



Lídia Sequeira no topo do porta-contentores "MSC Emanuela", um gigantesco navio com 366 metros de comprimento que esta semana esteve em Sines. O seu mandato como presidente do Porto de Sines termina em dezembro de 2010 e a próxima Assembleia Geral ocorrerá em abril de 2011

Lídia Sequeira, presidente da Administração do Porto de Sines

“Em Sines não há crise. Tudo cresce”

Textos J. F. PALMA-FERREIRA
Foto ANTÓNIO PEDRO FERREIRA

Lídia Sequeira diz que tem a “casa arrumada” no porto de Sines. A administração portuária a que preside tem tudo pronto para fazer “disparar” o crescimento do terminal de contentores até ao nível que elevará Sines à categoria de grande porto internacional. “Isso vai acontecer em 2013”, diz. E, até lá, a economia local viverá fora da crise.

■ Acredita que Sines entrou, de forma consistente, numa fase de grande crescimento económico?

■ Em Sines estamos a viver um período diferente do resto do país. Há emprego. Chegaram muitos quadros de topo para a obra da refinaria da Petrolgal, onde estão a ser investidos €1000 milhões. O grande drama das famílias desempregadas não existe em Sines. Em contrapartida, o preço das casas é elevado. No resto do país, o preço da habitação desce, mas em Sines sobe. Há construção a ser feita e há muitas famílias que querem deslocar-se para Sines. Há quadros que foram trabalhar para Sines e só mantiveram as antigas casas em Lisboa como segunda habitação — para quando os filhos forem para a universidade. Muitos já interiorizaram que a sua primeira casa é em Sines, onde há cada vez melhores condições de vida. Em Sines não há crise. Tudo cresce.

■ A gestão do porto de Sines contribuiu para essa onda de crescimento?

■ Cumprimos todos os objetivos a que nos tínhamos proposto na Administração do Porto de Sines (APS). Concessionamos todos os terminais portuários — aplicando o conceito de gestão de *landlord port*, que supervisiona a atividade global do porto. O principal terminal do porto de Sines, de granéis líquidos, que há cinco anos era responsável por 72% da atividade portuária local, foi objeto de um concurso público internacional. Este terminal continua a ser

o primeiro na atividade portuária, mas o seu peso relativo baixou para 61% da carga total movimentada.

■ Foram resolvidos problemas pendentes, tais como a regularização do contrato de uso privativo da Repsol?

■ Esse era o objetivo principal para conseguir o saneamento financeiro da empresa. Com um capital social de €80 milhões, a APS tinha €78 milhões de dívida e €72 milhões de contencioso. Os contenciosos foram resolvidos um a um, porque é assim que se come um ‘elefante’. Parte-se aos bocadinhos e come-se um bocadinho de cada vez. Hoje os problemas do porto de Sines estão todos resolvidos. Não deixamos nada por baixo do tapete.

■ Conseguirá iniciar o prolongamento do molhe leste ainda em 2010?

■ Esse molhe tem 1100 metros e passará a ter 1500 metros, onde serão investidos €40 milhões. Já abrimos o concurso público internacional para essa obra. Contamos que este processo seja concluído durante o mês de novembro.

■ Quem ganhou essa obra?

■ A Conduril. É bom que tenha sido uma empresa portuguesa a ganhar este concurso.

■ A zona portuária de atividades logísticas — ZAL — também está a avançar?

■ Nessa zona já estão instalados agentes de navegação e uma empresa de reboques. Inaugurámos a primeira nave logística que está prestes a ter um estado de entreposto aduaneiro, mais ligado ao terminal de contentores. Temos um exportador de madeira que se instalou na ZAL. E há outras entidades que se querem instalar lá.

■ Qual é a área atual da ZAL?

■ Neste momento tem 12,3 hectares, mas podemos chegar rapidamente aos 30 hectares junto ao porto.

■ O Terminal XXI, de contentores, atin-

ge o volume de atividade pretendido?

■ Há cinco anos, o terminal de contentores movimentava 0,5% de toda a carga do porto de Sines. Neste momento já é o segundo maior dos cinco terminais existentes no porto de Sines. No final de 2010 o terminal de contentores será responsável por 20% da carga total movimentada em Sines.

■ Sines continua a ser um porto energético?

■ O porto começa a ser conhecido ao nível do transporte marítimo mundial como um grande *hub* portuário. Esta é a grande mudança que se operou no porto de Sines nos últimos cinco anos.

■ Durante esses cinco anos o terminal de contentores do porto de Valência cresceu muito mais...

■ Valência partiu atrás de Barcelona e de Algeciras, mas não partiu do zero como Sines. Em cinco anos Valência transformou-se no grande porto de Espanha. É o principal concorrente de Sines.

■ Qual será o volume de contentores que Sines vai movimentar em 2010?

■ Em 2010 vamos fazer 400 mil Teus (a medida-padrão de um contentor de 20 pés). Com o cais existente é impossível receber mais de 400 mil Teus. Mesmo assim, em 2010 vamos crescer 60% em carga de contentores. Mas em 2011 o cais de contentores vai passar de 380 metros para 740 metros e terá condições para aumentar a operação dos 400 mil Teus para 800 mil Teus. O terminal XXI terá uma frente de cais de 940 metros, quando a terceira fase das obras estiver concluída. A PSA, que detém a concessão do Terminal XXI, acredita que em 2013 estará a fazer um milhão de Teus em Sines. A zona de cais de contentores tem condições para poder expandir-se até aos cinco milhões de Teus sem expropriações de terrenos. Entre o Terminal XXI e a Central Termoeletrónica, toda essa área de expansão está sob jurisdição portuária.

lferreira@expresso.imprensa.pt

“

Quando cheguei a Sines ninguém acreditava que o terminal de contentores teria sucesso. Contrariei essa tendência derrotista e valeu a pena, porque o sucesso está à vista. Esse é um dos problemas dos portugueses. Temos uma enorme falta de confiança em nós. E genericamente desconhecemos aquilo que temos

O índice de conectividade de Portugal (referente ao número de ligações asseguradas em transporte marítimo) tem crescido com o aumento das ligações ao porto de Sines. De 2005 para 2009, Portugal passou da 48ª para a 27ª posição a nível internacional

Sines é a maior plataforma ferroviária Ibérica. Todos os dias faz 26 comboios, apesar de operar uma linha ferroviária com constrangimentos. Uma linha alternativa, mais eficiente, custaria €150 milhões, o que é um valor elevado para a conjuntura

Lucros vão chegar aos €4,5 milhões

O porto de Sines “dá lucro desde há cinco anos”, diz a presidente da administração portuária local, Lídia Sequeira. “Começou por um lucro modesto de €1,3 milhões, mas este ano esperamos que apresente €4,5 milhões”, admite. Mesmo assim, Lídia Sequeira diz que a autoridade portuária de Sines “não é rica”, apesar da fase de prosperidade que está a ser vivida na zona. “Seguimos uma política de contenção de custos, na linha do que foi feito anteriormente. Já iniciámos há uns anos a contenção de custos e racionalizamos os meios humanos, o que permitiu que a administração portuária funcionasse com poucos efetivos. Evitamos a utilização de papel e privilegiámos os sistemas de informação modernos como forma de excelência para fazer a gestão do porto”, refere Lídia Sequeira. “Nos sectores que passaram a ser menos importantes para o porto, negociámos reformas antecipadas, por isso iniciámos a redução de pessoal muito antes do começo da crise”, comenta. Ao nível da estratégia de preços portuários, Lídia Sequeira quer que Sines se mantenha competitivo, sobretudo a nível ibérico. “Procuramos não ter tarifas muito elevadas porque entendemos que não é com tarifas elevadas que se consegue atrair novos clientes. O termo de comparação de Sines são as tarifas de Valência”, diz a presidente do porto. No entanto, defende que Sines terá de “manter um nível de receitas acima das despesas para poder ser auto-suficiente nos investimentos imprescindíveis. Começámos este trabalho há cinco anos e vamos no bom caminho”, diz, sorridente.

