

JOSÉ LUÍS CACHO

PRESIDENTE DA APS



O Porto de Sines faz 40 anos e esta é uma comemoração importante para viver enquanto presidente do Conselho de Administração da APS. Como olha para estas quatro décadas?

São quatro décadas de muito trabalho, produzido por homens e mulheres que deram o seu melhor para o sucesso deste porto. Penso que, volvidos 40 anos, podemos dizer que o desígnio de Sines está cumprido. A génese deste porto assenta na vertente energética, iniciada pelo então Terminal Petroleiro (hoje de Granéis Líquidos) em 1978; hoje Sines é responsável pelo fornecimento de cerca de 75% dos produtos energéticos do país, tendo esta vertente sido reforçada no início da década de 2000 com o início de operação do Terminal de GNL (em janeiro de 2004).

Mas Sines deixou de ser, há muito, um porto meramente energético. A partir de 2004, a Carga Contentorizada veio impulsionar a atividade do porto dando-lhe uma nova dimensão, colocando Sines no "mapa" do shipping internacional. Hoje temos um porto competitivo eficiente, na vanguarda dos Sistemas de Informação, que cumpre os mais elevados padrões de exigência operacional, oferecendo serviços competitivos que ligam a nossa economia aos principais centros de consumo mundiais.

O Porto de Sines é o maior porto do país no que diz respeito à movimentação de carga, movimentou 51 milhões de toneladas em 2016, triplicou a carga contentorizada nos últimos cinco anos, está no Top 20 europeu de carga contentorizada, que metas ainda há para atingir?

Há sempre espaço para fazer mais e melhor. Embora tenhamos sido o porto Europeu que mais cresceu nos últimos cinco anos, no que diz respeito à Carga Contentorizada, num mercado global como o de hoje em dia as oportunidades são diversas. Um porto deve ser entendido como um importante elo da cadeia logística, cujo objetivo é o de servir a economia. Face à sua localização e características naturais, Sines tem todas as condições para reforçar o seu papel de hub de referência à escala global, tendo em conta as novas rotas marítimas e os novos cenários do shipping internacional, onde temos vindo a assistir ao estabelecimento de alianças entre os principais armadores mundiais; em Sines recebemos linhas da aliança 2M, que resulta da cooperação entre a MSC e a Maersk – os dois maiores armadores do mundo. Penso que o futuro deste porto passará muito pelo crescimento da Carga Contentorizada e consequente consolidação do Sines como importante hub portuário à escala mundial.

E quais são os maiores desafios neste momento?

Os maiores desafios neste momento centram-se no desenvolvimento do tráfego de contentores, tal como apresentado pela Ministra do Mar na “Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária”. Desde logo a expansão do Terminal XXI, num investimento da ordem dos €270M, que tem atualmente capacidade para movimentar 2,1M TEU e que duplicará a sua capacidade para cerca de 4M TEU.

Por outro lado, o lançamento do concurso internacional para a construção de um novo terminal de contentores – Terminal Vasco da Gama, que numa primeira fase terá capacidade para cerca de 3M TEU, envolvendo um investimento de €400M e a melhoria da linha ferroviária Sines – Elvas – Badajoz, que potenciará o tráfego com o hinterland, permitindo-nos oferecer serviços mais competitivos para a carga de e para Madrid.

É também importante referir que este Conselho de Administração tem também como missão preparar o Porto de Sines para os desafios que surgirão com a expansão da atividade portuária, como por exemplo ao nível dos serviços associados às operações portuárias, da agilização dos sistemas de informação ou da adaptação das infraestruturas face às exigências dos novos projetos.

O Porto de Sines tem vindo a consolidar a sua vocação energética sendo responsável pelo fornecimento de 74% dos produtos energéticos do país. É também a principal fonte de abastecimento do gás natural consumido em Portugal.

Recentemente, o primeiro-ministro afirmou que quer que Sines se torne a “nova porta” de entrada do gás natural na Europa, melhorando assim a “segurança energética” do continente.

Como olha para este percurso e este objetivo?

De facto o GNL é um tráfego que tem vindo a crescer em Sines e vai continuar a crescer. O Porto de Sines tem condições para se tornar a porta de entrada privilegiada no continente Europeu. Temos vindo a assistir a um crescimento significativo no número de navios metaneiros a escalar o porto, contribuindo para o reforço do interesse estratégico do terminal de Sines face ao gasoduto terrestre. Estamos prontos para enfrentar este desafio, certos que oferecemos as condições ideais para tal. Recordo que, de acordo com a “Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária” apresentada pelo Governo, Sines tem um papel fundamental a desempenhar enquanto hub de GNL.

Como analisa o reconhecimento, cada vez maior, a nível internacional, do Porto do Sines?

Na última década, Sines tem vindo a crescer exponencialmente no que diz respeito ao volume de carga movimentada,

“Volvidos 40 anos, podemos dizer que o desígnio de Sines está cumprido”

especialmente na carga contentorizada. Nos últimos seis anos, duplicamos o volume total de mercadorias, de 25M para 51M de toneladas, enquanto nos contentores quase quadruplicamos o total movimentado – de 447.000 TEU para 1,5M TEU. É natural que o shipping internacional comece a olhar para Sines de forma mais assertiva, uma vez que ano após ano subimos posições no TOP 100 mundial. Entendemos esse reconhecimento com a satisfação do dever cumprido, que os nossos índices de eficácia e eficiência estão ao nível dos maiores portos Europeus e Mundiais, mas entendemo-lo também como um desafio; um estímulo para fazer mais e melhor, ir mais além, contribuindo assim para o desenvolvimento da economia nacional.

Como vê o Porto de Sines daqui a 40 anos?

Daqui a 40 anos Sines será, certamente, um dos principais Hubs mundiais; o porto tem hoje capacidade de expansão em todos os segmentos de carga. Acredito que vão aparecer novas cargas no Porto de Sines, no segmento dos granéis sólidos e da carga geral, sendo que a Carga Contentorizada e o GNL terão certamente um crescimento continuado nas próximas décadas. Daqui a cerca de 5 anos Sines terá capacidade para movimentar 7M TEUs. Por outro lado, o complexo portuário, industrial e logístico de Sines, que compreende o porto e a Zona Industrial e Logística, tem capacidade para albergar novos investimentos; lembro que a ZILS dispõe de 2200ha infraestruturados e uma capacidade de crescimento até aos 4200ha. O futuro também passará por aí; pelo desenvolvimento de um cluster portuário, industrial e logístico, de elevado valor estratégico e potenciador do desenvolvimento da economia regional, nacional e Ibérica.