

Dirigente da comunidade portuária aposta no comércio electrónico **Economia**

Porto de Sines quer usar aeroporto de Beja para ser uma zona franca comercial

Concurso para o Terminal Vasco da Gama deve avançar quando houver confirmação de que há operadores interessados em movimentar carga no porto, diz dirigente da Comunidade Portuária de Sines

Lúisa Pinto

“Não é uma zona franca como a Madeira”, avisa, à cabeça, Jorge d’Almeida, presidente da Comunidade Portuária e Logística de Sines (CPLS). Mas esta entidade encomendou um estudo que irá confirmar se existe ou não interesse e oportunidade em transformar aquela infra-estrutura portuária alentejana numa “zona franca comercial e industrial”.

A ambição é desenvolver Sines em pelo menos três áreas estratégicas: na energética (com o hidrogénio, à cabeça); no agro-negócio (já há uma parceria com a Câmara de Comércio Luso-Brasileira para avaliar todas as possibilidades de transformar Sines na porta de entrada dos cereais brasileiros na Europa); e na área do digital (o cabo submarino de fibra óptica, que é a única ligação da Europa ao continente norte-americano, deve ser inaugurado durante a presidência portuguesa do Conselho Europeu; e tendo em conta que o aeroporto de Beja poderá ser uma infra-estrutura relevante para dar resposta, com escala, ao crescimento do comércio electrónico).

O estudo encomendado pela CPLS só deve estar concluído no final de Abril mas para Jorge d’Almeida, que foi um dos primeiros administradores do Terminal XXI e assumiu agora a presidência da comunidade portuária em representação da Associação Empresarial de Sines, não há dúvidas sobre o grande potencial de crescimento que tem o Porto de Sines, já responsável por mais de metade do movimento portuário nacional. “A localização estratégica, na proximidade do Mediterrâneo, de África e na ligação Extremo Oriente-Norte da Europa e a capacidade de crescimento em várias áreas dão a Sines uma série de combinações virtuosas que não podem ser desperdiçadas”, afirma.

Com um mestrado em Engenharia e Arquitectura Naval no MIT e um MBA na New York University, Jorge d’Almeida está agora particularmente concentrado no aeroporto de Beja, subaproveitado, e mostra-se interessado no potencial que aquela infra-estrutura pode desempenhar na logística, tornando-se um *hub* (placa giratória) de resposta para o crescente comércio electrónico. “A sabedoria convencional dizia que Sines nunca podia ter um terminal, e agora tem



Transporte de carga está a mudar devido à pandemia com impacto num dos maiores portos nacionais

Carga

Agronegócio do Brasil na mira do porto

O presidente da Comunidade Portuária e Logística de Sines, Jorge d’Almeida acredita que o Vasco da Gama vai ser importante — e fundamental — para dar resposta ao crescimento de carga que se adivinha, e que o Terminal XXI vai, para já, conseguindo acomodar. “A ideia é trazer para a zona logística de Sines actividades que sejam geradoras de carga e onde haja valor acrescentado. Pode ser de distribuição, pode ser de transformação. O estudo encomendado pela Comunidade Portuária e Logística de Sines vai ajudar-nos a encontrar respostas”, sintetiza o responsável.

Entre essas respostas estarão também as que estão a ser procuradas com a Câmara

de Comércio Luso-Brasileira, com quem a CPLS está a averiguar se é mais vantajoso Sines ser o grande armazém de distribuição do agronegócio do Brasil para a Europa, ou se os cereais devem chegar ao Alentejo em grão e ali serem transformados e refinados, antes de distribuídos. “Estamos a avaliar a utilização do espaço de granéis que estava dedicado ao carvão e que está descontinuado, e há já um grupo de trabalho a estudar isso”, informou Jorge d’Almeida ao PÚBLICO.



um terminal XXI a triplicar a capacidade. Também dizem que Beja não tem hipótese. Mas aqui até a sabedoria convencional é capaz de concordar que o comércio electrónico depende da logística aeroportuária e marítima, e Sines tem, em articulação com Beja, uma situação quase idílica”, argumenta.

Para Jorge d’Almeida, o facto de o concurso para a concessão do terminal Vasco da Gama ter ficado deserto não foi sequer uma surpresa, mas uma inevitabilidade “face à rigidez dos termos do concurso e ao período de incerteza económica trazido pela pandemia de covid-19”.

O presidente da CPLS identifica “dois efeitos contraditórios” na pandemia que se instalou no globo há já mais de um ano. O primeiro efeito foi o de atrasar os investimentos, com os operadores a avaliarem a evolução económica mundial — “apesar de os operadores de navios porta-contentores estarem a ter um período de retornos financeiros muito positivos”.

O segundo, com um impacto ainda maior em Sines, é a chamada de atenção para as fragilidades das cadeias de abastecimento mundiais. “Começou a perceber-se que o sistema tradicional das cadeias *just in time* tem

fragilidades muito grandes. Há uma tendência forte que sai reforçada, que é ter centros de distribuição muito eficientes perto dos portos e eliminar os armazéns intermédios. Os próprios portos são centros logísticos. E Sines vai beneficiar disso, não tenho dúvidas”, vaticina.

A forma como a Ikea escolheu montar a sua logística em toda a Península Ibérica é um bom exemplo deste paradigma. “Abastece 40 lojas da Península Ibérica a partir de um centro de distribuição com mais de 200 mil metros quadrados em Tarragona, numa ponta da Península. E ainda assim compensa, faz mais sentido em termos de organização”, argumenta Jorge d’Almeida. Os consumidores continuam a privilegiar o *just in time* — querer o produto no dia seguinte à encomenda. Mas a pandemia mostrou as fragilidades deste sistema — e o custo que tem. “Começa a falar-se do *just in case* [com armazenamento]”, sintetiza.

É com todo este enquadramento que Jorge d’Almeida acredita que o Terminal Vasco da Gama vai mesmo sair do papel. O terminal pode estar vocacionado para a carga de transbordo e querará captar carga que não vai para o Terminal XXI, já dominado pela aliança formada pelos gigantes Maersk-MSC. E a carga de transbordo, ou *transshipment*, é até a mais fácil de captar, segundo Jorge d’Almeida. Porém, para o porto ser viável, precisa de ter também carga de *Hinterland* (área de influência, que em Sines é Portugal e Espanha), que traga receitas.

O concurso para o Terminal Vasco da Gama vai avançar “quando os operadores marítimos disserem que é o *timing* certo”. “Os operadores é que vão decidir quando é altura de se comprometerem com carga, porque não aparecerá ninguém a concurso sem haver esta certeza prévia”, avisa. A tutela, isto é, o Governo e a administração do porto, terão de fazer a sua parte: flexibilizar as exigências em termos de investimentos e de prazos. “Havia rigidez no planeamento, na compra de equipamentos. O concurso obrigava a uma aposta muito grande de dois cais de acostagem logo no arranque. O Terminal XXI arranco com um cais e duas gruas [em 2004, concessionado à PSA]”, recorda. O investimento previsto — e que chegava aos 642 milhões de euros — deve, por isso, ser faseado.