



## Os olhos do mundo em Portugal: Sines deu o pontapé de saída da ‘Portugal Shipping Week’

O pontapé de saída da *Portugal Shipping Week* foi dado, ontem (dia 17 de Setembro), no palco portuário que mais (carga) ordena: Sines, terra de Vasco da Gama e do exponente máximo luso em termos de quota nacional no que toca à movimentação de mercadorias.

Pelas 11:30 horas da manhã, a comitiva de cerca de quarenta visitantes ‘descobriu’ o porto alentejano, começando, da melhor forma, o evento internacional que fará de Portugal o centro das atenções do *Shipping*. A Revista Cargo não poderia faltar.

### Duarte Lynce de Faria apresentou Sines à comitiva da Portugal Shipping Week

A recepção e apresentação do Porto de Sines ficou a cargo do Dr. Duarte Lynce de Faria, administrador do porto. O presidente do Conselho de Administração da APS, José Luís Cacho também marcou presença, tal como o presidente da Comunidade Portuária de Sines, Jorge d’Almeida. «Obrigado por escolherem Sines para primeira abordagem à área marítima em Portugal. Isso é muito importante», começou por declarar o famigerado administrador, que se propôs a propiciar uma «discussão profunda», capaz de «analisar alguns números sobre Sines, e, em especial, os projectos com os quais esperamos abordar os próximos 10/20 anos».

Sines, «o maior porto de Portugal, com mais de 50% da quota nacional de tráfego de mercadorias», não se trata apenas de um porto regional – «mais que um porto nacional, é um porto europeu e global», explicou Lynce de Faria. «Somos a porta principal de entrada da Europa, e, por isso, precisamos de manter em mente que temos de estar no centro da Europa o mais depressa possível», afirmou, captando o interesse da plateia. Seguiu-se a descrição da evolução da região, desde a sua tradicional vocação piscatória até à implementação, no presente, de uma complexa e multifacetada infra-estrutura portuária de referência internacional.

«Estamos na terra de nascença de Vasco da Gama, um dos grandes descobridores portugueses. A cidade começou como uma cidade piscatória. Nos anos 70 desenvolveu-se em um porto comercial, começando pela refinaria e depois pelo complexo petroquímico. Seguimos em frente também com o GNL, granéis sólidos (principalmente carvão) e, claro, também o grande terminal, o Terminal XXI, que actualmente processa cerca de 1,7 milhões de TEU», disse. «Os slides servem para mostrar o que somos, o que fomos, e o que queremos do futuro»; «temos uma forte relação com a aicep», descrevendo o segredo do sucesso: uma sinergia que integra o porto, o município e a aicep, que gere a ZILS.

Vantagens de Sines? Tarefa fácil: «Não temos constrangimentos urbanísticos. Não necessitamos de dragagens. E somos capazes de receber os maiores navios do mundo, temos cinco terminais especializados», explicou. «Somos, actualmente, o décimo quinto maior porto europeu em termos de carga contentorizada» e 74% dos produtos energéticos em Portugal são processados em Sines» e «estamos prontos para despachar autorizações para os navios com uma antecipação de dois dias e meio, o que significa que não utilizamos papel: somos um porto livre e papel. E temos um sistema de janela única, a que chamamos JUP», completou.

### «Em cerca de seis anos duplicámos a capacidade de movimentação no porto»

«Operamos mais de cinco mil comboios por ano. Somos o maior complexo a operar comboios na Península Ibérica. Mais de 90% da carga de *hinterland* é movimentada via comboio e não pela rodovia». «Em cerca de seis anos

duplicámos a capacidade de movimentação no porto: 25 milhões de toneladas em 2011, e em 2017, temos 51 milhões de toneladas», acrescentou Lynce de Faria.

### **Evolução nos contentores não menos que «impressionante»**

«Nos contentores, trata-se de uma evolução impressionante: em 2011, com 500 mil TEU, e em 2017, 1,7 milhões de TEU, o que significa quatro vezes mais. E porquê este crescimento? Porque tivemos um aumento do crescimento do *transshipment* nesta aérea (Oeste Mediterrânico)»: um exponencial crescimento de 415% entre 2010 e 2017 em Sines. «O que quer dizer que existem cerca de 12 milhões de TEU que podem ser movidos para alguns destes portos e entre 2010 e 2017 temos um crescimento total nesta área de 53% no que toca ao *transshipment*».

Sines não olha apenas ao seu redor: cresce além-fronteiras e trabalha para estender-se mais longe, revelou. «Temos novos mercados, e, neles, teremos que ser rapidíssimos para movermos as cargas e teremos de ser o mais baratos possível, porque enfrentamos grande competição nesta área», afirmou, fixando o desafio e elogiando a qualidade geoestratégica de Sines: «Estamos posicionados no centro de várias rotas que ligam Este e Oeste, Norte e Sul e vice-versa: isto é importante para Sines e para Portugal. Sermos um porto de águas profundas faz de nós um porto internacional. Estamos a atingir directamente cidades como Seattle, Los Angeles, Tacoma, e no Norte dos EUA também, novos mercados, possibilitados pelo alargamento do Canal do Panamá».

### **«Estamos actualmente a melhorar as condições da ferrovia»**

As acessibilidades ferroviárias estão, também, na ordem do dia em Sines: «Estamos actualmente a melhorar as condições da ferrovia com o objectivo de, nos próximos três anos, termos uma ferrovia mais competitiva rumo a Madrid»; a capital espanhola poderá também ser servida por *feeders*, acrescentou. A intervenção abrangeu ainda a Janela Única Logística, devotada a «projectar o porto para terra, servindo, com o mesmo sistema da JUP, os portos secos, como, por exemplo, o Entroncamento e a Bobadela».

«Temos capacidade de expansão em todas as partes do porto, e estamos focados, actualmente, na expansão da parte do terminal de contentores», que inclui a concepção do novo terminal, apelidado de Vasco da Gama, finalizou. A visita ao porto alentejano prosseguiu com a visita guiada a todos os terminais, terminando com um almoço organizado pela APS.

2018-09-18 10:49

Revista Cargo

Partilhar

