



Entrevista com a presidente da APS

APS com crescimento his em 2010 na área dos cont



Lídia Sequeira, presidente da Administração do Porto de Sines



tórico entores



Nesta entrevista à revista Oportunidades & Negócios, a presidente da APS, Lídia Sequeira, confirmou que, apesar da crise que continua a fazer-se sentir, o movimento de mercadorias no Porto de Sines em 2010, comparativamente a 2009, apresenta valores crescentes, em várias tipologias de cargas, como sejam os granéis líquidos e a carga geral, com especial destaque para a carga contentorizada, com um crescimento acumulado no 3º Trimestre que atinge os 60%. Perspetiva-se, desta forma, uma reta final do ano igualmente favorável.

A APS tem vindo a implementar um procedimento de Boas Práticas, relativo à aquisição e consumo de produtos e equipamentos com características suscetíveis de contribuir para a redução de impactos ambientais, procedimento que define práticas de gestão ambiental e metodologias a seguir na aquisição (concursos ou consultas), ao nível do estabelecimento do contrato e ao nível da execução do mesmo.

Por outro lado e ao nível de cooperação com outras entidades, a APS continua a financiar a Monitorização dos Ambientes Marinhos do Porto de Sines. Estas e outras questões são objeto desta importante entrevista.



Oportunidades&Negócios - De 2006 a 2009 a APS tem vindo a apresentar, de forma sustentada, resultados líquidos positivos, com o cash-flow operacional (EBITDA) e o Valor Acrescentado Bruto a apresentarem valores históricos muito significativos. Prevê-se que esta tendência continue no ano de 2010?

Lídia Sequeira - Posso afirmar que os indicadores económicos para 2010 serão bastante positivos, na linha da tendência dos últimos 5 anos. Operacionalmente, o Porto de Sines está também a crescer, destacando-se a área dos contentores onde serão atingidos no corrente ano valores históricos.

Em termos de responsabilidade social empresarial qual o contributo da APS em termos locais e regionais?

Ao nível regional, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo (CCDR) é a entidade com quem a APS mantém um relacionamento continuado decorrente da sua própria atividade, e é o organismo que simultaneamente tutela as áreas ambiental e de ordenamento regional, destacando-se a nível regional/local, o Projeto Gestão Integrada da Saúde e do Ambiente no Litoral Alentejano (GISA) pioneiro em Portugal e dinamizado pela CCDR e pela Câmara Municipal de Sines (CMS) ao qual se associaram empresas e outras entidades num total de vinte e três parceiros.

Ao nível local, o parceiro de excelência é a Câmara Municipal de Sines (CMS), com quem se tem vindo a desenvolver vários projetos, por forma a garantir não só uma melhor articulação entre o porto e a cidade, como também no desenvolvimento do concelho pela consolidação das Zonas Industriais e Logísticas de Sines (ZILS) e pela revisão do Plano Diretor Municipal.

Ao nível da cooperação e envolvimento de toda a comunidade portuária de Sines, foi criado o Fórum para a Simplificação de Procedimentos no Porto de Sines (FSP), dele fazendo parte para além da APS, a Associação dos Agentes

“Ao nível local, o parceiro de excelência é a Câmara Municipal de Sines (CMS), com quem se tem vindo a desenvolver vários projetos, por forma a garantir não só uma melhor articulação entre o porto e a cidade, como também no desenvolvimento do concelho pela consolidação das Zonas Industriais e Logísticas de Sines (ZILS) e pela revisão do Plano Diretor Municipal”

de Navegação de Portugal (AGEPOR), a Câmara de Despachantes Oficiais (CDO), a Capitania do Porto de Sines, o Conselho Português de Carregadores (CPC), os Comboios de Portugal (CP), a Delegação Aduaneira de Sines, a Direção Geral de Veterinária, o Destacamento de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), o Serviço de Sanidade Marítima (SSM), e os operadores dos diferentes terminais, como sejam a Companhia Logística de Terminais Marítimos, S.A. (CLT), (Terminal de Granéis Líquidos), a Portsines, S.A. (Terminal Multipurpose de Sines), a PSA Sines, S.A. (Terminais de Contentores), a Repsol Polímeros (Terminal Petroquímico), a REN Atlântico (Terminal de Gás Natural) e a Sociedade Portuguesa de Reboques Marítimos, S.A. (REBOPORT).

Como são tratadas as principais questões e preocupações identificadas através do envolvimento das partes interessadas?

São tratadas quer no âmbito do FSP, quer através de outras medidas adotadas pela APS, designadamente as de monitorização de informações relativas à satisfação face aos serviços prestados pelo porto, quer através de um processo documentado de questionários e de tratamento de reclamações no âmbito do SI, o que permite à APS beneficiar de uma relação aberta, transparente e eficiente com as partes interessadas, potenciadora do incremento das suas

competências, bem como de informações necessárias à melhoria contínua do sistema integrado, referindo-se ainda que no âmbito do processo de reclamações, foi realizado o estudo de um anteprojecto de estatuto do provedor do cliente do transporte marítimo elaborado em abril de 2009 pela entidade reguladora Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP, (IPTM), processo que está ainda em curso.

Relativamente a fornecedores a APS dispõe de um procedimento de Compras, elaborado para cumprimento do princípio legal da transparência, e tem vindo a adotar uma metodologia adequada à qualificação dos seus fornecedores tendo em consideração que o desempenho destes afeta diretamente os resultados das atividades desenvolvidas, metodologia essa suportada pelo Enterprise Resource Planning (ERP) System, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung (SAP), que permite, com objetividade, avaliar o grau de eficiência e eficácia de cada um dos fornecedores e paralelamente, sempre que tal seja adequado, optar por critérios de seleção de fornecimentos que melhor garantam os objetivos da APS, bem como uma lógica de compras ecológicas.

Como tem a APS utilizado o procedimento de boas práticas?

A APS tem vindo a implementar um procedimento de Boas Práticas, relativo à aquisição e consumo de produtos e equipamentos com características suscetíveis de contribuir para a redução de impactos ambientais, procedimento que define práticas de gestão ambiental e metodologias a seguir na aquisição (concursos ou consultas), ao nível do estabelecimento do contrato e ao nível da execução do mesmo.

Por outro lado e ao nível de cooperação com outras entidades, a APS continua a financiar a “Monitorização dos Ambientes Marinhos do Porto de Sines”, com o objetivo de analisar os diferentes ambientes marinhos do porto, constituindo uma bases de dados da sua qualidade e



avaliando a longo prazo, os impactes das atividades exercidas no porto e os decorrentes de eventuais derrames acidentais ou outros acidentes ambientais, cujas monitorizações são coordenadas cientificamente pelo Laboratório de Ciências do Mar da Universidade de Évora e têm a colaboração de outros laboratórios e institutos de investigação, estando em curso o plano para o triénio de 2009 até 2011.

Porque a APS entende que deve adotar uma postura de responsabilidade social na região onde se insere, e porque são exercidas atividades de risco na sua área de jurisdição, vem adotando uma política integrada de grande preocupação ambiental e de prevenção de riscos inerentes à sua atividade, assinou um Protocolo de Cooperação, visando a conservação da natureza e a defesa do ambiente, bem como a sua harmonização com um desenvolvimento sustentado, com a Núcleo Regional do Litoral Alentejano da QUERCUS.

“A APS tem vindo a implementar um procedimento de Boas Práticas, relativo à aquisição e consumo de produtos e equipamentos com características suscetíveis de contribuir para a redução de impactos ambientais”

Quais os principais princípios utilizados pela empresa em matéria social e ambiental?

Convicta do importante papel económico que desempenha na área geográfica em que se insere, a APS integra nas suas ações e decisões, de forma voluntária, princípios relacionados com preocupações quer sociais quer ambientais, referindo-se, a título de exemplo,

a manutenção de um sistema regular de transporte coletivo do seu pessoal, prestado por uma empresa externa, facilitador de deslocações, numa área em que a rede de transportes não é suficiente face à organização dos tempos de trabalho, minimizando a utilização de viaturas particulares, e contribuindo assim, por um lado para a sensibilização dirigida a uma mudança de comportamentos mais cívicos e respeitadores do meio ambiente, e por outro potenciando uma mobilidade mais sustentável e um ambiente mais limpo e saudável.

Outra iniciativa de âmbito social, e reconhecendo o elevado interesse de criação na área alargada de Sines de infraestruturas que contribuam para uma melhoria da qualidade de vida, atenuando situações de pobreza e/ou exclusão social, colabora com a Santa Casa da Misericórdia de Sines, estando em vigor o Protocolo celebrado entre a APS e esta instituição, que estabelece a cedência de fração autónoma de um imóvel sito em Vila Nova de Santo André, para insta-



O Retrato

Maria Lídia Ferreira Sequeira, presidente do Conselho de Administração da Administração do Porto de Sines, SA, é licenciada em Economia (ISCEF).

Condecorada como Oficial da Ordem do Mérito, Grau concedido por Sua Excelência o Presidente da República em 1990, Lídia Sequeira tem uma vasta experiência profissional.

Entre as muitas funções que exerceu destacamos apenas algumas delas: Além de presidente do Conselho de Administração da Administração do Porto de Sines, SA foi gestora de Eixo Prioritário do Programa Operacional Ciência e Inovação 2010; gestora da Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes (QCA III)/Gestora Sectorial dos Transportes para o Fundo de Coesão; gestora da Intervenção Operacional dos Transportes (QCA II)/Coordenadora Sectorial dos Transportes para o Fundo de Coesão; Subdirectora-Geral de Transportes Terrestres; Directora do Gabinete de Estudos e Planeamento da D.G.T.T; coordenadora do Grupo de Trabalho para a Revisão do Sistema Fiscal no Sector dos Transportes.

A actual presidente da APS foi colaboradora na Reprogramação do Programa Operacional Ciência, Tecnologia e Inovação e implementação do Programa Operacional Ciência e Inovação 2010 (2004-2005); membro do Conselho Consultivo da Rede de Alta Velocidade (2002-2003); representante do Ministério do Equipamento Social nas negociações do 3º Quadro Comunitário de Apoio (2000); coordenadora do Secretariado Permanente para a Presidência Portuguesa da Comunidade Europeia (1992) e presidiu a Delegação Portuguesa nas reuniões efectuadas ao abrigo dos Acordos Bilaterais sobre Transportes Rodoviários Internacionais (1986 a 1992).

Além do curso de preparação para o exercício da Presidência Portuguesa na Comunidade Europeia, do estágio na Direcção-Geral VII (Transportes) em Bruxelas, no âmbito da preparação de funcionários da Administração Pública Portuguesa e do estágio no Instituto de Transportes, em Haia, no âmbito dos programas de formação da OCDE sobre "Sistema Tarifário e Organização do Transporte Rodoviário de Mercadorias", Lídia Sequeira foi coordenadora do Núcleo de Investigação sobre Relações Internacionais e Transportes, do Instituto Superior de Transportes. Foi ainda vogal do Conselho Fiscal da Transtejo, presidente da Mesa da Assembleia Geral da Inde-Intercooperação e Desenvolvimento CRL e consultora económico da Markttest.



lação do "Centro de Acolhimento para Mães Solteiras", sem qualquer contrapartida financeira para a APS.

Qual a política de protecção da família levada a cabo pela empresa?

A entrada em vigor do novo regime jurídico de protecção social na parentalidade foi também mais uma oportunidade para a APS, já que lhe permitiu, sem ultrapassar os limites previstos na lei, contribuir para o fomento da participação dos pais na partilha de responsabilidades familiares, reforçando assim laços afetivos, num quadro de pessoal maioritariamente do género masculino. Por outro lado, por forma a cooperar na

conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal e contribuir para a igualdade de oportunidades, concede aos seus trabalhadores, prestações que garantem a possibilidade dos filhos frequentarem estabelecimentos de educação e ensino com condições que permitem a mães e pais trabalhadores desenvolverem a sua atividade profissional, sem sobressaltos e com confiança, certos de que aos seus filhos são prestados cuidados de qualidade e em segurança.

Ainda neste âmbito a APS manteve em 2009 os protocolos de estágio com a Universidade de Évora, Universidade do Algarve, Instituto Politécnico de

Setúbal, Instituto Politécnico de Beja, e convénios com estas instituições e com o Instituto Piaget-Cooperativa para o Desenvolvimento Humano Integral e Ecológico, C.R.L. e Escola Náutica Infante D. Henrique, e ainda o protocolo com a Empresa de Pilotagem da Barra de Luanda (EPIBAL), o protocolo com o Ceará Marine Pilots-Empresa de Praticagem do Estado do Ceará, Lda., o protocolo com o Corredor de Desenvolvimento do Norte Nacala (CDN), o protocolo com a Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), tendo apoiado ainda a Associação Prosas, Projeto Sénior de Artes e Saberes de Sines, no arranque da Universidade



“a APS continua a financiar a “Monitorização dos Ambientes Marinhos do Porto de Sines”, com o objetivo de analisar os diferentes ambientes marinhos do porto, constituindo uma bases de dados da sua qualidade e avaliando a longo prazo, os impactes das atividades exercidas no porto e os decorrentes de eventuais derrames acidentais ou outros acidentes ambientais, cujas monitorizações são coordenadas cientificamente pelo Laboratório de Ciências do Mar da Universidade de Évora”

Sénior em Sines nas novas instalações, através da cedência de equipamentos informáticos e mobiliário de apoio, e respetiva montagem, essenciais ao desenvolvimento desta iniciativa.

No âmbito do Sistema de Gestão Integrado da Qualidade, Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho e Segurança de Informação, segundo os referenciais ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 e ISO/IEC 27001, qual tem sido a performance da APS comparada com a de outros portos nacionais?

O Porto de Sines foi pioneiro na obtenção da Certificação de Qualidade nos portos de portugueses, nos termos dos requisitos da norma NP EN ISO 9001:2000 (Sistemas de Gestão da Qualidade), a 5 de dezembro de 2005, assim como a Certificação de Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho, de acordo com os termos de referência das normas NP EN ISO 14001:2004 (Siste-

mas de Gestão da Qualidade) e OHSAS 18001:1999 (Sistemas de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho), a 13 de maio de 2008, pela Lloyd's Register Quality Assurance Limited, numa caminhada líder a nível portuário nacional.

Em mais um passo pioneiro no âmbito da certificação de sistemas de gestão, o Porto de Sines iniciou agora os trabalhos com vista à Certificação da Segurança da Informação no âmbito dos referenciais da norma NP EN ISO 27001:2005 (Sistemas de Gestão de Segurança de Informação).

A Política integrada de Qualidade, Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho e Segurança de Informação é determinante para assegurar a satisfação total dos seus clientes, bem como na afirmação da liderança e inovação no sistema portuário nacional.

Que medidas têm vindo a ser tomadas pela APS no sentido de identifi-

car e reduzir os riscos (para o futuro da APS e dos seus concessionários) decorrentes de uma concentração de grandes quantidades de carga movimentada no porto de Sines por um reduzido número de clientes?

A elevada quantidade de carga movimentada nos seus terminais especializados tem não só como destino clientes variados instalados na Zona Industrial e Logística de Sines (Zils), onde se concentram as suas unidades fabris, mas também um outro vasto número de clientes dispersos pelo mundo e igualmente pelo hinterland ibérico.

Com exceção dos terminais petroquímico e de gás natural, que, pela natureza das suas cargas, se justificam clientes dedicados, Repsol e REN Atlântico respetivamente, todos os outros terminais são de serviço público, pelo que poderão ser utilizados por qualquer cliente.

Na carga geral e nos contentores os clientes que transportam as suas cargas por Sines são em número muito elevado



e de origem de todas as partes do mundo. Somos o porto com o maior número de clientes das cargas e com maior variedade de origem.

Ao nível dos armadores existe uma variedade de clientes muito elevada, mesmo nos contentores, mas estamos a encetar esforços para aumentar ainda mais. Naturalmente que ao nível dos grandes armadores de contentores nunca poderão ser muitos porque também não existem muitos no mundo, mas estou certa que a prazo teremos surpresas muito importantes neste âmbito em Sines.

Em termos de qualificação dos seus recursos humanos, que medidas têm vindo a ser tomadas pela APS?

No sentido da garantia da empregabilidade os trabalhadores podem aceder individualmente a um leque de oportunidades de desenvolvimento das suas qualificações académico-profissionais, para além da formação profissional disponibilizada pela empresa.

A formação profissional é também uma forte aposta da APS, tendo em conta que potencia o investimento na aprendizagem ao longo da vida, geradora do desenvolvimento do capital humano,

destacando-se, para além do investimento em formação profissional, o investimento em formação/qualificação académica dirigida a trabalhadores com níveis de escolaridade mais baixos, utilizando como instrumento o processo de reconhecimento, validação e certificação de competências, no âmbito de um acordo firmado com o Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP).

Que avaliação global fez, até agora, a APS da aplicação dos Princípios de Bom Governo?

A implementação das boas práticas de governo é um processo dinâmico que tem levado a empresa à adoção gradual de medidas de gestão tendentes à melhoria da sua performance ao nível económico, ambiental e social, bem como ao reforço dos seus mecanismos de autorregulação.

Entre essas práticas de gestão, como meros exemplos, contam-se: o controlo rigoroso da sua estrutura de custos que permitiu, aliado certamente à expansão da atividade e à alteração estrutural decorrente da transformação num verdadeiro "landlord port", a melhoria sustentada dos resultados económicos

da empresa; o regular investimento em equipamentos de combate a acidentes e de proteção do meio ambiente na área de jurisdição do porto; o continuado empenho no apoio às forças sociais e institucionais da região envolvente e na colaboração com todas as partes interessadas no desenvolvimento do porto; a adoção de um Sistema Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança que permite ao Porto de Sines deter as certificações de Qualidade ISO9001:2000, de Ambiente ISO14001:2004 e de Segurança OHSAS18001:1999; e, ainda, a adoção de um Código de Ética e de Conduta e de um Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e de Infrações Conexas.

A análise da implementação dos Princípios de Bom Governo e das medidas a eles associadas é efetuada em sede do Relatório de Gestão e do Relatório de Sustentabilidade da empresa, sendo igualmente objeto de avaliação pela tutela acionista.

Que balanço faz, até agora, a APS da aplicação do Plano Estratégico do Porto de Sines, desenvolvido num horizonte temporal até 2015 e enquadrado pelas Orientações para o



Setor Marítimo-Portuário apresentadas pelo MOPTC - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações?

Com a elaboração, em 2003, do Plano Estratégico do Porto de Sines (Programa Neptuno) definem-se as cinco principais linhas orientadoras que determinarão a sustentabilidade de um porto estratégico alargando-lhe os horizontes para além da componente energética, fazendo valer as suas características naturais de porto de águas profundas e a sua posição geo-estratégica no cruzamento das grandes rotas transoceânicas. Considerando que a eficácia de qualquer Plano Estratégico é liminarmente dependente das ações desenvolvidas, é assim nomeado um grupo de trabalho (GTN - Grupo de Trabalho para a Implementação do Programa NEPTUNO) que tem como principal missão efetuar o acompanhamento da sua implementação e cujos trabalhos dão início em abril de 2003.

Em novembro de 2005 é aproveitada a oportunidade para introduzir algumas alterações a nível funcional e organizacional daquele programa, no sentido de otimizar o acompanhamento das ações que efetivamente se integram nos mencionados objetivos estratégicos e que, por esse motivo, devam integrar o referido Programa.

Que projetos implementou, até agora, a APS no âmbito das Orientações Estratégicas para o Setor Marítimo-Portuário?

Em dezembro de 2006 são apresentadas as "Orientações Estratégicas para o Setor Marítimo-Portuário" pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, demonstrando o total alinhamento e atualidade do Plano Estratégico do Porto de Sines então em implementação.

Dos projetos nelas constantes salienta-se em especial, sem menosprezo para os demais projetos, a "Concessão do Terminal de Granéis Líquidos e da Gestão Integrada de Resíduos do Porto de Sines" que se efetivou em agosto de

"A formação profissional é também uma forte aposta da APS, tendo em conta que potencia o investimento na aprendizagem ao longo da vida, geradora do desenvolvimento do capital humano"

2008 e que se revela num passo fundamental no processo de consolidação do modelo de gestão portuária do tipo Landlord Port. Igualmente para o objetivo "Desenvolver Infoestrutura Portuária" contribuíram o projeto PCom – Plataforma Comum Portuária, que implementou o conceito de "Janela Única Portuária", o projeto PIPE – Procedimentos e Informação Eletrónica eletrónica que visou estabelecer uma harmonização, num modelo Nacional, dos processos de despacho eletrónico de navios e mercadorias e implementá-los sobre a plataforma comum portuária, o projeto PORTMoS – Integração do Sistema Marítimo-Portuário nas Autoestradas do Mar que objetivou proceder à definição do conceito/modelo e dos requisitos da infraestrutura para as Autoestradas do Mar em Portugal, bem assim como implementar a respetiva infoestrutura e o lançamento de ações piloto, e no âmbito da "Segurança Marítima e Portuária" os projetos "VTS Costeiro" e "Implementação da Diretiva ISPS".

Fruto do empenho de todos os colaboradores constata-se hoje, que, dos 51 projetos inscritos no plano estratégico (35 sob responsabilidade direta e 16 de acompanhamento), se encontram praticamente todos concluídos.

Acima de tudo, podemos hoje afirmar que o Porto de Sines é já o grande porto HUB da fachada atlântica da Península Ibérica e que cumpre cabalmente o seu papel estratégico para a economia portuguesa, nomeadamente no que respeita às exportações nacionais.

Em termos de movimento de mercadorias e de navios no porto de Sines o ano de 2010 é melhor ou inferior ao de 2009?

Apesar da crise que continua a fazer-se sentir, o movimento de mercadorias no

Porto de Sines em 2010 e comparativamente a 2009, revela valores crescentes, em várias tipologias de cargas, como sejam os granéis líquidos e a carga geral, com especial destaque para a carga contentorizada com um crescimento acumulado no 3º Trimestre que atinge os 60%, perspetivando-se desta forma uma reta final do ano igualmente favorável.

Este crescimento do movimento de contentores continua a ser alavancado por um reforço do papel de Sines como porto Hub de referência do sul da Europa, com particular destaque na cobertura do mercado Peninsular (+34%), designadamente para o mercado da Extremadura Espanhola e de Madrid. O terceiro trimestre testemunhou também o início do novo serviço direto para o Canadá e a duplicação do serviço do Extremo Oriente (Lion service), que passou a ter duas escalas semanais em Sines (inbound e outbound) e que simultaneamente passou a integrar navios de 12.000 e 14.000 TEU, passando Sines a ser um dos poucos portos europeus a receber estes navios de última geração e o único da fachada Atlântica da Península Ibérica com ligações diretas de, e para o mercado Asiático e América do Norte.

No que respeita ao total de carga movimentada no Porto de Sines, e apesar de um decréscimo de quase 2,5 milhões de toneladas na movimentação de carvão, foi obtido um crescimento total positivo de 3%, em relação ao período homólogo de 2009, totalizando 18.8 milhões de mercadorias movimentadas. Para este crescimento contribuíram, para além do Terminal XXI, o Terminal de Granéis Líquidos com um crescimento de 19% nos produtos petrolíferos e o Terminal de Petroquímico com um crescimento de 72%.

Por último, realça-se ainda o aumento de 18% nos navios em operação comercial (1.212 navios) e o aumento das exportações de mercadorias em 67% fruto também da excelente performance do TXXI e do novo serviço outbound do Lion Service.



As datas da história

O Porto de Sines é conhecido por ter águas profundas e não estar sujeito a assoreamento. Localizado na costa ocidental de Portugal, sua construção começou em **1973**, sendo inaugurado cinco anos mais tarde. Hoje, conta com terminais petrolíferos, petroquímico ...O Porto de Sines é conhecido por ter águas profundas e não estar sujeito a assoreamento. Localizado na costa ocidental de Portugal, sua construção começou em 1973, sendo inaugurado cinco anos mais tarde. Hoje, conta com terminais petrolíferos, petroquímico, graneis líquidos, multipurpose e ro ro (multi-objetivos), gás natural e contentores

Quando em 1973, foi adjudicada a primeira fase das obras de construção do porto, ela era constituída essencialmente por:

- um molhe Oeste com cerca de 2 025 m e três postos de acostagem;
- terminal de produtos refinados;
- setor de carga geral;
- molhe Sul com a finalidade de proteger o setor de carga geral e servir de base ao futuro terminal mineraleiro.

Em **1977**, terminou a gestão e exploração do porto de Sines pelo GAS. O GAS foi considerada como tendo falta de aptidão para explorar e administrar os empreendimentos existentes, estando nesta fase concluídas as obras no molhe Oeste e em fase de conclusão o terminal petrolífero. Foi, assim, criada, nesse mesmo ano, a APS, que se apontava com propensão para dinamizar o pólo em desenvolvimento.

Em **1979**, o molhe Oeste foi atingido por tempestades que provocaram profundos estragos. A sua reabilitação só foi concluída em 1992 .

Em 2004, o porto de Sines já se tinha tornado essencial na receção de crude, carvão e gás natural.

No ano de **2002** foram investidos 48,3 milhões de euros, cerca de 130 por cento do valor orçamentado. Com execução em 2002, destacam-se os projetos (Relatório e contas do exercício de 2002, 2007, p. 24):

- ampliação do molhe Leste, com um investimento



de 36,5 milhões de Euros, 157 por cento do valor orçamentado;

- acessibilidades rodo-ferroviárias ao terminal de contentores, um investimento de 4,6 milhões de euros, 77 por cento do orçamentado;
- alteração dos circuitos de movimentação dos braços de carga do terminal petrolífero, um investimento de 1,7 milhões de Euros, 78 por cento do orçamentado.

Em **2003** o investimento efetuado pela APS atingiu 17,9 milhões de euros, 80 por cento do valor orçamentado. Os projetos mais relevantes são (Relatório e contas do exercício de 2003, 2007, p. 26-27):

- ampliação do molhe Leste;
- acessos terrestres, com rotunda de nível, ao terminal de contentores;
- eletrificação do ramal ferroviário ao terminal de contentores.

Em **2004**, foi efetuado um investimento de 9,7 milhões de euros pela APS, 81,5 por cento do valor estimado. Os projetos mais representativos são (Relatório e contas do exercício de 2004, 2007, p. 29-31):

- ampliação do molhe Oeste;
- acessos terrestres, com rotunda de nível, ao terminal de contentores;



- eletrificação do ramal ferroviário ao terminal de contentores;
- circulação rodoviária e acesso à Zona de Atividades Logísticas (ZAL) e porto de recreio;
- infraestruturas urbanas da ZAL;
- substituição dos braços de carga do terminal petrolífero;
- reabilitação de estruturas de betão do porto.

No ano de **2005** foi efetuado um investimento de de 3,5 milhões de euros pela APS, 45,8 por cento do valor orçamentado. Entre os principais investimentos destacam-se (Relatório e contas 2005, 2007, p. 53-54):

- reparação das estruturas de betão armado;
- infraestruturas terrestres do porto de recreio;
- construção das infraestruturas urbanas e da portaria da ZAL.

Em **2006** o investimento efetuado pela APS atingiu cerca de 16 milhões de euros. Os principais investimentos foram efetuados em edifícios e outras construções; equipamento básico, com a aquisição de uma viatura de combate a incêndios; equipamentos de transporte; manutenção e conservação. Entre os principais investimentos evidenciam-se (Relatório e contas 2006, 2007, p. 34-35):

- continuação da reparação e reabilitação das infraestruturas marítimas de betão armado (postos de acostagem) e terrestres (edifícios, pontões, etc.) dos terminais petrolífero e petroquímico;
- construção do edifício do porto de recreio, com a finalidade de prestar apoio aos utentes do porto, destinando-se também a apoio administrativo e a acolher as entidades gestoras do porto de recreio (autoridade portuária, marítima e outras) e, também, o ISN;
- execução das infraestruturas rodoviárias, redes de abastecimento de águas e de distribuição de gás, eletricidade, telecomunicações e portaria da ZAL;
- construção do edifício de apoio às atividades logísticas;
- construção do talude de retenção que visa garantir a segurança dos terraplenos do parque de tanca-gem de hidrocarbonetos.

Últimos anos: Nos últimos anos, o porto de Sines ganhou uma nova projeção internacional, cresceu nas várias áreas de negócios, particularmente nos contentores.

As obras de prolongamento do cais de acostagem do Terminal XXI continuam a avançar a bom ritmo, aguardando-se a sua entrada ao serviço em março, ficando o muro de acostagem com um total de 730 metros. A bacia de rotação deste terminal que o molhe leste vai proteger terá uma profundidade de 16,5 metros. A empreitada, orçada em 32,5 milhões de euros, tem um prazo previsto de 18 meses, com o objetivo de proteger o acesso ao Terminal XXI depois de ampliado, permitindo prever antecipar para meados de 2012 a conclusão da obra, que vai ser integralmente suportada pela APS.

A obra é considerada fundamental para viabilizar a próxima fase de expansão do Terminal XXI, gerido pela PSA Sines, que ambiciona vir a duplicar da capacidade de movimentação de contentores, de 400 mil para 800 mil TEU/ano



Porto de Sines com crescimento histórico na área dos contentores

