



A Importância de Sines no Sistema Portuário Nacional

por Jorge d'Almeida*



O contrato de concessão do mega-terminal de contentores de Sines (Terminal XXI) foi celebrado em Setembro de 1999 entre a Administração do Porto de Sines e a PSA Sines por um período de trinta anos. A PSA Sines pertence à PSA Int'l de Singapura, hoje o maior operador mundial de contentores, com terminais em 16 países.

A concessão do Terminal XXI segue o modelo BOT (*build operate and transfer*) em que os custos e riscos do investimento no terminal são integralmente assumidos pelo concessionário. É o único terminal em Portugal (e um dos raros na Europa) em regime BOT, situação que é por vezes ingenuamente ignorada na comparação das receitas portuárias com outros terminais.

O modelo de desenvolvimento do Terminal XXI assenta em três vetores:

1. Servir o mercado português com escalas diretas, colocando os carregadores nacionais em pé de igualdade com os seus concorrentes estrangeiros, principalmente carregadores espanhóis;

2. Viabilizar as escalas diretas de navios-mãe oferecendo serviços de transbordo de contentores para portos vizinhos (*hub-and-spoke transshipment*) ou distantes (*relay transshipment*);

3. Atrair projetos geradores de carga para a Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS), tirando partido da competitividade portuária e contribuindo para viabilizar uma maior oferta de serviços marítimos.

Para se entender a importância de Sines no sistema portuário nacional é necessário entender como funciona o mercado de transporte de contentores. Num mercado pequeno como Portugal, não é possível atrair escalas dos maiores navios-mãe, com capacidade superior a 10.000 TEU's, sem uma forte componente de transbordo, tipicamente superior a 50%. Sines é o único porto nacional com condições para competir neste mercado por duas razões: 1) acessibilidade marítima sem restrição de calado e 2) área de estacionamento de contentores sem restrições para a operação de transbordo.

É importante notar que a distância de Sines aos principais centros de carga não coloca o Terminal XXI em desvantagem em relação aos seus concorrentes diretos, locali-





zados no Mediterrâneo e no Norte da Europa. Pelo contrário, a cadeia logística de Sines, utilizando a rede rodo-ferroviária ibérica, constitui uma vantagem competitiva importante, eliminando a necessidade de transbordo das cargas destinadas ao *hinterland* ibérico. Na realidade, Sines tem vindo progressivamente a posicionar-se como porta de entrada Atlântica para a Península Ibérica. Esta posição será enfaticamente reforçada com a anunciada construção de uma ligação ferroviária Sines – Badajoz – Madrid – França (via Irun e Port Bou) em bitola europeia.

É fácil entender que Sines tem condições excepcionais para se constituir como a porta de entrada para a Península Ibérica e para o Centro da Europa, sendo um *hub port* que se posiciona no cruzamento das principais rotas marítimas Atlânticas Este/Oeste e Norte/Sul. Novas oportunidades serão abertas com a conclusão das obras de alargamento do Canal do Panamá que reforçam a posição de excelência do Porto nas rotas do Oriente alternativas às do Canal do Suez, bem como nos *Round-the-World Services* que naturalmente ganharão uma maior relevância como consequência deste alargamento.

Para além das excelentes condições naturais como um dos poucos portos de águas profundas na Europa com fundos iguais ou superiores a 16 m ao Zero Hidrográfico (ZH), Sines é um porto moderno, tendo sido o principal impulsionador da JUP – Janela Única Portuária, uma plataforma virtual onde integram todos os intervenientes no despacho de navios e cargas que representa um ganho significativo no que diz respeito ao tempo gasto na tramitação do despacho de navios e mercadorias, contribuindo desta forma para um aumento significativo dos índices de eficácia e eficiência do porto.

Ligado a uma das principais Zonas Industriais e Logísticas da Europa, localizada numa área contígua ao porto e com uma capacidade de expansão até 4.200 ha, Sines está dotado de boas ligações à Rede Transeuropeia de

Transportes, constituindo já a maior plataforma ferroviária de mercadorias da Península Ibérica, com 26 comboios por dia. Actualmente encontra-se em curso uma série de investimentos que visam melhorar a ligação com o *hinterland* Ibérico, reduzindo em cerca de 200 km a ligação a Madrid e contribuindo para uma importante redução dos custos associados.

Com efeito, trata-se de uma vasta área contígua ao porto, que se constitui como uma vantagem competitiva para o próprio porto e para as empresas instaladas em Sines. As excelentes condições infraestruturais e económicas de fixação de empresas, e as sinergias com outras unidades já instaladas são factores da maior importância para a futura localização de empresas e plataformas industriais e logísticas. Para além da ferrovia já referida, está servida por uma rede rodoviária com acesso à rede nacional e europeia de auto-estradas. Este espaço tem atualmente uma área em exploração de 2.200 hectares.

A capacidade do Terminal XXI tem vindo a crescer rapidamente para dar resposta às necessidades do mercado. A capacidade ini-

cial de 250.000 TEU's anuais foi duplicada em 2010 e está agora a ser aumentada para 1 milhão de TEU's com a conclusão da Fase 1B.

Presentemente, já decorrem as obras para o prolongamento do molhe de protecção do Terminal XXI para o posterior lançamento da última fase de expansão deste terminal para 1.5 milhões de TEU's.

Pese embora o enorme potencial de crescimento, é de salientar que no tráfego de contentores o Porto de Sines tem já consolidado uma vasta rede de serviços regulares de longa distância que ligam aos principais mercados internacionais, através de outros importantes portos *hub*, e oferece diversas ligações *feeder* a portos portugueses e ibéricos, conforme diagrama junto.

Contrariamente ao que se verifica nos mais importantes portos europeus, Sines não tem problemas de saturação, dispondo de uma extensa área para a instalação de novos terminais de contentores, permitindo facilmente atingir uma capacidade de 5 milhões de TEU's.

*Administrador-delegado da PSA-Sines

