



O Carácter Estratégico de Sines

O Porto de Sines, enquanto porto de águas profundas, líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas, apresenta condições naturais ímpares na costa portuguesa para acolher todos os tipos de navios. Dotado de modernos terminais especializados, pode movimentar os diferentes tipos de mercadorias, está aberto ao mar e conta com excelentes acessibilidades marítimas sem constrangimentos.

Sines tem uma importância estratégica para o país, quer pela concentração de produtos energéticos, fundamental à economia portuguesa, existente na região (tanto no porto como na zona industrial e logística), quer pelas ligações oferecidas, através do Terminal XXI, aos principais mercados de produção e consumo.

Inicialmente desenhado para a movimentação de produtos petrolíferos com a entrada em operação do então denominado Terminal Petrolífero, em 1978, Sines foi reforçando a competência de porto energético com o início de actividade no Terminal *Multipurpose*, em 1992, com a movimentação de carvão, de forma a abastecer as centrais termoeléctricas de Sines e do Pego, perto de Abrantes. Mais tarde, em 2003, entra em funcionamento o Terminal de Gás Natural, que se apresenta hoje como uma infra-estrutura estratégica no abastecimento deste produto ao país. Na realidade, este terminal acrescentou uma nova fonte de recepção deste produto, deixando o país de ficar apenas dependente do gasoduto do Magreb, e actualmente é já a principal porta de entrada de gás natural no país, com uma quota de

mais de 60%, estando em curso a construção do terceiro tanque de armazenagem de Gás Natural Liquefeito. Efectivamente, a maioria dos combustíveis utilizados em Portugal passam pelo Porto de Sines, sendo o Terminal de Granéis Líquidos a principal porta de entrada nacional de *crude*.

A partir de 2004, com a entrada em operação do Terminal XXI, o Porto de Sines passou a movimentar um novo tipo de carga – contentores. A evolução do Terminal XXI tem sido excelente, com índices de crescimento verdadeiramente impressionantes. As condições geofísicas e a produtividade apresentada pelo terminal têm lançado o Porto de Sines para novos desafios, com o objectivo de se afirmar como um dos principais portos europeus de águas profundas, oferecendo hoje serviços regulares directos aos Estados Unidos, Canadá, Extremo Oriente, América do Sul, Europa e Mediterrâneo Oriental.

Sines é já hoje um importante *hub* portuário, fazendo o *transhipment* das grandes rotas mundiais, como do extremo oriente e do continente americano, para alguns portos espa-



nhóis, nomeadamente os localizados no norte da península, como Bilbao e Gijón. Por outro lado, o Terminal XXI está a ser utilizado como plataforma giratória de mercadorias entre as várias regiões mundiais, devido à sua excelente localização geográfica.

Desta forma, o Terminal XXI do Porto de Sines apresenta-se como uma verdadeira porta de entrada e saída de mercadorias para todo o mundo, garantindo melhores condições às empresas portuguesas para a entrada em mercados externos. O Porto de Sines é hoje o principal porto exportador nacional tendo registado um crescimento de 48% no ano passado, com o Terminal de Contentores a contribuir com uma maior fatia neste segmento e sendo responsável por 45% do volume total das exportações.

O alargamento do Canal do Panamá, previsto para 2014, oferecerá aos portos da fachada atlântica, em especial ao Porto de Sines, uma excelente oportunidade por se encontrar numa posição privilegiada nos serviços *round-of-the-world* com a rotação pelos dois canais, Panamá e Suez, utilizando navios com capacidade na ordem dos 12.000 TEU's, que nem todos os portos na Europa têm capacidade de receber. Por outro lado, com o alargamento deste canal, será possível o acesso à costa oeste do continente americano, aumentando assim o volume de ligações disponíveis.

A capacidade do Porto de Sines para receber os maiores navios do mundo, nomeadamente no que respeita aos porta-contentores, é um factor crítico de sucesso na afirmação deste porto. Na verdade, com a recepção de



megacarriers com 14.000 TEU's de capacidade, como acontece semanalmente desde meados do ano passado, o Porto de Sines passou a integrar o restrito grupo de portos europeus capazes de operar um navio destas dimensões, acelerando os investimentos previstos pela concessionária, a PSA Sines, ao nível da ampliação do cais, área de parque e do aumento dos equipamentos para movimentação; e pela Autoridade Portuária, no que respeita à ampliação do molhe de protecção do terminal, de forma a albergar a terceira e última fase do terminal.

Aberto 24 horas por dia, 365 dias por ano, o Porto de Sines oferece um sistema tarifário *flat-rate*, ou seja, com a mesma tarifa a qualquer hora do dia e a qualquer dia da semana, um factor que se mostrou determinante para o início da recepção dos megacarriers, que como se sabe, apresentam grandes limitações de tempo em cada escala.

O objectivo de afirmar o Porto de Sines no panorama portuário mundial, associado à evolução do porto e dos tipos de carga movimentados, nomeadamente o aumento do tráfego de contentores, levou ao desenvolvimento de um sistema de informação que interliga todos os actores da actividade portuária, públicos e privados, ou seja, um verdadeiro balcão único virtual que permite tratar em antecipação todos os processos relacionados com a estadia do navio e a movimentação da carga, de forma a não haver demoras na operação dos navios.

A JUP – Janela Única Portuária tornou possível simplificar os procedimentos e garantir um despacho electrónico, por parte de todos os intervenientes, aumentando assim, em larga escala, a eficiência portuária. De forma a dar continuidade ao trabalho desenvolvido,

pretende-se aumentar a interoperabilidade da JUP com o transporte terrestre, com destaque no modo ferroviário, integrando os fluxos de informação até aos destinos finais das mercadorias, criando-se assim a Janela Única Logística.

Um dos objectivos estratégicos do Porto de Sines passa pelo desenvolvimento das acessibilidades ao *hinterland*, estendendo-se até à região de Madrid e afirmando-se neste importante mercado como a principal porta de entrada e saída de mercadorias da capital espanhola. O desenvolvimento das acessibilidades terrestres, nomeadamente da ferrovia, é fundamental, melhorando assim as conexões ao interior da península ibérica, reduzindo os custos e os tempos de trânsito entre Sines e Madrid, tornando-se uma verdadeira mais-valia na oferta portuária e logística de Sines para o mercado espanhol.

Inserido numa área sem constrangimentos de crescimento, o Porto de Sines tem na sua retaguarda a ZILS – Zona Industrial e Logística de Sines com mais de 4.000 hectares e capacidade para acolher projectos de grande envergadura, onde já hoje estão instaladas grandes empresas nacionais e estrangeiras. Além da Refinaria, da Central Termoelétrica e do Complexo Petroquímico, destaca-se a recente fábrica da Artlant PTA, instalada na ZILS, concebida para a produção de PTA (Ácido tereftálico purificado), com vista à exportação. Esta empresa, em velocidade de cruzeiro, utilizará o Terminal de Granéis Líquidos para a importação de 497.000 tons/ano de Ácido Acético e Paraxileno que serão transportados por pipeline para a fábrica localizada na ZILS. O produto final será transportado a partir da fábrica para o Terminal XXI com vista à exportação, preferencialmente por comboio. Em pleno funcionamento, a capacidade instalada da Artlant PTA será de 700.000 tons/ano que se prevê corresponder a 50.000 TEU's.

Dentro da área portuária desenvolve-se o pólo intra-portuário da ZALSINES – Zona de Actividades Logísticas, que tem apresentado uma evolução bastante positiva, nomeadamente no que respeita à actividade comercial da Sitank – Navegação e Logística, que, no armazém construído nesta zona, oferece diversos serviços de valor acrescentado e actividades logísticas, bem como armazenagem, con-



solidação e desconsolidação de contentores, entre outros. No primeiro semestre deste ano esta empresa já operou 600 contentores, realizando operações logísticas que acrescentam valor às mercadorias, e que, passo a passo, começa a desenvolver um verdadeiro pólo logístico em Sines com uma enorme capacidade de crescimento.

O desenvolvimento estratégico de Sines, enquanto Plataforma Logística e Portuária, é feito associando o porto, a zona industrial e o município. Apenas com uma excelente articulação entre estas entidades é possível atrair novos actores e ganhar novos mercados. Actualmente a região de Sines é a que tem um maior nível de investimentos em curso, destacando-se a fábrica da Artlant, já referida, e o projecto de reconversão da refinaria de Sines, no valor de mil milhões de euros, com vista a maximizar a produção de diesel, utilização da capacidade total disponível e otimizar o processamento de *crudes* pesados.

A capacidade de crescimento é, sem dúvida, um dos maiores trunfos estratégicos do Porto de Sines. Enquanto noutros países os portos perderam a capacidade de crescimento, encontrando-se deveras limitados e congestionados, Sines apresenta uma capacidade de crescimento em todos os terminais, e também, como referido, na sua Zona Industrial e Logística adjacente. Esta capacidade de crescimento, devidamente planeada e estruturada, garante uma área disponível, destinada ao segmento da carga contentorizada, para a construção de um novo terminal de contentores, que possibilitará uma movimentação anual de cerca de 5.000.000 TEU's.

Texto facultado pela APS

