

PORTOS

Sines prepara salto de gigante

O êxito de Sines deve-se à eficiência do seu porto de águas profundas. As autoridades locais já têm um projeto para expandir o terminal de contentores, que é a "estrela" do porto. E o Governo gostaria de replicar o modelo de Sines na Trafaria / Texto J. F. Palma-Ferreira / Infografia Carlos Paes

Ninguém duvida que Sines venceu a crise. No ano em que o Instituto Nacional de Estatística (INE) diz que a economia portuguesa sofreu a mais profunda recessão desde 1975, registando uma queda de 3,2% no Produto Interno Bruto (PIB), a atividade do porto de Sines disparou 11% e bateu um recorde histórico em toneladas movimentadas.

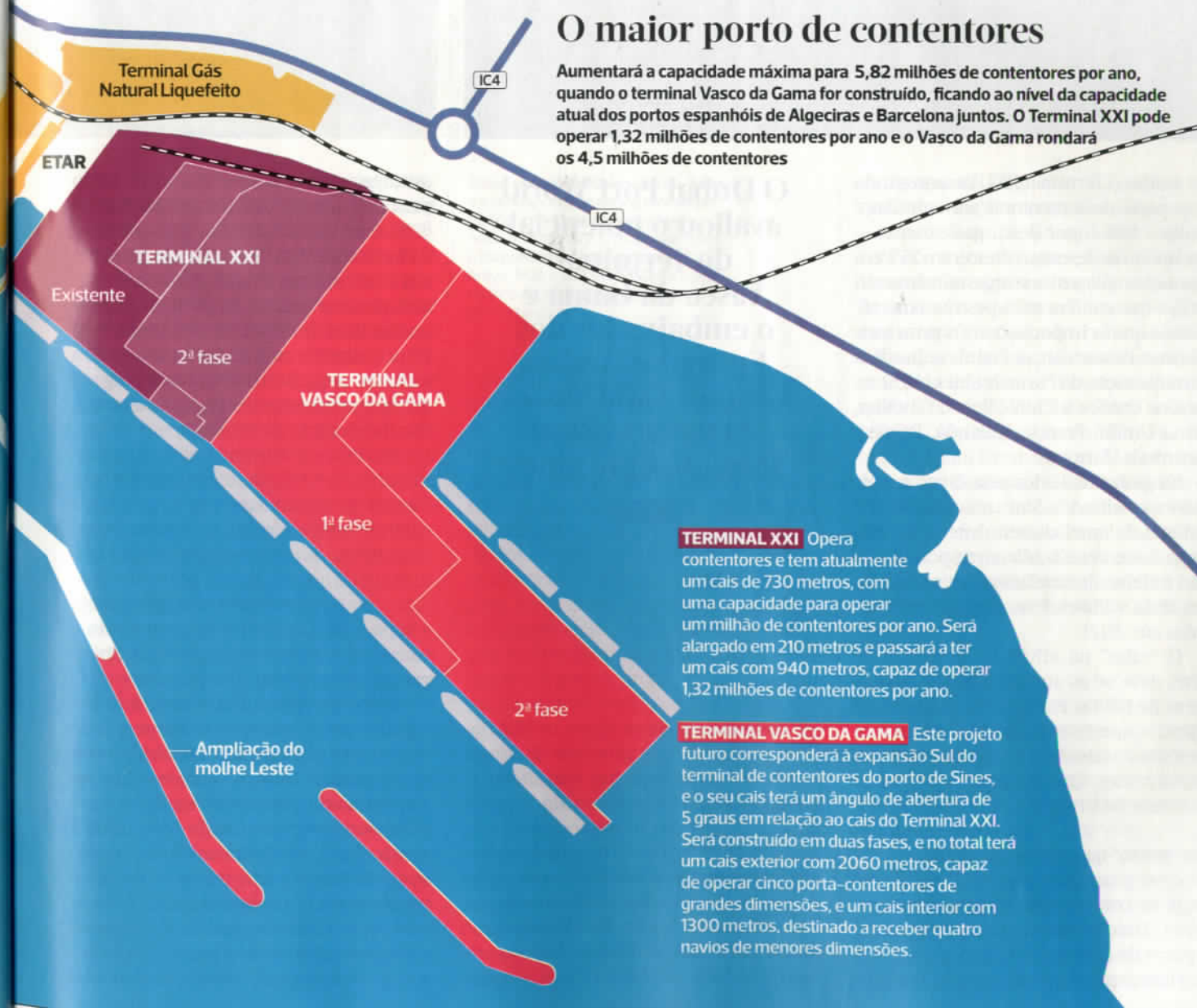
Afactualmente, 2012 foi o melhor ano de sempre do porto alentejano. Fazendo contas à sua carga total, Sines "saltou" para os 28,56 milhões de toneladas (contra 25,79 milhões de toneladas movimentadas em 2011), o que o colocou no 24º lugar do ranking dos portos europeus, passando à frente de

Dublin na Irlanda e de Gdansk na Polónia. Ao nível ibérico, Sines ascendeu ao 7º lugar, imediatamente abaixo de Huelva (que apenas movimentou mais 100 mil toneladas) e de Bilbao (que fez mais 1 milhão de toneladas), mas longe de Algeciras (o maior porto ibérico, com 83,14 milhões de toneladas movimentadas em 2012).

No segmento dos contentores (cuja unidade é o TEU, correspondente à medida-padrão de um contentor de seis metros de comprimento), Sines cresceu 24% em 2012, movimentando 553,06 mil TEUS, o que ficou abaixo dos 632,66 mil TEUS movimentados pelo porto de Leixões, mas foi superior aos 485,69 mil TEUS movimentados no porto de Lisboa - a nível

ibérico a carga de contentores é liderada pelo porto de Valência, que em 2012 movimentou 4,46 milhões de TEU (ver mapa europeu e ranking mundial).

No entanto, se 2012 foi o melhor ano de sempre para Sines, Janeiro de 2013 foi o melhor mês na história do seu porto de contentores - o Terminal XXI -, concessionado à PSA de Singapura. No primeiro mês do ano, o Terminal XXI bateu um novo máximo histórico, tendo movimentado 66,35 mil TEUS, mais 38% que em igual mês de 2012. Se nos restantes meses do ano for mantido o mesmo nível de movimentação de contentores, Sines poderá ultrapassar os 790 mil TEUS em 2013. Aliás, esta é a perspetiva do principal armador que



O maior porto de contentores

Aumentará a capacidade máxima para 5,82 milhões de contentores por ano, quando o terminal Vasco da Gama for construído, ficando ao nível da capacidade atual dos portos espanhóis de Algeciras e Barcelona juntos. O Terminal XXI pode operar 1,32 milhões de contentores por ano e o Vasco da Gama rondará os 4,5 milhões de contentores

TERMINAL XXI Opera contentores e tem atualmente um cais de 730 metros, com uma capacidade para operar um milhão de contentores por ano. Será alargado em 210 metros e passará a ter um cais com 940 metros, capaz de operar 1,32 milhões de contentores por ano.

TERMINAL VASCO DA GAMA Este projeto futuro corresponderá à expansão Sul do terminal de contentores do porto de Sines, e o seu cais terá um ângulo de abertura de 5 graus em relação ao cais do Terminal XXI. Será construído em duas fases, e no total terá um cais exterior com 2060 metros, capaz de operar cinco porta-contentores de grandes dimensões, e um cais interior com 1300 metros, destinado a receber quatro navios de menores dimensões.



SÉRGIO MONTEIRO

O secretário de Estado dos Transportes tem em curso a reorganização dos portos portugueses. Apresentou novos projetos para o estuário do Tejo, defendendo a construção de um terminal de contentores na Trafaria



LÍDIA SEQUEIRA

A presidente da Administração do Porto de Sines tutela cinco terminais portuários e já tem um "figurino" para o futuro Terminal Vasco da Gama que, entre outros grupos, está a interessar o Dubai Port World



RUI TOSCANO

O diretor-geral da fábrica Artlant PTA diz que para escoar a sua produção anual de 600 mil toneladas de PTA vai movimentar mais 54 mil contentores no Terminal XXI do porto de Sines, gerido pelo operador PSA de Singapura



FOTO JOSE VENTURA

► utiliza o Terminal XXI. Desagregando a operação de contentores por entradas e saídas – isto é, por descargas e cargas –, em Janeiro as descargas cresceram 35% em termos homólogos e as cargas aumentaram 40%, o que confere mais peso às exportações do que às importações. Os principais destinos destas cargas foram, segundo a Administração do Porto de Sines (APS), os Estados Unidos, a China, Brasil, Gibraltar, Reino Unido, França, Holanda, Bélgica, Espanha e Marrocos.

Na globalidade dos seus cinco terminais especializados, Sines movimentou 2,7 milhões de toneladas em Janeiro (se esta carga fosse anualizada corresponderia a 32,4 milhões de toneladas, bastante acima dos 28,56 milhões de toneladas movimentados em 2012).

O “salto” na atividade portuária de Sines deve-se ao aumento de 16% do número de navios entrados no porto alentejano – que rececionou 143 navios –, e também ao aumento de 19% no porte das embarcações, que ascendeu a 4.539.084 de toneladas brutas.

Um “sonho” que nasceu em 1998

Mas esta pujança vivida em Sines na operação de contentores é relativamente recente. Tudo começou em 1998, quando o porto de Lisboa ainda liderava a carga marítima que entrava e saía de Portugal

O Dubai Port World avaliou o potencial do Terminal Vasco da Gama e o embaixador dos Emirados Árabes Unidos, Saqr Nasser Al Raisi, visitou formalmente Sines

em contentores. Nessa altura, o XIII Governo, liderado por António Guterres, tomou uma decisão que iria alterar, a médio prazo, a hegemonia do estuário do Tejo neste tipo de carga: promoveu a construção de um novo terminal de contentores portuário em Sines, sem esconder a ambição internacional de transformar essa infraestrutura do litoral alentejano numa porta de entrada na Europa. Na mesma altura, também tomou a opção



FOTO JORGE SIMÃO

estratégica de criar em Sines um porto para descarregar Gás Natural Liquefeito (GNL), tal como defendeu o ex-ministro da Indústria, Mira Amaral. Hoje, decorridos 15 anos, estes dois projetos mudaram radicalmente o perfil do porto de Sines – que no final da década de 90 ainda servia principalmente para descarregar petróleo e carvão –, enquanto Lisboa começa agora, gradualmente, a perder importância relativa na operação de contentores.

Nos dias que correm, o abastecimento marítimo de GNL a Sines já é decisivo para a estratégia nacional no setor do gás, e para garantir quer a segurança no seu armazenamento, quer a produção elétrica efetuada pelas quatro centrais portuguesas de ciclo combinado (Lares, Carregado, Pêgo e Tapada do Outeiro), assegurando uma considerável independência em relação ao gás que entra no país por gasoduto.

Embora o ritmo de afirmação internacional de Sines no negócio do transbordo de contentores (designado por *transshipment*) possa parecer lento, a verdade é que foi construído do zero em menos de 10 anos, posto que a primeira fase do Terminal XXI apenas ficou concluída em 2003. Inclui-se aqui o investimento inicial no cais e no equipamento de movimentação de contentores, mas também o molhe de proteção marítima e as respetivas ligações rodoviárias. A evolução faseada do Terminal

XXI foi acompanhada por vários responsáveis, onde se destaca a dinâmica que lhe foi dada por Jorge de Almeida, hoje responsável pela doca seca da Bobadela. Atualmente este terminal é dirigido por Rui Pinto, que prepara o último projeto de expansão, onde se incluem mais 10 hectares de parque e a compra de mais três gruas de cais.

No último triénio a APS, presidida por Lídia Sequeira, realizou trabalhos de dragagens que aumentaram a profundidade de águas do canal de acesso ao Terminal XXI e ampliou em 400 metros o molhe leste, o que corresponde a um investimento total de 35 milhões de euros, realizado com receitas do próprio porto.

Sem cortes no investimento

Comparando os efeitos sociais e económicos negativos que a conjuntura de crise provocou nas autarquias nacionais com maior atividade industrial, pode dizer-se que, graças ao seu porto, Sines consegue viver de forma suavizada a austeridade imposta no país. Quando pararam praticamente todos os investimentos avultados, Sines obteve “luz verde” para concluir a fábrica da Artlant PTA, viu concretizar o mega investimento da refinaria da Petrogal (o maior projeto industrial realizado em Portugal na última década), o complexo petroquímico da Repsol manteve um bom ritmo de laboração (apesar deste grupo



FOTO JOSE VENTURA

Sines e Trafaria Por enquanto, Sines é o único porto de águas profundas na costa continental portuguesa, onde o Terminal XXI (nas duas fotos à esquerda) será aumentado em breve. Mas a Trafaria (vista ao longe na foto da direita) poderá ter um porto concorrente

espanhol ter congelado investimentos) e o porto ainda beneficiou da construção do terceiro depósito de regaseificação do terminal de GNL da REN. O Terminal XXI ganhou a ampliação do cais para 730 metros, que foi dotado de seis pórticos capazes de operar porta-contentores gigantes da classe “super post-panamax”, conquistando mais 24 hectares para armazenagem. Neste enquadramento – totalmente em contra-ciclo com a recessão vivida no país –, Sines prepara o seu passo seguinte, que será o grande projeto do futuro terminal de contentores Vasco da Gama.

Assim, a administração de Lídia Sequeira já tem o figurino do projeto destinado a expandir o cais de contentores para sul do Terminal XXI. Na configuração escolhida pela APS (ver infografia inicial), o Terminal Vasco da Gama terá um cais exterior com 2060 metros de comprimento e fundos de água com 17 a 18 metros, utilizável por porta-contentores de grandes dimensões, e ainda terá um cais interior com 130 metros de comprimento e fundos

de água com 14 a 16 metros, para operar quatro navios de menor dimensão.

Pedro Reis, presidente da Aicep, reconhece o grande potencial do Terminal Vasco da Gama para aumentar a operação de contentores de Sines. “Temos divulgado este projeto em mercados como a China e o Brasil, onde há operadores de transporte marítimo de grandes dimensões para os quais o Terminal Vasco da Gama seria relevante, não só para *transshipment*, mas também para terem uma porta de entrada na Europa destinada às rotas da Ásia e do continente americano”, comenta Pedro Reis. “Neste projeto, o papel da Aicep é divulgar o potencial, cabendo às autoridades portuárias o detalhe sobre as características que este investimento deve ter”, esclarece.

Árabes interessados

O grupo árabe Dubai Port World é um dos que tem vindo a avaliar o potencial do Terminal Vasco da Gama. Neste sentido, o embaixador dos Emirados Árabes Unidos em Lisboa, Saqr Nasser Al Raisi, efetuou recentemente uma visita a Sines para estabelecer contactos diretos com os responsáveis da autarquia e do porto.

Mas o terminal de contentores também retira sinergias da atividade do terminal petrolífero, que tem potenciado o crescimento da refinaria da Petrogal, da ►

► petroquímica da Repsol e da fábrica Artlant PTA Sines. Recentemente, no âmbito do 40º aniversário do Expresso, o empresário Américo Amorim considerou que um dos maiores projetos de reindustrialização concretizados em Portugal – e integrável na política incentivada pelo ministro da Economia, Álvaro Santos Pereira –, foi precisamente “o investimento de 2 mil milhões de euros que a Galp fez nas refinarias de Sines e do Porto”. “Isso é reindustrializar. Já somos o maior exportador do país, pois estamos a vender para fora entre 3,5 mil milhões e 4 mil milhões de euros de produtos petrolíferos refinados, mas acho que a Galp tem toda a capacidade para, daqui a quatro anos, estar a exportar entre 6 mil milhões e 7 mil milhões de euros”, comentou Américo Amorim.

Outro exemplo é o PTA, ou seja a matéria-prima com que se produz a resina

utilizada pela indústria de embalagens plásticas, pelo setor automóvel ou pela indústria têxtil. Rui Toscano, responsável pela unidade Artlant PTA Sines (ex-Artenius), participada pela La Seda de Barcelona e por instituições financeiras como a ECS Capital e Caixa Capital, é um dos grandes clientes do Terminal XXI, pois as 600 mil toneladas anuais de PTA que produz – correspondentes a um volume de vendas de 600 milhões de euros – são exportadas por contentores. “Há cerca de um ano que estamos a produzir PTA regularmente e já acrescentámos um movimento de mais 54 mil TEUS ao Terminal XXI”, diz o responsável da Artlant.

Assim, nove anos depois do Terminal XXI de contentores do porto de Sines ter entrado em exploração – concessionado ao operador internacional PSA, de Singapura –, não lhe falta procura e por isso será agora novamente ampliado, para atingir a sua dimensão máxima. O seu cais ainda

vai crescer 210 metros, passando a ter uma frente de 940 metros para acostagem de navios. A sua capacidade instalada aumentará de um milhão de TEUS, para chegar aos 1,32 milhões de TEUS por ano. Este alargamento estará concluído em 2014.

Sines será nº1 em 2013

Ou seja, até ao fim do ano será finalmente consagrado o objetivo de transformar o porto de Sines no principal terminal de contentores português, atendendo a que só em 2013 ultrapassará o volume de carga contentorizada movimentada no porto de Leixões. Esta é a convicção do agente MSC Portugal, pertencente ao grupo do armador suíço MSC – Mediterranean Shipping Company, admitindo que em 2013 o Terminal XXI de Sines vai operar mais de 700 mil TEUS. “Em 2012 Leixões operou pouco mais de 632 mil TEUS, liderando este tipo de carga em Portugal, comparada com os 553 mil TEUS movimentados em Sines, mas em 2013 prevê-se que Sines passe a liderar esta carga”, refere o administrador executivo da MSC Portugal, Carlos Vasconcelos. Esta perspetiva da MSC Portugal vai muito além de um mero prognóstico local. A MSC opera nos portos marítimos de

Leixões e Sines e nos portos secos da Bobadela, Entroncamento e Mérida e desde 2006 lidera o ranking português das operações de contentores. Carlos Vasconcelos diz que a sua empresa não para de bater recordes no número de contentores que cada navio seu movimentam em Sines.

Em julho de 2012, o MSC Rapallo carregou 1135 TEUS. Em outubro o MSC Luciana aumentou o volume de carga para 1216 TEUS e ainda bateu o recorde do ano na movimentação de contentores efetuada em Sines por um único navio, com 2604 TEUS. Mas a 16 de janeiro a “fasquia” da MSC Portugal voltou a subir, com a chegada a Sines do gigantesco porta-contentores MSC Paloma, que tem 365 metros de comprimento e 52 metros de largura, capaz de transportar 14 mil contentores-padrão. Este navio movimentou 4497 TEUS no Terminal XXI, batendo o recorde nacional com 100 movimentos por hora. “O MSC Paloma assegura o serviço Lion, que faz o transporte entre os mercados da Ásia e da Europa”, refere Carlos Vasconcelos.

Perante o êxito da atividade portuária de Sines, o projeto de reordenamento territorial do estuário do Tejo apresentado pelo secretário de Estado dos Transportes, Comunicações e Obras Públicas, Sérgio

Monteiro, avançou a possibilidade da Trafaria receber um terminal de contentores utilizável por navios de grande porte.

Política contesta Trafaria

No entanto, este projeto foi confrontado com a forte contestação política dos autarcas da Almada, Maria Emília de Sousa, e do Barreiro, Carlos Humberto. Atendendo a que é a única zona do estuário do Tejo com mais de 16,5 metros de profundidade, Sérgio Monteiro defende que “a construção de um terminal de contentores ao lado dos silos da Silopor não criaria uma situação muito diferente da que já existe nessa zona do Tejo”. No entanto, “terão de ser feitas todas as avaliações de impacto ambiental para aferir a viabilidade do terminal de contentores”, salvaguardou Sérgio Monteiro na altura em que o projeto foi apresentado. É inegável que será difícil replicar as mesmas condições na margem norte do Tejo, atendendo ao elevado investimento necessário para dragar os fundos do rio nas margens de Lisboa.

Por isso, na reordenação das atividades portuárias do estuário do Tejo, o Governo privilegiou a realocação dos terminais de contentores na margem sul, sabendo-se que a grande profundidade de água na

zona da Trafaria viabilizaria a entrada de navios porta-contentores com 400 metros de comprimento, capazes de transportar mais de 15 mil TEUS.

Sérgio Monteiro defende que seriam reduzidos os custos unitários de transporte com a utilização deste tipo de navios, pois quanto maior é um porta-contentores, mais baixo é o seu custo de transporte. O secretário de Estado gostaria de ter todo o processo de autorizações concluído de forma a lançar, antes do fim do ano, um concurso público internacional para selecionar um candidato à construção do terminal da Trafaria e à gestão da respetiva concessão. Este projeto será feito por investidores privados e a primeira fase do terminal da Trafaria teria capacidade para operar 1 milhão de TEUS, pressupondo um investimento de 600 milhões de euros. Este terminal poderia ser aumentado numa segunda fase, para 2 milhões



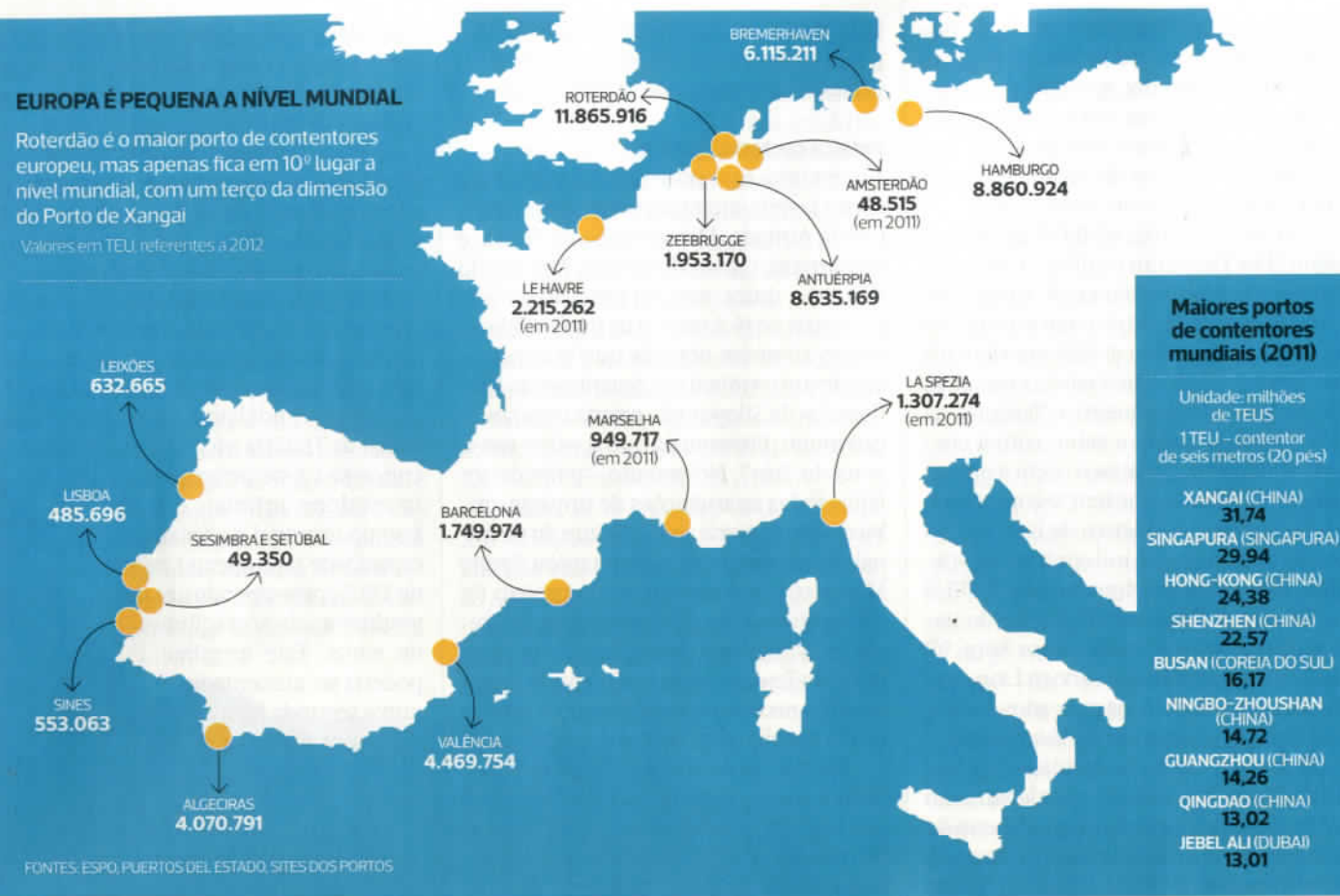
MARINA FERREIRA

A presidente da Administração do Porto de Lisboa e Setúbal diz que a profundidade das águas da barra do Tejo vai aumentar para 16,5 metros e admite que o futuro terminal da Trafaria pode ser servido por um moderno transporte de barcaças que levem os seus contentores até à Bobadela

EUROPA É PEQUENA A NÍVEL MUNDIAL

Roterdão é o maior porto de contentores europeu, mas apenas fica em 10º lugar a nível mundial, com um terço da dimensão do Porto de Xangai

Valores em TEU, referentes a 2012



► de TEUS, e o investimento global subia para 1,2 mil milhões de euros.

No entanto, o responsável da MSC, Carlos Vasconcelos refere que “a profundidade de águas da Trafaria é pouco relevante para trazer navios de grande porte até essa zona do rio, porque esses navios terão de passar a barra do Tejo, que está limitada a fundos de 14 metros”.

A presidente da Administração do Porto de Lisboa e Setúbal (APLS), Marina Ferreira, reconhece que “esse problema terá de ser resolvido e isso é permitido ao abrigo de uma declaração de impacte ambiental emitida em dezembro de 2012, que autoriza dragar a barra do Tejo até uma profundidade de 16,5 metros”.

“Há um protocolo com a Agência Portuguesa do Ambiente para realizar dragagens no canal da barra, destinadas a repor areias nas praias da Costa da Caparica, o que permite aumentar a profundidade da barra por razões de gestão ambiental”, refere Marina Ferreira, explicando que “o Porto de Lisboa nunca vendeu areias”.

“Depois dos navios descarregarem os contentores na Trafaria, poderão ser transportados por via ferroviária até à plataforma logística do Poceirão, ou por barcaça até à Bobadela, seguindo um modelo de transporte semelhante ao que é utilizado nos rios Reno e Danúbio”, revelou Marina Ferreira, considerando que “o transporte das barcaças pode ser rejuvenescido e recuperado no Tejo, criando novos negócios no estuário do rio”.

Além das barcaças, o transporte dos contentores do terminal da Trafaria está previsto por ferrovia, “o que terá vantagens até para a operação de transporte das cargas de cereais provenientes dos silos da Silopor, porque poderá retirar da circulação rodoviária entre 300 a 400 camiões diários”, considera Marina Ferreira. O custo do ramal ferroviário da Trafaria está estimado em 100 milhões de euros.

Marina Ferreira considera que “é muito cedo para avaliar o potencial do terminal de contentores da Trafaria”, mas refere que “há grande procura internacional para es-

tes terminais, atendendo aos desenvolvimentos que foram feitos nos terminais de Algeciras, que não tem muitas alternativas para aumentar a capacidade, e de Tanger, em Marrocos.

Jorge de Almeida, administrador da doca seca da Bobadela (localizada na margem norte do Tejo), contesta a oportunidade do terminal na Trafaria. “O projeto do terminal de contentores da Trafaria poderia ter sido pensado para as condições de transporte que existiram há 20 anos”, refere, considerando que “hoje é um absurdo imaginar que há espaço para dois portos de águas profundas em Portugal, colocando a Trafaria a concorrer com o Terminal XXI de Sines”.

Bruno Bobone, presidente do Grupo Pinto Basto, considera que “deveria ser criado um polo de investidores portugueses que liderassem o projeto do porto de contentores da Trafaria, que contribuirá para captar mais transporte marítimo para Portugal, o que será decisivo para aumentar a riqueza gerada no país”. ●



CANALI
1934

www.canali.it

Em exclusivo no
ROSA & TEIXEIRA

LISBOA: Avenida da Liberdade, 204, r/c
PORTO: Avenida da Boavista, 3523, Edifício Aviz
www.rosaeteixeira.pt