

“Sines veio criar uma alternativa, permitindo fazer escalas diretas em Portugal, o que veio alterar completamente o xadrez do portuário português”



“SINES VEIO REVOLUCIONAR O SISTEMA PORTUÁRIO PORTUGUÊS”

Para o Presidente da Comunidade Portuária de Sines (CPSI), o porto de Sines veio revolucionar o sistema portuário português, no transporte de contentores, e tem um papel fulcral no sucesso das exportações portuguesas, ao garantir tempos de trânsito mais curtos e fretes mais baratos. Em entrevista à Logística & Transportes Hoje, Jorge d'Almeida fala dos projetos e investimentos que podem continuar a alimentar o crescimento do maior porto nacional.

Texto: Sandra Costa // Fotografia: Rodrigo Cabrita

Durante muitos anos o porto de Sines foi considerado um elefante branco. Hoje, ano em que comemora 40 anos, é responsável por 55% de todas as mercadorias movimentadas pelos portos portugueses. Que balanço faz sobre o papel do porto de Sines no sistema portuário nacional?

Antes de 2003, ano em que o megaterminal de contentores de Sines foi inaugurado, os dois maiores portos nacionais - Lisboa e Leixões - eram portos de segunda linha, particularmente nas ligações à Ásia, que representa mais de metade do mercado global. Portugal era servido por navios que faziam o transbordo da carga em portos do sul, como Algeciras e Valência, e norte da Europa, sobretudo Roterdão e Antuérpia. Esta situação acontecia porque o tamanho dos navios-mãe tornou-se incomportável para os portos de Lisboa e Leixões, pelo que o mercado português era abastecido com cargas transbordadas em portos com capacidade para receber esses navios-mãe. Sines veio criar uma alternativa, permitindo fazer escalas diretas em Portugal, o que veio alterar completamente o xadrez do setor portuário português. O resultado foi muito positivo para Leixões, que cresceu com muita carga que passou a receber de Sines, e não tão positivo para Lisboa, que perdeu alguma carga. Mas Sines veio, sobretudo, alterar a competitividade dos importadores e exportadores portugueses, que passaram a ter serviços com tempos de trânsito mais curtos e fretes mais baratos. Não seria possível atingir o sucesso atual das exportações portuguesas se Sines não existisse.

Não é incomum ouvir que Portugal tem demasiados portos para o tamanho que tem e que dois grandes portos - Leixões e Sines - dariam resposta às necessidades do país. Partilha desta opinião?

Não partilho. Essa visão pode estar associada ao mercado de contentores, mas a maior parte das cargas que entram e saem de Portugal não são contentores: são petróleo, carvão, cereais, produtos para a indústria de aço, e muitas dessas cargas são cativas. O custo de trazê-las através de outros portos, que não aqueles que estão próximos dessas indústrias, mata o negócio. É fundamental ter portos a responder a necessidades muito concretas da sua zona de implantação. Sempre assim foi e sempre assim será. O caso dos contentores é diferente: a sua cadeia de abastecimento é muito mais complexa e não há proximidade nem com o vendedor/exportador, nem com o comprador/importador. Ou seja, não é óbvia qual é a localização ideal do porto e tem de se olhar para toda a cadeia de abastecimento.

Portanto, Leixões e Sines poderiam dar conta de todo o mercado português de contentores?

Não. Até porque precisamos de concorrência para que os portos sejam eficientes. O transporte de contentores é normalmente de carga manufaturada e de alto valor. A importação e exportação dessa carga não se faz só por navio. Há uma parte que segue por rodovia e uma parte (que eu acho que vai crescer) por ferrovia.

Lisboa recebe uma grande parte da carga geral nacional, pois congrega dois terços do consumo. A maioria dessa carga não é transportada por contentores, mas por caixas móveis ou por trailers. Há muitos anos que defendo que o porto de Lisboa deve apostar no transporte marítimo de caixas móveis e trailers, em combinação com contentores, como se vê em muitos portos desenvolvidos no Norte da Europa. Seria uma asneira não tirar partido da localização geográfica de Lisboa para servir esse mercado, que ainda está muito por desenvolver. Sei que a nova APL - Admi-

nistração do Porto de Lisboa tem consciência disso e, mais cedo ou mais tarde, a situação irá alterar-se. Mas, respondendo à sua pergunta, o porto de Lisboa é essencial pois está junto dos consumidores.

Como se posiciona Sines face aos portos espanhóis neste momento?

Os portos espanhóis começam a ficar preocupados com Sines, basta ler as notícias. Sines cresceu muito graças a um dos maiores operadores marítimos do mundo, a MSC. A MSC é o maior operador marítimo na Península Ibérica e tem como porto principal Valência, que durante muito tempo foi o principal porto espanhol, hoje disputa esse estatuto com Algeciras. Sines cresceu porque a MSC decidiu que era mais eficiente usar Sines como transbordo de muitos serviços que antes não vinham a Portugal. Em 2004 quando um navio da MSC fez a primeira escala em Sines, a MSC tinha apenas um serviço em Portugal, hoje tem mais de 20. Sines começou a ser uma alternativa mais interessante e é natural que os portos espanhóis não estejam muito satisfeitos com isso, mas é difícil contrariar uma vantagem geográfica e de produtividade. Enquanto existir uma comunidade portuária que funciona de forma eficiente, em que os sindicatos são parte da vantagem competitiva do porto, vai ser muito difícil impedir a continuação do crescimento de Sines.

Portanto, a solução é atrair armadores?
Exatamente.

E é suficiente termos a MSC?

Com o tráfego que a MSC tem nesta zona do mundo, poderia, só por si, encher Sines e o dobro de Sines. Mas não sei se a MSC estaria interessada em ser o único operador marítimo. Este é um mercado muito competitivo e bem organizado em termos de alianças. ❧

DINAMIZAR A ZILS

A Comunidade Portuária de Sines (CPSI) existe para desenvolver o tecido empresarial de Sines, utilizando o porto como alavanca para esse desenvolvimento. Um dos projetos em que o atual presidente, Jorge d'Almeida, está empenhado é a dinamização da ZILS, particularmente a zona de atividades logísticas adjacente ao porto. "Este é um projeto de enorme urgência, pelo grande potencial que tem. Cria emprego e riqueza e é uma grande fonte de geração de carga para o porto".

Em janeiro passado, tomou posse como presidente da CPSI. Quais são as suas principais metas para os próximos três anos?

A principal linha de ação da CPSI é dar continuidade ao trabalho feito pela anterior Direção. Desde a criação da comunidade, em 2009, o porto de Sines atravessou um período de enorme crescimento, em especial com o desenvolvimento exponencial da atividade de contentores. Hoje, Sines é o maior porto português e representa 55% da carga movimentada pelos portos portugueses.

Quando o anterior presidente, o Dr. Carlos Vasconcelos, me lançou o desafio, achei que era altura de regressar a Sines, até porque estão a aparecer novas oportunidades que vêm complementar o que já foi feito.

Quem faz parte da CPSI e como estes stakeholders atuam para alcançar os objetivos a que se propõem?

Pode ser associada qualquer empresa que tenha atividade em Sines. Hoje temos 23 associados ligados à utilização do porto como clientes, como é o caso da EDP, Repsol, Galp, REN, Svitser, entre outros. Estamos a angariar mais associados, para reforçar a eficiência do trabalho que desenvolvemos.

A CPSI tem dinamizado alguns projetos que são do interesse de toda a comunidade e também procura resolver problemas, nomeadamente aqueles que não estão na alçada específica de ninguém.

Por exemplo, neste momento estamos a tentar agilizar soluções para reforçar o fornecimento de energia elétrica a toda a zona do porto e da zona industrial gerida

pela Aicep Global Parques, pois com o crescimento tão grande que tem havido, a atual potência da energia elétrica começa a ser uma barreira ao desenvolvimento futuro.

Também temos vindo a fazer um grande esforço para agilizar a parte administrativa, que é fundamental para potenciar o crescimento operacional e comercial. É uma parte complexa pois há várias entidades oficiais envolvidas. Um objetivo é estender a JUP – Janela Única Portuária aos outros portos, para que o sistema seja intercomunicável entre os vários portos, mas, mais do que isso, queremos estende-la às cargas em trânsito para os portos secos, ou seja estender a JUP à JUL – Janela Única Logística. É um projeto importantíssimo, que vai simplificar muito a gestão administrativa. Também estamos a dialogar com quatro autoridades que têm grande importância no funcionamento de todo o processo portuário, para que possam acompanhar as necessidades de desenvolvimento do porto. Uma delas é a DGAV – Direção Geral de Alimentação e Veterinária, a quem cabe inspecionar toda a mercadoria perecível e que têm hoje poucos recursos humanos e materiais para responder ao aumento da procura que se verifica.

A segunda é a DRAP - Direção Regional de Agricultura e Pescas, que tem muita importância na movimentação de cargas agrícolas de origem espanhola. A DRAP está localizada em Évora e não existe um inspetor permanente no porto, o que impede uma resposta suficientemente célere. A CPSI está empenhada em ajudar estas entidades a criar a capacidade necessária para dar resposta às necessidades operacionais e elas estão muito recetivas às necessidades do porto. O problema é que têm limitações orçamentais e vai ser preciso encontrar uma resposta, em que o próprio negócio permita cobrir os custos administrativos.

A terceira entidade com quem temos vindo a dialogar é o SEF – Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, que atende os tripulantes dos navios, mas tem tido algumas dificuldades em termos do local onde conduz essa atividade.

Por último a Alfândega. Funciona muito bem, mas tem muito pouco pessoal para o movimento, os funcionários que estão em Sines são de uma dedicação louvável. Percebemos que não há candidatos, Sines

não parece ser um destino atrativo para os inspetores de alfândega, ou seja, temos de promover Sines como um bom local para se viver.

Estes são os principais projetos em curso pela CPSI?

Também estamos muito empenhados num projeto de dinamização da atividade económica ligada ao porto de Sines, que passa por desenvolver a área logística à volta do porto. A ZILS tem 4,2 mil hectares, dos quais uma pequena parte é utilizada por algumas indústrias, mas há uma grande área dedicada a atividades logísticas que está vazia.

Isto é um desperdício, pois a dinamização da ZILS pode ter um impacto brutal em todo o tecido empresarial de Sines. Como consultor, tenho estado a trabalhar nesse negócio e fiz uma estimativa, com base na realidade de outros parques logísticos ligados a portos europeus. Partindo do pressuposto que ao fim de dez anos, metade da área de 260 hectares estaria a ser utilizada, através da instalação de 130 empresas, seria possível gerar 5800 mil postos de trabalho diretos e alcançar um volume de negócios superior a mil milhões de euros.

Que tipo de empresas poderão estar interessadas em estabelecer-se na ZILS?

Tipicamente, os portos com ligações intercontinentais, como Sines, têm atividade logística e também indústria complementar, que tira partido do porto e também alimenta o porto. Estamos a falar de centros de distribuição regionais, que servem de ponto de distribuição para a Península Ibérica dos produtos que vêm de outros continentes, nomeadamente da Ásia. Este é um cliente típico dessa área.

Outros potenciais clientes são as empresas que vendem na Europa produtos oriundos por exemplo da Ásia e podem querer instalar aqui unidades de montagem, por razões económicas ou fiscais, assim como operadores logísticos que precisam de uma base onde possam congregar carga de vários clientes.

O que têm feito para atrair estes clientes?

A Aicep Global Parques é quem gere o espaço e tem feito algum esforço de promoção dos terrenos, mas é preciso ir além disso e a CPSI está a tentar ajudar, em ar-

ticulação com a APS e a Câmara Municipal de Sines. Mas para concretizar este projeto é preciso que exista um operador responsável pelos espaços comuns e também que haja uma ligação ferroviária eficiente.

Que tipo de colaboração a CPSI mantém com as outras comunidades portuárias?

A CPSI reúne regularmente com as outras comunidades portuárias do continente, procurando identificar e desenvolver ações conjuntas que beneficiem o sistema portuário nacional. Por exemplo, está em marcha um projeto, por iniciativa da Comunidade Portuária de Leixões, para aplicação de tecnologias de ponta (big data, IOT, block chain, etc) para assegurar a competitividade dos portos nacionais num mundo cada vez mais digital.

JORGE D'ALMEIDA

Tem mais de 40 anos de experiência no setor marítimo-portuário. Tem um mestrado em Engenharia Naval no MIT - Massachusetts Institute of Technology e um MBA em finanças e negócios internacionais, da Universidade de Nova Iorque. Trabalhou 12 anos nos EUA no setor marítimo. Em Portugal colaborou com a Portline e a Soponata e foi Administrador-Delegado da PSA Sines. Desde 1997 desenvolve carreira como consultor, sendo cofundador da Saconsult. Atualmente colabora em vários projetos ligados à economia do mar e é professor convidado da Nova School of Business and Economics, para além da função de Presidente da Comunidade Portuária de Sines (CPSI).



As principais linhas estratégicas para o porto de Sines nos próximos anos passam pelo crescimento nos contentores e pela expansão da atividade logística?

Essas duas áreas são óbvias, mas há outros projetos em andamento que também são interessantes e que podem ter uma dimensão significativa para Sines. Um deles é o transporte de gás natural por via marítima. Grande parte do abastecimento à Europa Central faz-se a partir da Rússia, via gasoduto, mas há interesse em haver alternativas de fornecimento por mar. E não há nenhum porto melhor colocado do que Sines para receber navios de gás natural e depois ligá-lo à rede europeia, via gasoduto.

Esse projeto é uma ambição ou já há algo de concreto nesse sentido?

É um projeto de interesse estratégico que tem estado a ser discutido a nível europeu. Os norte-americanos também são grandes exportadores de gás natural e estão interessados em ter uma porta de entrada na Europa e o porto de Sines está bem posicionado para isso. Mas existem problemas para além dos operacionais, que ainda não estão resolvidos, nomeadamente a passagem para França, pelo que não é um projeto de curto prazo.

Quanto à anunciada rede de GNL para propulsão marítima, qual vai ser o papel do porto de Sines?

Há regulamentação internacional que vai impedir, a um prazo relativamente curto, a utilização de combustíveis tradicionais, de alto teor de enxofre, nos navios. Está-se à procura de alternativas. Uma é o gásóleo especial, mais caro, e outra é o gás natural, que é uma aposta que ganha adeptos em todo o mundo. Isso implica capacidade dos portos para poderem abastecer navios com gás natural. Sines tem essa capacidade, pois há tanques de gás natural no porto, e pode abastecer diretamente no cais, se houver ligação para isso, ou através de barcaças ou mesmo de camiões para navios mais pequenos.

Existem outros projetos estratégicos para o porto de Sines?

Começa a preparar-se a exploração de jazigos de petróleo no *offshore* alentejano, que representará uma atividade económica relevante e vai necessitar de serviços de apoio. O porto de Sines está bem posicio-

nado para fornecê-los. Outro projeto futuro é o abastecimento da Península Ibérica com cereais comprados fora da Europa, através de Sines. Quando este projeto estiver suficientemente maduro será mais uma valência importante que Sines poderá ter.

Qual é o ponto de situação das acessibilidades ferroviárias de Sines, consideradas fundamentais para alargar o *hinterland* a Espanha?

O concurso para o primeiro troço, de Évora até Caia, numa extensão de 93 km, vai sair ainda este ano e deverá estar concluído em 2020.

Os investimentos previstos para o porto de Sines no âmbito da Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária passam pela terceira fase do Terminal XXI e pelo novo Terminal de contentores (Terminal Vasco da Gama). Estes dois investimentos dão resposta às necessidades de desenvolvimento do porto de Sines?

A expansão do Terminal XXI vai permitir aumentar a capacidade em mais um milhão de TEU, para 3,1 milhões. O outro terminal, se e quando avançar, tem uma capacidade entre os três e os quatro milhões de TEU, ou seja, há pano para mangas.

O investimento previsto pelo governo para Sines até 2026 deverá traduzir-se num crescimento de 130%, ou seja, mais 56,9 milhões de toneladas movimentadas. Parece-lhe exequível?

Até 2026 acredito que sim. Pode até ser um número conservador.

Os resultados do primeiro trimestre de 2017 foram "os melhores de sempre", com 13,5 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas. Como comenta os resultados alcançados e quais são as previsões para este ano?

No que respeita aos contentores, tem havido um crescimento que está associado a um círculo virtuoso: quantos mais serviços há, mais carga o porto atrai, quanto mais carga atrai, mais oportunidades de serviços existem. O ano passado o porto movimentou 1,51 milhões de TEU, pelo que ainda existe uma capacidade de crescimento muito grande, até ao limite atual de capacidade física do terminal, de 2,1 milhões de TEU. De resto, as condições que têm levado Sines a crescer não se alteraram. ❖