

# Sobre o Plano Estratégico do Porto de Sines

por **Jorge d'Almeida** 14/10/2020 em **OPINIÃO**

Partilhar no Facebook

Partilhar no Twitter

0

Partilhar no LinkedIn

Partilhar no Whatsapp



Parafrazeando Dwight Eisenhower, todos os planos estratégicos são inúteis, mas o planeamento estratégico é essencial. Esta observação vem a propósito do Plano Estratégico 2020-2030, intitulado “Opções Estratégicas do Porto de Sines”, apresentado publicamente em Sines em 30 de setembro de 2020. Este documento resulta de uma análise crítica e de reflexão da autoria do Centro de Estudos em Gestão e Economia Aplicada (CEGEA) da Universidade Católica Portuguesa, com a participação ativa dos quadros da Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS), numa conjugação de esforços tão rara quanto louvável.

O Porto de Sines está umbilicalmente ligado ao Complexo Portuário, Industrial e Logístico de Sines, que atravessa um período de grande dinamismo, em virtude de vários investimentos já em curso ou anunciados, em que 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 cancelamento dos contratos termoelétricas a carvão de Sines e do Pego; [Partilhar no Facebook](#)
- Infraestruturação da ZAL – Zona de Atividades Logísticas, integrada com a Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS), adjacente ao porto de Sines; [Partilhar no Twitter](#)
- Melhoria das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, designadamente ligação ferroviária Évora – Caia e via rápida Sines – Grândola (A2); [Partilhar no LinkedIn](#)
- Lançamento da SinesTech – 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). [Partilhar no Whatsapp](#)

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

...a CPLS identificou a agroindústria e, particularmente, a importação e transbordo de produtos agrícolas, como um setor estratégico para o desenvolvimento do complexo portuário, industrial e logístico de Sines.

Neste contexto, o Plano Estratégico analisa exaustivamente as potencialidades do Porto de Sines, tendo em conta as tendências do setor marítimo-portuário a nível mundial, num cenário de grande instabilidade e incerteza. É de assinalar a natureza vincadamente didática desta análise, da qual resulta a identificação de objetivos e metas específicas, que se sintetizam em três grandes iniciativas:

1. Reforçar a centralidade logística de Sines (“Sines: um porto para o mundo”)
2. Potenciar a Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS), quer através da instalação de empresas com forte componente de importação/exportação marítima, quer através do desenvolvimento de uma Zona de Comércio Internacional com estatuto de zona franca aduaneira (“Sines: o mundo no porto”)

3. Apostar nas modernas tecnologias de informação e comunicação, em sintonia com a desejada preservação do equilíbrio ambiental, social e económico, que caracteriza as sociedades contemporâneas (“Sines: um porto do futuro”)

Partilhar no Facebook

Um dos principais desafios que o Porto de Sines enfrenta a curto prazo é a conversão do Terminal Multiusos a partir de janeiro de 2021, quando cessar a movimentação de contêineres e os terminais termoelétricas de Sines e Pego. Dada a localização geoestratégica do Porto de Sines, a CPLS identificou a agroindústria e, particularmente, a importação e transbordo de produtos agrícolas, como um setor estratégico para o desenvolvimento do complexo portuário e logístico de Sines. Os argumentos a favor desta aposta são convincentes:

Partilhar no Twitter

Partilhar no LinkedIn

Partilhar no Whatsapp

- A produção agrícola a nível mundial tem vindo a deslocar-se para o 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 servir as exportações brasileiras, quer como porta de entrada para a Península Ibérica, quer como 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.

Noutra perspetiva, agora de exportação, o projeto do Alqueva está a atrair investimentos consideráveis, principalmente na produção de culturas de regadio orientadas para o mercado internacional, que exigem uma cadeia logística eficiente. Sines está bem posicionado para servir este mercado emergente, tirando partido da qualidade da operação portuária e das infraestruturas já existentes e em desenvolvimento.

Em conclusão, o Plano Estratégico, aptamente designado “Opções Estratégicas do Porto de Sines”, é um excelente instrumento de trabalho para orientar o desenvolvimento do Porto de Sines, potenciando as oportunidades já identificadas e aquelas que o futuro ainda esconde.