

Sines tem tudo para ser a porta de entrada (e saída) da Europa

O desenvolvimento da ZALSINES, a criação de serviços de valor acrescentado, o potenciar dos terminais de gás natural liquefeito e de contentores, assim como as parcerias com portos espanhóis estão a levar Sines a um novo patamar.

Texto: Alexandra Costa



É o principal porto nacional, representando mais de metade do total de carga movimentada no país. Isto apesar de ter registado, no terceiro trimestre deste ano, um decréscimo acumulado de 6% no que diz respeito à movimentação de mercadorias. Em todas as vertentes: granéis líquidos (-8,0%), nos granéis sólidos (-23,6%) e na carga geral fracionada (-16,6%) – quando comparado com o período homólogo. A justificação para a diminuição dos valores, no caso dos



granéis sólidos, assenta nas condições climáticas adversas, que levaram que as centrais termoelétricas nacionais reduziram a sua utilização de carvão (que corresponde a cerca de 96% dos granéis sólidos movimentados em Sines). Já nos contentores verifica-se que foi uma situação pontual dado que o porto anunciou que, a 12 de dezembro, teria ultrapassado o número de movimentação de contentores no Terminal XXI – 1.669.295 TEU, ligeiramente acima do valor registado no ano passado (1.669.057 TEU).

“O futuro do Porto de Sines não está no carvão”, afirma Jorge d’Almeida, presidente da CPSI Comunidade Portuária de Sines. Pelo contrário. Dos cinco terminais existentes, três deles dependem das atividades externas ao porto de Sines: terminal petrolífero (depende da refinaria); terminal da petroquímica (depende da Repsol); e terminal do carvão (depende das centrais termoelétricas de Sines e do Pego). Restam os terminais dos contentores (Terminal XXI) e o terminal do gás liquefeito, que são os que mostram um elevado potencial de crescimento. E que são aqueles que não apresentam carga cativa, pelo que Sines tem de apresentar um serviço diferenciador como forma de ser competitivo.

Das duas, o gás natural talvez seja “o mais fácil”. Primeiro há que olhar para o mercado mundial de produção de gás natural liquefeito, com os Estados Unidos da América a ganhar volume e a firmar um papel de grande exportador – basta pensar nos acordos assinados entre aquele país e a Europa. E aqui Sines têm uma posição geográfica privilegiada. “Tudo o que temos de fazer é oferecer condições operacionais que permitam que aumentem as exportações dos EUA para a Europa”, refere Jorge d’Almeida, acrescentando que isso é algo que já está a acontecer. Digamos que faz todo o sentido que a importação europeia de gás

“Tudo o que temos de fazer é oferecer condições operacionais que permitam que aumentem as exportações dos EUA para a Europa”

natural liquefeito, comprado aos EUA, seja feita via Sines. Com uma vantagem adicional. Sines tem capacidade para receber mais gás natural sem ter necessidade de efetuar grandes investimentos.

Mas a importância do gás natural em Sines não termina com as importações aos EUA. Hoje à uma “tendência muito forte para se utilizar gás natural liquefeito como combustível em navios”. A partir de 2020, fruto de uma regulamentação internacional, o combustível utilizado nos navios tem um teor máximo de enxofre que é impossível atingir com o combustível utilizado atualmente. Pelo que, ou se utiliza “um diesel purificado, ou se utiliza um sistema mecânico para purificar os gases que são libertados pelo navio, ou se utiliza gás natural liquefeito”, explica Jorge d’Almeida, acrescentando que, das três alternativas, a que tem capacidade de responder a uma alteração tão drástica é o gás natural liquefeito. Sendo que Sines já recebe gás natural que satisfaz 50% das necessidades energéticas do país.

Seja pela importação de gás natural liquefeito oriundo dos Estados Unidos da América ou como fonte de abastecimento de navios há todo um potencial em Sines.

Já em relação ao terminal de contentores a situação é simultaneamente “mais complicada e mais interessante”. Porque para desenvolver todo o potencial do terminal há todo um conjunto de medidas ainda por fazer. A ligação ferroviária direta a Madrid (sem passar pelo Entroncamento) é uma delas.

Sobre isto Jorge d’Almeida afirma estar mais otimista dado que, agora, há um operador a investir numa rede ferroviária a nível ibérico. Trata-se da MSC que comprou a CP Carga e que está a fazer investimentos avultados nesta matéria.

Mas, antes de mais, há que perceber que o mercado dos contentores trabalha de forma integrada, em que a carga é transportada no mesmo módulo – o contentor – desde a origem até ao destino. Por diferentes meios de transporte, mas sempre a mesma carga no mesmo módulo. Isto significa que quando uma entidade quer “oferecer serviços portuários, para tentar captar algum desse tráfego, tem de pensar, não nas características exclusivas do porto, mas



sim no que isso implica para os custos totais de transporte, desde a origem ao destino”. Isto significa que é fundamental que “para o desenvolvimento do projeto de Sines que esteja intimamente ligado ao desenvolvimento de toda a logística a montante e a jusante de Sines”. Com a integração e consolidação da logística marítima com a logística terrestre é importante que o Porto de Sines “ofereça condições que possa facilitar, principalmente a parte logística”.

“Portugal, sendo um mercado pequeno, não tem volume suficiente para, economicamente, justificar a escala direta de navios mãe”, refere Jorge d’Almeida. O

“Portugal, sendo um mercado pequeno, não tem volume suficiente para, economicamente, justificar a escala direta de navios mãe”

que levou a que a PSA Sines, empresa de Singapura que gere o Terminal XXI, levasse a cabo uma estratégia de investimentos com o sentido de oferecer serviços diferenciadores e a colocar Sines no mapa das transportadoras marítimas. Entre eles serviços de transbordo suficientemente competitivos, contra os custos dos

portos mais próximos onde os transbordos podem ser feitos (diga-se Espanha). É certo que, reconhece Jorge d’Almeida, há um porto com preços mais baixos que os nossos, mas, até agora, Marrocos não tem carga local, pelo que, nesse aspeto, fica em desvantagem face a Sines.

Sines tem a grande vantagem de não só servir o mercado local, mas também o internacional. “É esta combinação que torna Sines competitivo face a Espanha (tem menos carga local, mas tem transshipment (transbordo) mais barato”, refere Jorge d’Almeida, acrescentando que “estamos numa posição única, entre os dois extremos”.



Jorge d'Almeida, presidente da CPSI Comunidade Portuária de Sines

ZALSINES, a nova fase do Porto de Sines

Com o porto a ganhar importância a nível internacional, este entra numa nova fase. Uma fase onde se investe no desenvolvimento de serviços e indústrias localizadas em Sines, que possam ser eles próprios geradores de carga e que “beneficiem pelo facto de terem um terminal, com ligações diretas para todo o mundo, ali à porta”. De uma forma simplista trata-se de criar economia e serviços complementares às atividades do porto.

A ZALSINES assume-se como uma “plataforma logística moderna, com elevado potencial estratégico para serviços de valor acrescentado”. Dividida em duas áreas, uma situada na zona intra-portuária gerida pela APS, SA e outra na zona extra-portuária, da responsabilidade da AICEP Global Parques, está “vocacionada para a instalação de empresas industriais e de serviços, servida por um sistema rodo-ferroviário de grande capacidade e integrada num dos principais eixos multimodais da Rede Transeuropeia de Transportes”.

“O desenvolvimento da ZALSINES é um dos fatores que vai permitir o crescimento do terminal atual e do futuro terminal de Sines e a possibilidade de se poder atrair operadores portuários para o Terminal Vasco da Gama”,

“O desenvolvimento da ZALSINES é um dos fatores que vai permitir o crescimento do terminal atual e do futuro terminal de Sines”

explica Jorge d'Almeida, que acrescenta que uma das suas tarefas é a de colocar a ZALSINES “no radar de possíveis empresas interessadas em promover o desenvolvimento da área”. Indústrias de assemblagem e montagem, por exemplo.

Mas a logística não acaba em Sines. A ZALSINES tem a capacidade de ter centros de distribuição regionais que recebam a carga e a possam colocar noutros modos de transporte, e oferecer valor acrescentado. Como? Embalagem dos produtos, por exemplo. “Todos os grandes portos que têm ligações a todo o mundo, como tem Sines, têm uma atividade logística, de enorme importância, com todos estes serviços de valor acrescentado”, aponta Jorge d'Almeida, acrescentando que o mesmo não acontece (ainda) com Sines. Imagine que um navio (ou mais) traz a matéria-prima. Esta é direcionada para a fábrica (ou centro de montagem) que fica junto ao porto, faz a transformação da matéria-prima e depois “o produto final pode ser exportado ou consumido”.

Um outro vetor de desenvolvimento passará pela (possível) criação de uma zona franca, associada ao porto de Sines. “Em Espanha todos os portos têm uma”, afirma Jorge d'Almeida, acrescentando que este é um outro vetor de desenvolvimento do porto. Aqui a questão é que tem de ser um operador privado a fazer o pedido. Algo que já está a ser feito, pela Domínio Capital.

Isto está tudo interligado. O desenvolvimento do porto de Sines beneficia muito mais do que apenas o porto. A própria cidade, nas suas várias vertentes, também beneficia. “A extensão natural deste investimento na logística é o próprio Alentejo e, depois, a Espanha”, refere Jorge d'Almeida. E aqui entra uma outra iniciativa, a Alentejo Global Investment. E aqui, há um setor em especial que irá beneficiar da integração logística: o agroalimentar que teve um

grande desenvolvimento com o aparecimento de Alqueva.

Mais do que olhar isoladamente para todos os projetos há que os integrar e proporcionar uma logística o mais eficiente possível.

Parcerias com Espanha

Outra estratégia passa pela parceria com entidades espanholas no sentido de Sines ser o porto de entrada de mercadorias, ser feita, localmente, a triagem das mesmas, que depois é encaminhada para centro de logística e distribuição nos outros locais. O grupo Alonzo é um dos que pretende trabalhar dessa forma, encaminhando a mercadoria para os seus três centros existentes em território espanhol. Segundo Jorge d'Almeida a decisão está tomada, faltando apenas o investimento nas infraestruturas.

Há uma outra parceria interessante, com o maior parque logístico na Europa, o Plaza – Parque Logístico de Zaragoza, em que a ZLC (Zaragoza Logistics Center) “vê Sines como um porto de entrada, um gateway, porque muitas das rotas chegam a Zaragoza muito mais depressa através de Sines do que através de Barcelona ou de Valência”, que são os portos que estão ligados a esse centro. O que se pretende é que as mercadorias cheguem a Sines e rapidamente sejam redirecionadas para Zaragoza. “E vice-versa”.

Poucos portos têm as valências existentes em Sines. É certo que há ainda muito que fazer. A ligação ferroviária direta com Espanha, sem ter de parar no Entroncamento e a conclusão da autoestrada são duas das mais importantes. Porque os investimentos já feitos no porto fazem com que “esteja à frente de tudo na cadeia (de distribuição)”. Isto significa que o que falta para permitir o total potencial do porto são situações de desenvolvimento que não estão sob a sua alçada. Sendo que todas essas “situações” se enquadram no setor dos transportes.

Mas, são questões relativamente fáceis de resolver. Com a certeza de que o desenvolvimento do Porto de Sines beneficia e potencia toda a região. Desde Sines propriamente dita, mas também a Santo André, considerada uma localidade de satélite, o próprio Alentejo e, numa visão mais lata, a economia nacional. ❖