pelo ex-diretor da agência espacial europeia ESA Jean Jacques Dordain. A comissão integra também o ex-diretor de lançadores da ESA Gaele Winters, a antiga vice-administradora da agência espacial norte-americana NASA Dava Newman, o presidente da Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, Luís Castro Henriques, o ex-reitor da Universidade do Minho António Cunha e o professor emérito da universidade norte-americana do Texas, Byron Tapley.

Cabe à comissão de peritos, depois de analisar as propostas iniciais, recomendar os candidatos que devem 'entrar na corrida' para a construção e operacionalização do porto espacial, e cujos projetos serão avaliados entre fevereiro e maio de 2019. Nesta 'corrida espacial' terão de estar envolvidos consórcios com participação de empresas ou centros de investigação portugueses, sendo que da lista divulgada nesta primeira fase fazem parte empresas aeroespaciais portuguesas como a Edisoft, a Tekever e a Omnidea.

O calendário fixado aponta para que os primeiros lançamentos de pequenos satélites se iniciem na primavera ou no verão de 2021, depois de o contrato para a instalação e funcionamento do porto espacial ser assinado, em junho de 2019, com os concorrentes que venham a vencer o concurso.

### **“Para chegar ao espaço são precisos portos espaciais, e o aumento das atividades espaciais exige, por isso, mais portos”**

“A construção de portos espaciais é uma tendência crescente a nível mundial devido à privatização da atividade espacial. Ora, para chegar ao espaço são precisos portos espaciais, e o aumento das atividades espaciais exige, por isso, mais portos”. É tão simples como isto. Magda Cocco, Helena Correia Mendonça e Ana Marta Castro da equipa da sociedade de advogados Vieira de Almeida & Associados especializada no setor espacial consideram que “o interesse demonstrado por tantas empresas comprova a cada vez maior importância do espaço e o papel central dos portos espaciais nesta nova corrida ao espaço. E é também um sinal muito positivo para o país, colocando-o definitivamente na arena internacional dos países espaciais e contribuindo para que a definição dos requisitos e modelos para o porto respondam às preocupações dos privados e promovam assim a sua atividade em Portugal”, afirmam.

O lançamento de um concurso de ideias como antecâmara do processo formal de lançamento de candidaturas, não sendo o processo mais frequente, não é inédito. “O cenário mais comum é o de os procedimentos de contratação pública serem promovidos já com o caderno de encargos “fechado”, tendo a entidade adjudicante definido integralmente as suas necessidades e o objeto do contrato que depois submete à concorrência. No entanto, a legislação europeia (e, em consequência, a portuguesa) prevê alguns mecanismos de auscultação do mercado previamente à elaboração do caderno de encargos”, clarifica a equipa da Vieira de Almeida. Na prática, estão previstas duas modalidades: a consulta preliminar (que não é um procedimento, mas uma antecâmara de um futuro e eventual procedimento) e os procedimentos do diálogo concorrencial e das parcerias para a inovação – esta última, uma novidade das Diretivas europeias de 2014 sobre contratação pública especialmente destinada a lidar com contratos que tenham uma forte componente de inovação.

“Em Portugal, é muito frequente o recurso a consultas preliminares, mais ou menos informais. O diálogo concorrencial e as parcerias para a inovação só raramente são utilizados, em virtude de exigirem condições muito específicas, mas temos um exemplo recente e elucidativo, que foi o diálogo concorrencial promovido pelo Município de Lisboa para a criação e exploração da rede partilhada de bicicletas”.

A segunda fase do processo de seleção decorrerá entre janeiro e fevereiro de 2019 e terá como base as regras do procedimento que deverão ser tornadas públicas antes ou logo no início dessa fase, para que as entidades convidadas para o efeito possam preparar e elaborar as suas propostas. O que se sabe até aqui é que se pretende que seja um procedimento concorrencial, com uma fase de negociação. Os requisitos expectáveis num concurso desta natureza estão em regra relacionados com a idoneidade técnica e financeira dos concorrentes, sendo estes pontos essenciais para assegurar que o operador do porto espacial tem a capacidade para geri-lo e responder aos riscos que podem decorrer das operações espaciais.

Do ponto de vista do enquadramento jurídico, a construção e operação de portos espaciais, bem como a prestação de serviços nos mesmos, é também um território novo que exige que se leve em conta vários aspetos legais e regulamentares. Desde requisitos ambientais (incluindo de ruído e qualidade do ar) a avaliar se o quadro legal atual nesta matéria responde às características próprias da atividade que ocorre num porto (por exemplo, o ruído muito elevado de um lançamento). A segurança é também outro aspeto relevante. Por um lado, a tecnologia espacial é tendencialmente de duplo-uso (isto é, civil e militar), sendo certo que um porto pode também, se tal for previsto, ser utilizado para fins militares. Por outro, as atividades espaciais que ocorrem em

utilizado para fins militares. Por outro, as atividades espaciais que ocorrem em portos recorrem a materiais explosivos e combustíveis (e por vezes nucleares), o que exige especial atenção para o seu armazenamento, transporte e manuseamento e ao cumprimento das regras vigentes nestas matérias. Todos estes temas impactam numa questão mais ampla que é a segurança das populações, incluindo nas rotas de lançamentos dos foguetões, razão pela qual os critérios em linha de conta na decisão de localização de um porto espacial incluem a densidade populacional, condições meteorológicas e complexidade do espaço aéreo.

### **Mais Estado ou menos Estado no porto espacial português?**

O Programa de Lançamento de Satélites português não indica qual o modelo de exploração que pretende implementar, estando essa decisão ainda em aberto por parte do Governo. Das várias opções possíveis, a decisão política a tomar é sobretudo sobre se o Estado quer ter um maior ou menor nível de intervenção na construção, operação e prestação de serviços no porto.

“Vários modelos de exploração podem ser preconizados. No que diz respeito à relação entre o Estado e o setor privado, uma PPP, concessão ou um modelo de autorização podem ser, todos eles, opções a ponderar. Na nossa opinião, o modelo de autorização será aquele menos adaptado ao caso português, porque este se traduz normalmente num modelo no qual a lei permite a qualquer privado apresentar um pedido de instalação e operação de um porto espacial num local por si escolhido, tendo para o efeito de cumprir os requisitos previstos na lei. Ora, no caso português, ao que tudo indica, a decisão quanto ao porto espacial foi já tomada pelo Estado: será um porto nos Açores, não podendo qualquer privado chegar a Portugal e sugerir instalar um porto espacial noutra local desde que cumpra determinados requisitos (que, aliás, não existem em geral).”

Na maior parte dos países com portos espaciais as opções têm recaído sobre um de dois modelos: exploração pública ou licenciamento. O primeiro decorre da própria origem da atividade espacial, que foi durante décadas uma atividade exclusivamente pública. É, por exemplo, essa a opção na Rússia em que os portos espaciais são explorados pelo Estado, sob a coordenação da agência espacial nacional. Na Noruega, também o porto de *Andøya* é detido pelo Estado (incluindo por uma empresa com capitais maioritariamente públicos) e operado pelo Centro Espacial norueguês. Na Suécia, a “Swedish Space Corporation”, que gere o Centro Espacial Esrange, é detida na sua totalidade pelo Estado. Em ambos os casos, Noruega e Suécia, os portos dedicam-se sobretudo a lançamentos de foguetes-sonda (sendo que o porto de Kiruna, também na Suécia e gerido pela “Spaceport Sweden”, visa já voos suborbitais).

O segundo modelo, de licenciamento, é consequência do processo de privatização das atividades espaciais e existe em países com os EUA, Austrália e Nova Zelândia. No Reino Unido, embora o quadro legal consagre um modelo de licenciamento para os portos espaciais, está também a avaliar-se qual o modelo de negócio a adotar, tendo sido lançado um procedimento para apresentação de propostas e obtenção de financiamento para a instalação de um porto espacial no país. Tal como Portugal, também outros países como Itália estão no processo de definição de portos espaciais. “Como este é um mercado emergente é natural que se estejam agora a avaliar as melhores opções para gerir e explorar portos espaciais, sendo certo, em qualquer caso, que não existe um único modelo que seja o melhor e, por isso, qualquer opção nesta matéria exige uma análise caso a caso”, consideram Magda Cocco, Helena Correia Mendonça e Ana Marta Castro.

Esta segunda corrida ao espaço não obedece a um enquadramento comum europeu, porque a regulamentação das atividades espaciais é da responsabilidade de cada Estado-membro. “Apesar disso, a União Europeia tem estado muito ativa no setor espacial através dos seus programas-bandeira: o Copernicus (de observação da Terra), o Galileo e Egnos (de posicionamento, navegação e cronometria, conjuntamente com a Agência Espacial Europeia – a ESA) e o SST (“Space Surveillance and Tracking”).

A Estratégia Espacial Europeia faz referência aos pequenos satélites, indicando que a Comissão complementarará os esforços dos Estados-membros, da ESA e da indústria em endereçar necessidades de I&D incluindo para acesso ao espaço a custos reduzidos para pequenos satélites e para o desenvolvimento de mercados para pequenos sistemas de lançamento. E, no espaço europeu, a própria ESA já tinha lançado um concurso para analisar a viabilidade técnico-económica de centros de lançamento de pequenos foguetões na Europa.

Para além dos Açores, outros três locais (Suécia, Noruega e Escócia) são apontados como viáveis para lançar pequenos satélites. “Em todo o caso, os temas legais e regulamentares que surgem com os portos espaciais terão de ser endereçados a nível nacional. Um dos temas que, porém, poderá ter de ser analisado com mais cuidado diz respeito à possível aplicação de requisitos do setor da aviação, designadamente em matéria de segurança”, adiantam as especialistas da Vieira de Almeida.

Estes requisitos em concreto são europeus e, se o acesso ao espaço for efetuado através de aeronaves com descolagem horizontal (ao invés de foguetões com lançamento vertical), poderá entender-se que as regras da aviação são aplicáveis ao porto. O programa português abre a hipótese de se utilizar lançamentos horizontais recorrendo ao aeroporto que existe em Santa

Maria. A EASA (Agência Europeia para a Segurança da Aviação) já havia proposto tratar portos com voos suborbitais (que são aqueles que mais recorrem a aeronaves) como aeródromos e certificar os veículos suborbitais como aeronaves. Em Itália, cujo plano para um porto espacial se dirige a voos suborbitais, o tema está a ser precisamente coordenado com a EASA.

O concurso para o porto espacial dos Açores marca o arranque de um mercado novo e emergente e cujo impacto na economia portuguesa ultrapassa a mera operação do espaço. As expectativas são que dinamize um mercado de prestação de serviços de lançamentos, com o consequente reforço do desenvolvimento da indústria espacial portuguesa, não só que diz respeito a foguetões, mas também a componentes tanto de hardware como de software. Também o setor dos serviços, aplicações e produtos downstream pode aproveitar o impulso dado pelo porto espacial em articulação com a Estratégia Espacial 2030 e a nova lei do espaço.

Segundo o ministro da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, Manuel Heitor, a instalação e o funcionamento do porto espacial, destinado ao lançamento de pequenos satélites para observação da Terra, implicará, acima de tudo, um investimento privado, sendo que o investimento público, estimado em seis milhões de euros, será para a melhoria de infraestruturas locais.

[f Partilhar](#)[Partilhar](#)[Partilhar](#)