SINES: NOVO HUB LOGÍSTICO DO AGRONEGÓCIO

O Complexo Portuário, Industrial e Logístico de Sines atravessa um período de grande dinamismo, em virtude de vários investimentos já em curso ou anunciados, dos quais se destacam:

- Expansão do Terminal XXI de contentores, aumentando a sua capacidade de 2,3 para 4,1 milhões de TEUs;
- Concessão de um novo terminal de contentores, Terminal Vasco da Gama, com uma capacidade de 3,5 milhões de TEUs, cujo concurso público está a decorrer;
- Conversão do Terminal Multiusos, na sequência do anunciado encerramento das centrais termoelétricas a carvão de Sines e do Pego;
- Infraestruturação da ZAL – Zona de Atividades Logísticas, integrada na Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS), adjacente ao porto de Sines;
- Melhoria das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, designadamente ligação ferroviária Évora – Caia e via rápida Sines – Grândola (A2);
- Lançamento da Sines Tech – Innovation and Data Center Hub na ZILS, onde se destaca a estação CLS da Ellalink que amarrará a primeira ligação por cabo em fibra ótica entre a Europa e a América do Sul (via Brasil).

Sines apresenta, ainda várias vantagens competitivas do ponto de vista operacional, tais como estabilidade laboral, operação permanente (365 dias/ano e 24 horas/dia), taxas portuárias atrativas, alta produtividade e um conjunto de *stakeholders* pró-ativos.

A CPLS – Comunidade Portuária e Logística de Sines, a associação que representa os principais *stakeholders* públicos e privados que operam em Sines, identificou vários setores considerados estratégicos, com potencial para utilizarem Sines para as suas atividades. Um desses sectores é a agroindústria, onde a oferta apresenta vantagens competitivas para a importação de produtos agrícolas. Vejamos porquê:

O Porto de Sines é o maior porto nacional, movimentando cerca de 48 milhões de toneladas por ano ou 52% do total nacional[1]. Tem cinco terminais especializados para todo o tipo de carga – granéis líquidos, petroquímicos, gás natural liquefeito, multiusos (granéis sólidos, carga geral, roll on-roll off (ro-ro) e contentores – podendo receber os maiores navios do mundo sem qualquer restrição de calado. O porto iniciou a sua atividade em 1977 para servir o polo petrolífero e petroquímico construído na mesma altura. O terminal de contentores (Terminal XXI) iniciou a sua atividade em 2004, dando um grande contributo para o crescimento do porto. Hoje é a carga com maior peso nas estatísticas portuárias. Mais recentemente, e tal como aconteceu com o Terminal XXI, o terminal de GNL tem tido um crescimento exponencial, reforçando a vocação energética de Sines.

Em contrapartida, o Terminal Multipurpose tem vindo a reduzir a movimentação em virtude da forte diminuição das importações de carvão para as centrais termoelétricas, cujo encerramento está anunciado para 2023. É neste terminal que existe capacidade disponível para a movimentação de produtos agrícolas, que será reforçada nos próximos anos.

O Terminal Multipurpose possui áreas disponíveis para armazenagem e movimentação de produtos agrícolas dentro do perímetro do porto e na ZAL.

Quadro 1 – Terminal Multiusos e Zona de Atividades Logísticas (ZAL)

O Terminal Multipurpose está vocacionado para a movimentação de granéis secos, carga geral e ro-ro. Tem ligação ferroviária direta à rede nacional ("on-dock rail") e dispõe de um tapete rolante para transporte de carvão que, no futuro, poderá ser adaptado para o transporte de granéis para a ZAL.

Sines tem uma localização geoestratégica privilegiada para um *hub* para produtos agrícolas, servindo de porta de entrada para a Península Ibérica e de plataforma de transbordo para servir outros mercados, designadamente no Mediterrâneo e na Costa Ocidental de África.

O inegável sucesso do Terminal XXI no mercado de contentores atesta a competitividade de Sines em concorrência direta com portos no mediterrâneo ocidental.

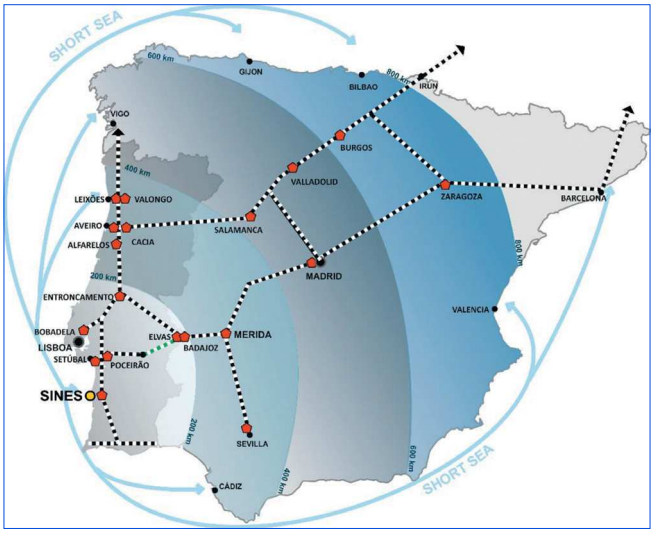
Como se sabe, as cadeias de abastecimento estão a ser sujeitas a profundas alterações introduzidas com tecnologias emergentes, tais como inteligência artificial, internet das coisas (IoT) e blockchain. O objetivo

[1] http://www.amt-autoridade.pt. Dados de 2018; em 2019 registou-se uma quebra, que ainda não será recuperada em 2020 devido à crise do Covid-19.

CPLS
COMUNIDADE PORTUÁRIA E LOGÍSTICA DE SINES
Sines Port and Logistics Community

é aumentar a eficiência e a transparência, eliminando intermediários que não acrescentam valor. A crise provocada pelo Covid-19, que alterou o status quo, mostrou a fragilidade das cadeias de abastecimento tradicionais, acelerando a tendência hoje generalizada para centralizar a logística nos portos ("port-centric logistics" ou PCL). Dada a sua localização, acessibilidades e disponibilidade de espaço, Sines está bem posicionada para beneficiar desta evolução sistémica.

A ligação de Sines ao mercado ibérico é assegurada preferencialmente por ferrovia, por razões económicas e ambientais. Sines está ligado à rede nacional e europeia (RTE-T), com portos secos estrategicamente distribuídos na Península Ibérica – ver Quadro 2.



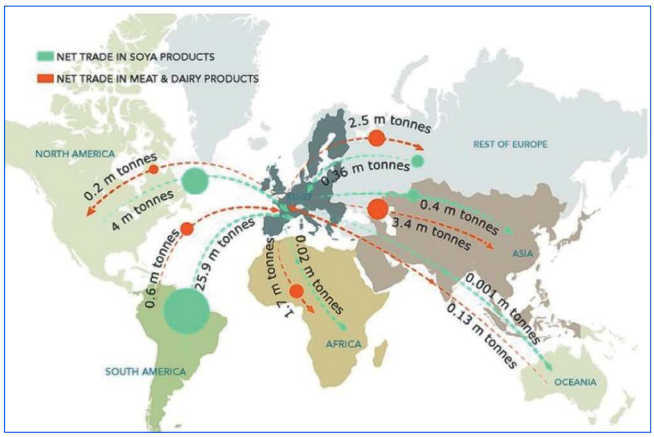
Quadro 2 – Ligações Ferroviárias de Sines ao *hinterland* ibérico

Sines é de longe a maior plataforma ferroviária de mercadorias em Portugal e a segunda maior na Península Ibérica, depois de Saragoça. Em 2019 registou cerca de 6.000 composições cobrindo todo o país e servindo regularmente vários portos secos espanhóis. O principal operador ferroviário, Medway, anunciou planos para expandir a sua rede em Portugal (sobretudo no centro e norte do país) e chegar ao centro da Europa em 2020.

Para os operadores logísticos nacionais, a existência de entrepostos aduaneiros, cobrindo literalmente todo o país, ligados a Sines por ferrovia, permite desenvolver soluções logísticas integradas em que, do ponto de vista do recebedor/consignatário, as importações são entregues, sob controle aduaneiro, quase à sua porta. Esta facilidade foi recentemente melhorada, de forma significativa, com a criação do estatuto de Porto Seco, nos termos do Decreto-Lei 53/2019 de 17 de abril. Esta lei, que entrou em vigor em 1 de julho de 2019, visa potenciar a concentração e desalfandegamento das mercadorias que circulam entre armazéns de depósito temporário (ADTs), contribuindo para uma maior eficiência das cadeias de abastecimento. O conceito de Porto Seco aplica-se preferencialmente a carga contentorizada e admite o transito de mercadorias entre ADTs por via ferroviária, rodoviária ou fluvial com um mínimo de burocracia, utilizando a plataforma eletrónica "Janela Única Logística (JUL)". Esta solução comporta inúmeros benefícios ao nível do incremento da capacidade das autoridades competentes atuarem sobre a execução dos processos de transporte, dada a maior visibilidade de toda a cadeia logística, da otimização das operações multimodais, por via da partilha da informação, e da redução dos custos de contexto.

O potencial de Sines como plataforma de transbordo foi objeto de um estudo recente, no contexto de uma tese de doutoramento na Universidade de Aveiro (ainda não publicada) sob orientação do Prof. Dr. Joaquim José Borges Gouveia. A argumentação é convincente:

- A produção agrícola a nível mundial tem vindo a deslocar-se para Sul. Em 2014 o Brasil ultrapassou os EUA como maior produtor mundial de soja.
- A soja é o principal ingrediente na produção de alimentos para consumo animal devido à sua eficiência orgânica: os grãos de soja produzem mais do dobro das proteínas por hectare do que qualquer outro produto agrícola.
- O transporte tem grande peso no custo final dos produtos agrícolas, pelo que a utilização de navios de grande porte é vantajosa, tanto do ponto de vista económico como ambiental.
- Sines tem uma localização privilegiada para um *hub* agroalimentar para servir os continentes europeu e africano– ver Quadro 3.



Quadro 3 – Comércio de Soja e derivados da EU em 2012
(Fonte: Prof. Dr. Joaquim Borges Gouveia)

A utilização de Sines como plataforma de transbordo para produtos agrícolas do Atlântico Sul irá potenciar a capacidade disponível no Terminal Multipurpose e na ZAL e irá beneficiar os carregadores nacionais com menores custos, tirando partido de economias de escala. Em 2019 a CPLS estabeleceu uma ligação com os portos brasileiros do Arco Norte que pretendem aumentar a sua quota na exportação de produtos agrícolas da região Centro Oeste. Atualmente estes portos, que incluem Outeiro, Santarém e Vila do Conde no Paraná e Itaquí no Maranhão, exportam cerca de 24 milhões de toneladas por ano ou 25% do total das exportações brasileiras, que se cifram em cerca de 75 milhões de toneladas de soja e 25 milhões de toneladas de milho. O objetivo é incrementar a carga movimentado pelo eixo Arco Norte para 40 milhões de toneladas por ano, tirando partido da redução de custos decorrentes da utilização de um *hub* de distribuição em Sines.

Noutra perspetiva o projeto Alqueva está a atrair investimentos consideráveis, principalmente na produção de culturas de regadio orientadas para a exportação, que exigem uma cadeia logística eficiente. Sines, além da proximidade do local de produção tem infraestruturas que permitem apoiar todas as atividades de armazenagem e de manipulação das produções. Aliado à eficiência da operação portuária, existe a ZAL – Zona de Atividades Logísticas planeada com armazéns refri-

gerados e silos, capaz de dar o apoio a todas as empresas que queiram instalar-se nesta localização.

A proposta de valor de Sines como *hub* para a importação e transbordo de produtos agrícolas é sintetizada na análise SWOT apresentada resumidamente no Quadro 4.

	INTERNO		
POSITIVO	**Pontos Fortes** 1. Localização geoestratégica 2. Ligações regulares e semanais aos maiores portos do mundo (carga contentorizada) 3. Acesso marítimo sem restrições 4. Vasta área disponível 5. Boas ligações rodo-ferroviárias 6. Estabilidade laboral 7. Custos competitivos e alta produtividade 8. Livre prática digital (JUL) 9. Vocação energética de Sines 10. *Hub* tecnológico (SinesTech)	**Pontos Fracos** 1. Projeto *brownfield* que requer alteração dos circuitos comerciais estabelecidos e conversão do terminal multiusos 2. Reduzida experiência na movimentação de produtos agroalimentares a granel 3. Inexistência de estruturas de armazenagem para cereais/grãos dentro do porto	NEGATIVO
	Oportunidades 1. Deslocação da produção agrícola para Sul 2. Crescimento do eixo Arco Norte do Brasil 3. Investimentos em curso em infra-estruras portuárias e ferroviárias 4. Aposta na centralidade logística portuária 5. Infraestruturação da ZAL 6. Utilização de navios de maior porte 7. Restrições operacionais em portos concorrentes	**Ameaças** 1. Instabilidade geopolítica 2. Mudança de ciclo pós - Covid-19 3. Atraso nos investimentos públicos	
	INTERNO		

Quadro 4 – Análise SWOT

A importação de produtos agrícolas para o mercado português sofre de várias ineficiências que resultam, em larga medida, da escala relativamente modesta do mercado e da dispersão dos fluxos de carga por vários portos, principalmente Leixões, Aveiro e Lisboa.

Sines oferece uma oportunidade única para melhorar substancialmente a eficiência das cadeias de abastecimento por via da consolidação dos fluxos de carga e racionalização dos circuitos de distribuição. O exemplo do tráfego de contentores e de carvão, utilizando quase exclusivamente a ferrovia, demonstra a viabilidade de servir eficientemente todo o território nacional a partir de Sines.

A CPLS identificou a agroindústria e, particularmente, a importação e transbordo de produtos agrícolas, como um sector estratégico para o desenvolvimento do complexo portuário, industrial e logístico de Sines. Nesse sentido, convidamos todos os associados da IACA que estejam interessados, a estudar e desenvolver connosco a melhor resposta a este grande desafio.

Jorge d'Almeida *Associação Empresarial de Sines Presidente da CPLS*
Gonçalo Eiras, *aicep Global Parques e Direção CPLS*
Luis Miguel Silva, *Administração do Porto de Sines e Direção CPLS*

Comentários das entidades relevantes para o Complexo Portuário e Logístico de Sines

"O desenvolvimento de uma área dedicada ao agronegócio no porto de Sines vem reforçar a diversificação da atividade portuária e reafirmar a sua dimensão global. Além das exportações de muitos produtos agrícolas portugueses registarem um franco aumento, sendo reconhecidos pela sua enorme qualidade, Portugal – e Sines em particular – tem uma localização geoestratégica no que respeita à articulação intercontinental das principais rotas marítimas.

Em 2019 as exportações do segmento agroalimentar cresceram mais que as importações (2,4% e 2,1%, respetivamente), destacando-se que os preparados à base de cereais cresceram cerca de 27,1% naquele ano em relação ao período homólogo. É um sinal de que existe espaço para nos posicionarmos no mercado global de bens agroalimentares, na agroindústria e no setor do agronegócio. Sines, como é do conhecimento de todos, é uma cidade cujo planeamento foi pensado para conciliar a área urbana com as áreas de desenvolvimento portuário, logístico e industrial. Por isso mesmo, existe uma enorme disponibilidade de espaços, bem infraestruturados, para a fixação de empresas, equipamentos, indústrias e logística. A Câmara Municipal, como sempre, encontra-se disponível para ser um parceiro colaborante e proativo no acolhimento do investimento produtivo, criador de postos de trabalho e de riqueza para o concelho e para a região."

Dr. Nuno Mascarenhas
Presidente da Câmara Municipal de Sines

"Queremos potenciar o negócio do setor agroalimentar no Porto de Sines. Temos infraestrutura portuária com elevados índices de produtividade nas operações portuárias e com capacidade para receber os maiores navios de graneleiros interoceânicos. Temos áreas disponíveis para a instalação de armazéns, silos e indústrias de transformação. Funcionando 24/24h, durante todo o ano, o Porto de Sines garante aos seus clientes a estabilidade necessária da movimentação portuária, num regime tarifário flat rate. A capacidade existente no terminal multiusos para a movimentação de granéis sólidos, nomeadamente de produtos agroalimentares, que pode também criar sinergias, pela proximidade, ao terminal de contentores que oferece ligações diretas e semanais, aos principais mercados mundiais, acreditamos estarem aqui, no porto de Sines, reunidas as condições para uma eficiente logística do agronegócio e na criação de valor aos importadores e exportadores nacionais deste setor para, em conjunto, melhoramos as condições de competitividade da nossa economia."

Eng.º José Luis Cacho
Presidente Autoridade Portuária de Sines

"O Complexo Portuário, Logístico e Industrial de Sines é o interface transoceânico da frente atlântica ibérica por excelência. É em Sines que se encontra o grande porto de águas profundas da costa atlântica da Península Ibérica, cujas ligações rodoferroviárias estão a ser reforçadas, para um acesso logístico mais rápido e mais barato a todos os pontos de consumo e produção de Portugal e Espanha.

Servida por rodo e ferrovias, a ZAL – Zona de Atividades Logística da ZILS – Zona Industrial e Logística de Sines disponibiliza 268ha contíguos aos terminais de contentores e de granéis sólidos do Porto de Sines. Prontos a ser ocupados por atividades de armazenamento e processamento.