

# negócios

negocios.pt

Segunda-feira, 19 de julho de 2021 | Diário | Ano XVIII | N.º 4538 | € 2.70  
Diretora **Diana Ramos** | Diretor adjunto **Celso Filipe**

**ANTÓNIO MOITA**

Cai com estrondo a ideia de que o futebol é mundo à parte  
**OPINIÃO 29**



**MARQUES MENDES**

Cabrita continua a ser grande "abcesso" político do Governo  
**OPINIÃO 30**



## Isabel dos Santos sem indemnização na Efacec

Valor das avaliações realizadas à empresa é negativo, o que trava compensação. Esforço de capitalização vai ser decisivo na escolha entre candidatos à compra.

EMPRESAS 16 e 17



### Segurança Social

Afinal, o apoio que é pago aos independentes pode baixar

ECONOMIA 12 e 13

### Imobiliário

Megaprojeto vai nascer pela mão de turcos e franceses

EMPRESAS 19

Publicidade



**CONVERSA CAPITAL JOSÉ LUÍS CACHÓ**

### “Perdemos 15% da atividade com fecho da central termoelétrica”

Presidente do porto de Sines mostra-se preocupado com “o custo dos fretes marítimos”.

Hidrogénio verde “é importantíssimo” para o futuro da infraestrutura, assume gestor público.

PRIMEIRA LINHA 6 a 10

**ANTENNA 1**

Vitor Mota

### investidor privado

Como trocar as voltas ao aumento dos combustíveis?



Fim de moratórias nas casas ameaça crédito ao consumo

MERCADOS 20 e 21

TAP bem posicionada para manter “slots”

EMPRESAS 18 e 19

CHANGING TOMORROW NOW

edp

O planeta precisa de uma nova energia.

Descubra mais em edp.com

A mudar, já hoje, o amanhã.

## CONVERSA CAPITAL

JOSÉ LUÍS CACHO PRESIDENTE DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E ALGARVE

# Agronegócio e minério na mira de Sines

O porto de Sines prevê que 2021 seja “o melhor ano de sempre”, com um crescimento de 10% a 15%. José Luís Cacho garante que a sustentabilidade futura da infraestrutura está assegurada com novas cargas.

MARIA JOÃO BABO

mbabo@negocios.pt

ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1

VÍTOR MOTA

Fotografia

**S**ines vai lançar brevemente um concurso para captar novas áreas de negócio para o antigo terminal do carvão.

## De que forma a pandemia afetou o porto de Sines?

Apesar de algumas limitações, conseguimos funcionar normalmente. E até crescemos. No ano passado conseguimos ultrapassar 2019, que também tinha sido um ano positivo, e crescemos na carga contentorizada 13,5% e na carga no seu todo cerca de 1% a 2%.

## Para 2021 quais são as previsões?

Se tudo correr como correu neste primeiro semestre, podemos chegar ao fim do ano como o melhor ano de sempre. A sustentabilidade futura do porto está assegurada com o crescimento e pelo conseguir criar novas cargas, novos negócios, que possam vir a substituir uma economia do petró-

leo. Estamos a conseguir captar novos negócios e novas cargas.

## Se prevê crescer este ano, prevê compensar a quebra no carvão e petróleo?

Sim, estamos a conseguir compensar a quebra com o crescimento da carga de contentores.

## Quais serão essas novas cargas e novos negócios?

A nossa perspetiva é continuar a crescer na carga contentorizada, com novas linhas de navegação e novas cargas para os contentores. Depois temos o antigo terminal do carvão em que vamos brevemente lançar um concurso na perspetiva de captar novas áreas de negócio no segmento da carga sólida – no agronegócio, no setor ligado ao minério, na questão do lítio, eventualmente outros minérios, na carga de projeto (cargas de peças fabricadas em Portugal ligadas à indústria da metalomecânica pesada), e também ligada ao setor automóvel.

## O automóvel e a aeronáutica merecem atenção?

São setores a que damos uma atenção estratégica importante. Já fazemos hoje por contentor muita movimentação de carga nos seto-

res automóvel e aeronáutico, mas queremos captar mais. A sustentabilidade do porto passa também por captar carga de “hinterland” (área de influência terrestre do porto) de Espanha e captar novos projetos industriais e logísticos para Sines. Temos tido uma estratégia muito assertiva com a parceria da AICEP, que tem a gestão do parque industrial, na perspetiva de captar novos investimentos industriais e logísticos para Sines.

## Quanto é que essas novas linhas e novas cargas vão representar no crescimento até final do ano?

Pode levar a que este seja o melhor ano de sempre de Sines, andar entre 10% e 15% o crescimento previsto.

## A agroindústria, nomeadamente em rotas para a América do Sul, pode vir a ter um potencial de desenvolvimento grande no porto de Sines?

Acreditamos que sim e temos vindo a falar com autoridades sul-americanas. Ainda recentemente a ministra brasileira da Agricultura esteve em Sines e temos vindo a fazer algum trabalho com o governo brasileiro e com empresas que exportam do Brasil, na perspetiva de avaliarmos a possibilidade de criação de projetos mistos europeus e brasileiros ou só brasileiros, projetos industriais de importação de produtos como a soja ou o milho, transformá-los eventualmente em Sines e depois ser um ponto de distribuição para África e para a Europa a partir de Sines. Naturalmente estes projetos começam-se hoje a trabalhar para depois de amanhã.

## Depois de amanhã é quando?

Não sabemos, são investimentos privados, nós temos é de criar

as condições para que os privados façam os investimentos e percebam que têm condições competitivas que lhes permitem exportar.

## Qual é o risco de o crescimento previsto não se concretizar?

O futuro de Sines nos próximos anos está assegurado com o crescimento da carga contentorizada que está prevista e com os desenvolvimentos do terminal XXI e os novos projetos que vamos ter, por exemplo, no agronegócio ou outros no âmbito da carga sólida. Mas estamos a olhar muito mais à frente e a querer criar novos caminhos que respondam também aos problemas que temos hoje. Já somos um porto digital, mas estamos a olhar mais para um conceito de “smart port”, para o 5G, novas tecnologias e automação. ■

“Perdemos 15% da atividade do porto com fecho da central termoelétrica”

O presidente da Administração do Porto de Sines diz que com o encerramento da central termoelétrica a infraestrutura perdeu 15% da atividade, mas garante que já foi possível compensar essa quebra com o crescimento no segmento dos contentores.

Como é que Sines vai responder ao menor volume de movimentação de car-

## vão e petróleo bruto?

Sines é um porto que nasceu com a economia do petróleo, muito associado a essas formas de energia, com uma indústria que tem uma relação muito forte com o porto. A quebra do petróleo bruto tem influência no médio ou longo prazo naturalmente. É uma questão que nos preocupa porque pode alterar significativamente os fluxos das cargas





## PERFIL

### Uma vida dedicada aos portos

José Luís Cacho nasceu em 1959 e licenciou-se em Engenharia Civil pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra em 1984, tendo nessa associação académica sido vice-presidente e presidente da mesa da assembleia magna. Assumiu em 2016 a liderança da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, já com um extenso currículo neste setor. Integrou, entre 1999 e 2002, a direção da Associação Portuguesa dos Portos de Recreio e foi membro da Comissão Mista de Acompanhamento do Plano da Rede Nacional das Plataformas Logísticas entre 2001 e 2002, anos em que fez também parte do grupo de acompanhamento da ligação ferroviária ao porto de Aveiro. Em 2005, assumiu a presidência do conselho de administração do porto de Aveiro, tendo também liderado a Administração do Porto da Figueira da Foz. Foi ainda presidente da Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa (APLOP) e lidera atualmente a Associação dos Portos de Portugal (APP).

líquidas, portanto, do movimento do porto.

#### Vai sentir essa quebra já em 2021?

Com o encerramento da parte da central termoelétrica perdemos cerca de 15% do tráfego do porto e também 15% da atividade no seu todo. Mas já conseguimos crescer e absorver essa quebra de movimentos. Estamos a olhar para o futuro, para o impacto das alterações climáticas, e a procurar novos caminhos juntamente com todo o tecido industrial de Sines, com toda aquela economia ligada ao petróleo. São novos desafios e novas oportunidades e estamos todos muito alinhados na procura de uma estratégia que continue a assegurar sustentabilidade a Sines. As perdas que tivemos já conseguimos compensar com o crescimento

principalmente do segmento dos contentores e do gás natural.

#### E relativamente aos produtos petrolíferos foi sentida uma quebra?

Relativamente aos líquidos sentimos uma pequena quebra no ano passado motivada também por uma paragem da refinaria. Não temos sinais de que, nos próximos um ou dois anos, haja uma quebra significativa dos produtos refinados ou do petróleo da Galp. Mas temos de olhar para a frente, estamos preocupados é com o depois de amanhã e criar condições de sustentabilidade do porto. De certa forma é uma oportunidade de captar novos investimentos que contribuam para a economia e novos projetos industriais e logísticos.

**Projetos com a expansão do terminal XXI, o hidrogénio, a**

**solução para o terminal Vasco da Gama quando vier a acontecer, vão fazer com que o porto de Sines dê um salto de que dimensão?**

Não temos bem a perceção do impacto que esses projetos vão ter no porto. Como gestor sinto é que não podemos ficar parados, temos de estar sempre na linha da frente, no desenvolvimento quer tecnológico quer destes processos novos, porque senão a concorrência ultrapassa-nos rapidamente.

**Essa sustentabilidade do porto passa pela menor alavancagem nas operações de “transhipment”?**

No âmbito do plano estratégico, olhamos para um conjunto de aspetos importantes. Esta questão do “transhipment” [transferência de carga], é carga que tan-

to pode ser feita em Sines como Algeciras, Tânger ou Valência. Nós hoje somos mais competitivos e eficientes, mas o porto não pode ficar refém para a sua sustentabilidade deste negócio. Na perspetiva da sustentabilidade procuramos captar mais carga de “hinterland”, de Portugal e Espa-

nha. Queremos captar mais projetos de carga local ou regional, na indústria e logística, na zona de Sines ou Alentejo, que permitam criar uma carga local que sustente o futuro do porto. E nisso que apostamos seriamente no plano estratégico e é nessa perspetiva que estamos a olhar. ■

**“Não temos sinais de que nos próximos anos haja uma quebra significativa dos produtos refinados.”**

**“Queremos captar mais projetos de carga local ou regional.”**

## CONVERSA CAPITAL

JOSÉ LUÍS CACHO PRESIDENTE DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E ALGARVE

# “Novo terminal pode arrancar com investimento menor”

**Ainda sem data para relançar o concurso para o terminal Vasco da Gama, José Luís Cacho afirma que para garantir hoje a viabilidade económica do projeto vai ser necessário começar com menos carga e menor investimento.**

MARIA JOÃO BABO  
mbabo@negocios.pt  
ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1  
VÍTOR MOTA  
Fotografia

O concurso para o novo terminal Vasco da Gama ficou este ano deserto. José Luís Cacho garante que o projeto avançará. “Se não for amanhã, será depois de amanhã.”

**Sines quer chegar ao “top 10” dos portos europeus. Hoje está no 15.º lugar. Que portos é que quer ultrapassar e de que forma vai concretizar esse objetivo em cinco anos?**

No próximo ano atingimos os dois milhões de contentores, dentro de quatro/cinco anos, ou cinco/seis, duplicamos este valor, para chegar aos quatro milhões de contentores. Temos a ambição de chegar ao “top 10” europeu.

**Consegue fazê-lo sem o terminal Vasco da Gama, cujo concurso ficou este ano deserto?**

Os terminais são investimentos privados. Nós lançámos o concurso numa altura em que as condições de mercado nos davam um sinal de que havia a possibilidade de conseguirmos captar um investimento estrangeiro. Infelizmente com a pandemia as coisas alteraram-se.

**Foi a pandemia que levou a que o concurso ficasse vazio ou o caderno de encargos?**

A questão forte foi a pandemia. Nós podemos é criar condições mais ou menos apropriadas em função das condições de mercado.

**Com tantos interessados, terá havido outras questões além**



**da pandemia...**

Há as condições de mercado. O projeto do Vasco da Gama assentava no pressuposto de que o

“transhipment” está a crescer 8,5% nesta região, o que dava uma oportunidade de testarmos o mercado. É preciso ter em atenção que

neste momento a PSA vai fazer um investimento para duplicar a capacidade e passar a 4,5 milhões de TEU (unidade equivalente a um contentor). Nós já estávamos a olhar mais para a frente e a querer captar um novo investimento.

global. Mas com o Vasco da Gama conseguimos assegurar a capacidade de Sines continuar a crescer nos contentores.

**“O crescimento nos próximos 5 ou 6 anos está assegurado.”**

**“Queríamos dar um salto maior. Não foi possível ontem, mas acreditamos que será possível depois de amanhã.”**

**Os investidores acham que não era rentável neste momento fazer esse investimento de 642 milhões de euros?**

Temos monitorizado todo o processo do “transhipment” da região e o crescimento nos últimos dois anos não foi o mesmo dos anos anterior, os tais 8,5%. As coisas acalmaram devido à situação

**É fundamental avançar?**

É fundamental. Não foi hoje e se não for amanhã tenho a certeza de que será depois de amanhã.

**Quando é que vai ser relançado o concurso?**

É uma decisão do Governo. Podemos rapidamente lançar o concurso se assim o entender. Estamos a analisar o procedimento. Dada a experiência que adquirimos com o primeiro concurso es-

**“Temos de criar condições para o terminal arrancar com condições de viabilidade económico-financeira.”**

**“O objetivo é o mesmo: 3,5 milhões de contentores.”**

tamos a avaliar alguns pormenores de “feedback” que tivemos de alguns potenciais interessados.

**Continua a falar com esses potenciais interessados?**

Estamos a analisar isso com o Governo e brevemente o senhor ministro anunciará o momento de lançar novo concurso.

**Em que pontos será revisto o caderno de encargos? Houve críticas dos interessados?**

Não recebemos nenhuma crítica assertiva ao caderno de encargos. É um investimento privado, mas quando construímos um processo destes procuramos um equilíbrio de, salvaguardando o interesse público, criar condições ao investidor privado face aos investimentos. As condições hoje são um pouco diferentes do que eram em 2019. Para arrancarmos com um projeto desta dimensão em 2019 via-se que havia condições de tráfego inicial para avançar e hoje não temos a certeza de que seja assim. Temos de criar condições para começar eventualmente com menos carga para permitir ao terminal arrancar com condições de viabilidade económico-financeira.

**Com menor investimento?**

Com um investimento menor. Temos de olhar para estes processos num universo de 50 anos. Os objetivos do processo são os mesmos, fazer 3,5 milhões de contentores ao fim do 30.º ou 35.º ano, mas em vez de começarmos hipoteticamente com 500 mil contentores vamos começar com 200 ou 250 mil para dar condições ao investidor de ter outras condições de progressão, mas atingindo o objetivo final.

**Chineses e americanos con-**

**tinuam a ter interesse?**

Essa discussão dos chineses e americanos é até engraçada. Há muitos terminais na China com capital americano. Estou muito tranquilo neste processo. Para mim, como gestor, o importante é assegurarmos a capacidade do porto de Sines para continuar a crescer, porque todas as entidades públicas, designadamente ambientais, aprovaram o projeto, o que não estava assegurado antes. Por isso, o porto de Sines tem capacidade para continuar a crescer nos contentores.

**Não compromete o crescimento?**

O crescimento nos próximos 5 ou 6 anos está assegurado.

**Será de que ordem?**

É duplicar o que fazemos hoje. Queríamos dar um salto maior, não foi possível ontem, mas acreditamos que será possível depois de amanhã.

**Relativamente às obras em curso no terminal XXI é possível contabilizar quanto está a perder por estarem a decorrer?**

É uma conta difícil. O que posso dizer é que o investimento que a PSA estava a pensar fazer em 2014 só foi possível contratar conosco em 2019, portanto, se tivesse havido condições de esse investimento ter sido feito nessa altura, provavelmente agora estaríamos a fazer 500 mil a 1 milhão de contentores mais. Mas o acordo com a PSA permite-nos agora estar a crescer a dois dígitos e ter condições para recuperar essa “décalage”, em que chegou a haver navios a terem de ir para outros portos por não terem condições para virem a Sines. Mas temos de olhar para o futuro. ■

# “Preocupa-nos o custo dos fretes marítimos”

O presidente da Administração do Porto de Sines diz que a infraestrutura não está a sentir diretamente a escassez de contentores na Europa. Já o aumento do preço dos fretes marítimos preocupa José Luís Cacho, que, no entanto, acredita que haverá uma estabilização a partir do próximo ano.

**O que aconteceu em março no Suez, com um navio a bloquear o canal, teve impacto em Sines?**

Tivemos lá um navio que atrasou cerca de duas semanas, mas foi um atraso que já está recuperado.

**O porto de Sines tem sido afetado pela escassez de contentores?**

A escassez de contentores afeta o mercado europeu. Se há um atraso por um motivo qualquer, isso vai-se repercutir em toda a cadeia logística, que é global. Nós diretamente não estamos a sentir muito essa questão. Estamos a crescer comparativamente aos outros portos. A nossa preocupação é, de facto, o custo nos fretes marítimos. As empresas portuguesas estão muito preocupadas e nós também estamos preocupados com a situação.

**O preço dos fretes é o maior constrangimento hoje?**

É o principal custo de toda a operação logística.

**Há forma de ultrapassar essa situação?**

Aumentando o comprimento dos navios, levando mais contentores, por vezes, conseguem baixar os preços. Mas agora estamos num processo até inverso e os fretes estão a aumentar bastante.

**Isso pode eventualmente criar algum bloqueio nessa estratégia de crescimento?**

Isso, no limite, pode levar a que haja menos comércio mundial, que haja menos procura, portanto, vai repercutir-se nos portos. Terá um impacto não tanto agora, mas talvez mais a médio e longo prazo.

**Como é que isso está a ser trabalhado para tentar ultrapassar?**

Isto é o mercado a funcionar. Nós não conseguimos dominar o mercado. Acreditamos que haja alguma estabilização destes processos a partir do próximo ano. Mesmo até ao nível dos preços, que haja algum equilíbrio, algum ajustamento. Agora, uma coisa que se percebe com a questão da pandemia é a de que o comércio mundial estava sempre a crescer quase a dois dígitos, e isto teve um impacto grande numa primeira

fase. Até se percebeu que punha em causa toda a cadeia de abastecimento e teve impacto nalguns setores – ainda agora, na indústria automóvel, por exemplo, com a Autoeuropa com falta de componentes que estão na China ou na Índia e que têm dificuldade em fazê-los chegar à Europa. As empresas são capazes de mudar muitas vezes a sua própria estratégia – deixar de produzir nalguns locais mais distantes e ter uma estratégia de produção mais local – e isso vai depois repercutir-se no transporte e no seu peso na economia global.

**Uma alteração no sentido de aproximar as cadeias de abastecimento pode beneficiar ou prejudicar Sines?**

Não tenho uma ideia clara sobre isso. Penso que tanto pode beneficiar como pode prejudicar. Depende muito de coisas como a dimensão dos navios, do comprimento dos navios, se vão continuar a aumentar infinitamente ou não, porque os portos são poucos, também a questão de abrir novas rotas, por exemplo através do Ártico... Tudo isto é um jogo que acredito que não vai ter alterações significativas nos próximos 10 anos. A partir daí não tenho resposta. Isto é tudo muito dinâmico e ultrapassa-nos. As estratégias neste setor não podem ser feitas a muitos anos. ■

## Respostas rápidas

**ASSOCIAÇÃO ACADÉMICA DE COIMBRA**

Fui presidente da assembleia magna e vice-presidente.

**PEDRO NUNO SANTOS**

É o meu ministro, conheço-o há muitos anos, é um bom ministro.

**TAP**

Importante para o país.

**NOVO BANCO**

Preocupa como preocupa a todos nós. Uma história que todos nós não gostamos de ouvir.

**CARRO ELÉTRICO**

Não sei se será um processo de transição ou se será o futuro. A questão do hidrogénio associada ao carro não sei muito bem como é que vai ficar, mas é um caminho.

**VERÃO**

Esperemos que venha.

**FÉRIAS**

Esperemos que venham.

**AÇORES**

O meu destino de férias preferido.

**PORTUGAL**

Um país com futuro.

## CONVERSA CAPITAL

**JOSÉ LUÍS CACHO PRESIDENTE DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E ALGARVE**

# “Hidrogénio é importantíssimo para a sustentabilidade do porto”

**Sines pretende aproveitar o Plano de Recuperação e Resiliência para o digital e a descarbonização. O hidrogénio verde, diz José Luís Cacho, é importante para a reconversão das indústrias e para o futuro do porto.**



**MARIA JOÃO BABO**  
mbabo@negocios.pt  
**ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1**  
**VÍTOR MOTA**  
Fotografia

**A** Administração do Porto de Sines quer continuar a captar carga em Espanha e as acessibilidades ferroviárias são determinantes.

**Como pode o porto de Sines aproveitar o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)?**

A questão das acessibilidades é extremamente importante para continuarmos a captar mais carga em Espanha, e fazer comboios maiores - em vez de 450 metros fazer de 750 metros. De Espanha fazemos em média cinco ou seis comboios por semana, podemos fazer muitos mais, mas hoje a via não tem condições.

**Daqui a dois anos e meio terá**

**o corredor ferroviário sul concluído...**

Há o compromisso da Infraestruturas de Portugal e a partir do final de 2022 ou início de 2023 já temos a linha para conseguirmos fazer mais comboios, com mais comprimento, e captar mais carga em Portugal e Espanha.

**O PRR pode apoiar que projetos de Sines?**

Estamos a olhar para o PRR para questões da área do digital, da descarbonização, e temos de olhar também para a questão dos navios, para projetos como, por exemplo, a questão de tomadas elétricas ao cais quando os navios chegam, para melhorar a competitividade. E projetos de energias renováveis dentro do porto que permitam ter menos energia de produção fóssil. A questão do hidrogénio verde é para nós extremamente importante, não só para o processo das indústrias, para a reconversão de todas as indústrias

que estão em Sines. A questão do hidrogénio é importante para todos esses projetos industriais, quer da Galp, quer da Repsol, quer da Indorama, todo o polo petroquímico que está em Sines. Mas além de o hidrogénio ser extremamente importante para essa reconversão também é para garantir a sustentabilidade do porto.

**Será também importante para o abastecimento de navios?**

O hidrogénio vai ter uma ligação muito forte ao gás natural no processo de transição, e na reconversão na parte dos navios. Vemos cada vez mais empresas a construir navios novos a gás natural, penso que já pensando no hidrogénio mais à frente. A construção naval nova está a olhar muito para esse processo do abastecimento de navios, quer do gás natural, quer do hidrogénio.

**A decisão da União Europeia**

**de taxar o carbono emitido no transporte marítimo vai acelerar essa necessidade de energias alternativas?**

Anível das emissões mundiais o transporte marítimo tem uma quota muito pequena, mas as entidades reguladoras dos combustíveis dos navios impuseram já um conjunto de regras, como por exemplo, deixou de ser possível os navios operarem a fuel e a tendência para o próximo ano é que deixe de ser possível usar o enxofre. Vamos dar um salto muito grande. Os navios estão a acompanhar os processos dos outros modos de transporte nesse processo dos novos combustíveis.

**O porto de Sines tem tradicionalmente aproveitado bastante os fundos comunitários, já estão a pensar no próximo quadro comunitário de apoio?**

Temos um conjunto de investimentos enquadrados entre o

2030 e dentro do 2020. Temos a questão das obras de proteção marítima nos molhes, dado o contexto para permitir novos terminais, como por exemplo o Vasco da Gama, a expansão dos outros terminais, também a questão do GNL, do terminal multiusos, também o de granéis vai ter investimentos. Nas acessibilidades terrestres está em curso a obra do ramal de Sines, vai arrancar o projeto do novo troço ferroviário Sines-Grândola, enquadrado dentro do 2020, e também a acessibilidade rodoviária que vai ser alargada com um perfil de autoestrada como está previsto e que está incluída no PRR.

**Faz sentido os portos do Algarve, Portimão e Faro estarem no perímetro da Administração do Porto de Sines?**

É uma decisão política. A nós foi-nos pedida e atribuída a gestão desses portos e estamos a procurar dinamizá-los. ■