

# negócios

negocios.pt

Segunda-feira, 28 de março de 2022 | Diário | Ano XVIII | N.º 4711 | € 2.80  
Diretora **Diana Ramos** | Diretor adjunto **Celso Filipe**

**ANTÓNIO MOITA**  
Falta um ministro no elenco:  
o da Coesão Ministerial  
OPINIÃO 30



**L. MARQUES MENDES**  
Há o risco de termos eleições  
antecipadas em julho de 2024  
OPINIÃO 31



## Meio milhão de entidades obrigadas a revelar donos

Registo arrancou em 2019 e é obrigatório para sociedades comerciais, associações e fundações. Informação sobre o real beneficiário efetivo ajuda a prevenir o branqueamento de capitais.

ECONOMIA 12 e 13

CONVERSA CAPITAL  
**JOSÉ LUÍS CACHO**

**“Novo terminal de gás de Sines poderia ser feito num ano”**

Presidente do Porto de Sines diz que infraestrutura está preparada para receber carvão se centrais forem reativadas.

PRIMEIRA LINHA 4 a 8



Bruno Colação



Publicidade

**BA&N**  
Communications Consultancy

Communications consultancy designed to deliver results.

www.ban.pt

**Aviação**  
Pilotos atacam TAP por “erro de gestão” na Portugaláia

EMPRESAS 18

**Obrigações**  
SAD do Porto acena com juro de 5,25%. Vale a pena?

MERCADOS 22 e 23

**Sondagem**  
Maioria antevê uma crise económica séria no país

HOME PAGE 2

**investidor privado**

**“Hedging”, a proteção contra a volatilidade nas moedas**

**Balão de poupança de Portugal com juros está a esgotar-se**

ECONOMIA 14 e 15

Empresas de mobiliário não conseguem receber pagamentos da Rússia

EMPRESAS 16 e 17



## CONVERSA CAPITAL

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

# “Novo terminal de gás podia ser feito num ano”

O porto de Sines pode duplicar a capacidade com a construção de um novo terminal de gás natural liquefeito, diz José Luís Cacho, que acredita que após a decisão política o investimento de “dezenas de milhões de euros” estaria feito no espaço de um ano.

MARIA JOÃO BABO  
mbabo@negocios.pt  
ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1  
BRUNO COLAÇO  
Fotografia

Se Sines vier a ser porta de entrada do gás dos EUA para a Europa, o presidente da Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS) acredita que os efeitos serão sobretudo na relevância estratégica deste porto e não tanto no crescimento do negócio.

**Com a guerra na Ucrânia, e face à dependência energética da Rússia, as atenções voltaram-se agora para Sines como porta de entrada na Europa de gás dos EUA. O que pode isso representar?**

A questão pôs-se há cerca de 2 ou 3 anos com a visita do secretário do comércio dos EUA a Portugal, quando esteve no Porto de Sines, com a possibilidade de o porto receber navios de gás americano e a partir de Sines se fazer o abastecimento para a Europa. Essa possibilidade foi na altura esboçada nas instâncias europeias, mas França e de Espanha entenderam que

dado o montante dos investimentos, não fazia sentido fazer a ligação entre o ‘pipeline’ ibérico e o ‘pipeline’ francês. Se ligássemos os dois isso permitiria a Sines, e aos portos espanhóis também, receber gás da Argélia através do ‘pipeline’ que atravessa o Mediterrâneo. Estimava-se na altura que pudesse ter uma quota de mercado de nunca mais de 20%, mas era mais um contributo para resolver um problema que a Europa tem hoje.

**A Europa fala nessa possibilidade. Os EUA voltaram a estabelecer contactos convosco?**

As coisas estão a ser discutidas a nível político, entre os vários governos da União Europeia. Poderá ser mais uma das hipóteses em cima da mesa.

**Para receber esses navios que obras teriam de se fazer?**

Hoje estamos a trabalhar a cerca de 70% ou 80% da capacidade que temos. Temos capacidade para duplicar, criando um novo terminal de gás.

**Quanto tempo precisaria para a construção do novo terminal?**

Depois da decisão tomada, entre um a dois anos.

**E quanto é que custa fazê-lo?**

O investimento é uma ponte-cais, não é um investimento significativo. Sines tem hoje três tanques e teria que duplicar essa instalação. É um investimento de dezenas de milhões de euros.

**Avança se efetivamente avançar o gasoduto dos Pirenéus?**

Sim, porque para o mercado nacional estamos abastecidos. Hoje cerca de 80% do gás natural consumido em Portugal vem a partir de Sines.

**Haverá alterações ao plano estratégico do porto de Sines que existe até 2030?**

Não se prevê. O plano estratégico prevê que se houver necessidade de aumentar a capacidade, podemos dobrar o que fazemos.

**O atual terminal de gás de Sines está concessionado à REN. Quem ficaria com o segundo?**

Essas decisões são de natureza política e estratégica e o Governo saberá o que fazer nessa altura se houver necessidade de o construir.

**França disse na semana passada que já não tem renitências às interconexões e já se fala de avançar com urgência. Como interpreta a expressão ‘urgência’?**

Há dois problemas. Atualmente as infraestruturas que existem têm capacidade de injetar gás na rede ibérica para ir para França, mas é preciso fazer alguns investimentos. É preciso construir a ligação dos ‘pipelines’ de Espanha a França e alguns dos coletores de gás dos ‘pipelines’ teriam que ser redimensionados.

**Teria de ser feito investimento em Portugal?**

Diria mais em Espanha. Em Portugal penso que há um troço que também necessitaria desses investimentos.

**É possível que dentro de um ano este gasoduto dos Pirenéus esteja feito?**

Não sei o tempo que demorará, mas talvez um ano seja tempo suficiente. Em engenharia tudo é possível.

**Com mais gás dos EUA a chegar a Sines, que impacto teria para o crescimento do porto?**

Dos volumes que fazemos hoje, o gás deve representar 2% ou 3%. Se duplicássemos esse valor, teríamos 5% a 6%. Na perspetiva do volume não é muito significativo, já na perspetiva económica e estratégica, penso que é relevante. ■

## “Infraestrutura está preparada para o caso de ser necessário importar carvão”

Se o Governo decidir reativar as centrais termoelétricas, o porto de Sines “tem capacidade para, de imediato, receber carvão”, diz José Luís Cacho.

**Tem-se falado ultimamente na possibilidade de reativação da central termoelétrica de carvão de Sines. O porto perdeu atividade com o encerramento? Se fosse reativada que impac-**

**to teria?**

Há cerca de dois anos o porto perdeu a movimentação do carvão, que representava cerca de 15% da atividade. Conseguimos captar novos negócios e novas cargas e já conseguimos recuperar as perdas com o carvão. No caso de vir a ser reativado, é uma questão pontual e temporal, de um curto período de tempo, até ao mercado de energia estabilizar-se. É uma si-

**“Estamos a trabalhar a cerca de 70/80% da capacidade que temos. Temos capacidade para duplicar.”**

**“Dos volumes que fazemos hoje, o gás deve representar 2% ou 3%.”**



## PERFIL

### Engenheiro com carreira nos 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 sido vice-presidente da Associação Académica e presidente da Mesa da Assembleia Magna da mesma associação. É desde outubro de 2016 presidente da APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, mas no currículo tem a liderança de outros portos portugueses, como a Administração do Porto de Aveiro (entre 2005 e 2015) e da Administração do Porto da Figueira da Foz (de 2008 a 2015). Foi também presidente da Associação dos Portos de Portugal (APP), assim como da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP). Apesar da pandemia, o porto de Sines teve em 2021 o seu melhor ano de sempre na carga contentorizada, crescendo 13% e ultrapassando a barreira de 1,8 milhões de TEU (unidade equivalente a um contentor) movimentados. O porto que lidera integra ainda o “top 15” dos maiores portos europeus de contentores.

tuação de recurso que seria utilizada pelo Governo caso houvesse necessidade de o fazer.

**Mas tem alguma indicação de que Sines possa voltar a receber carvão?**

Depende da decisão. Se decidirem reativar as centrais termoelétricas, o porto tem capacidade para de imediato receber carvão, portanto, não tem qualquer problema.

**Faria sentido essa decisão?**

Isso compete às entidades que fazem a gestão da energia. Da minha parte, só posso dizer que a infraestrutura está preparada para o caso de ser necessário importar carvão e servir as centrais termoelétricas que estão paradas.

**A atividade de importação de carvão para as centrais de Sines e Pego, cuja atividade foi**

**descontinuada, estava centrada no terminal ‘multipurpose’ de Sines, que já foi a concurso para encontrar um novo operador. Faz sentido travar a conclusão do concurso nesta fase?**

Não faz sentido. É um terminal ‘multipurpose’, portanto, multi-produto. Pode movimentar carvão, produtos agroalimentares, qualquer tipo de produto. Se houver necessidade de movimentar carvão, também movimenta. Não há qualquer problema e o concurso permite isso.

**Com esta guerra na Ucrânia, há também o risco de vivermos uma crise alimentar. Sines pode ter também aqui um papel na entrada de produtos alimentares da América Latina para a Europa?**

Da América Latina para a Europa é mais o milho e a soja, e na

Ucrânia e Rússia os produtos são mais o trigo, a cevada, a aveia. Não se sabe o impacto ainda, mas vai certamente ter consequências de olharmos mais para outras proteínas e vegetais, para outros alimentos. Pode haver algum ajustamento e até pode potenciar a produção destes produtos noutras regiões.

**Que potencial é que Sines tem no agronegócio? Tem havido contactos com empresas brasileiras, nomeadamente. Tem havido alguns resultados?**

Temos tido uma atenção especial em relação ao Brasil, como país produtor de grãos. Na Europa, na África Ocidental e África mediterrânica tem havido crescimento no consumo da soja ou do milho, com uma importância cada vez maior na estrutura alimentar da nossa região. Nós procuramos ter uma parceria com as empresas produtoras

desses países e com quem está ligado ao comércio desses países, na perspectiva de lhes apresentar Sines com uma oportunidade para ter mais competitividade e contribuir para a colocação desses produtos em situações mais competitivas no mercado europeu e da região mediterrânica. Têm sido contactos

para desenvolver projetos de natureza logística e industrial.

**Já tem resultados?**

É ‘step by step’. Essas coisas demoram o seu tempo. Provavelmente com esta situação até pode acelerar algum interesse, dada a natureza do momento que vivemos. ■

**“O terminal ‘multipurpose’ é multi-produto. Se houver necessidade de movimentar carvão, movimenta.”**

**“Temos tido uma atenção especial ao Brasil, como país produtor de grãos.”**

## CONVERSA CAPITAL

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

# “Não há hoje condições para abrir concurso para o Vasco da Gama”

O futuro terminal de contentores de Sines interessa a grandes operadores mundiais, diz o presidente da APS, referindo os nomes da PSA, Hutchison, Hapag-Lloyd, MSC, Maersk ou CMA CGM como potenciais interessados.

MARIA JOÃO BABO  
mbabo@negocios.pt  
ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1  
BRUNO COLAÇO  
Fotografia

No momento atual não há condições para um investidor olhar numa perspetiva de médio/longo prazo, reconhece José Luís Cacho, remetendo o relançamento do concurso para o futuro terminal Vasco da Gama para quando houver condições de mercado.

Apesar das incertezas atuais com a guerra na Ucrânia, acredita que vai manter o porto de Sines no 15.º lugar dos portos europeus ou vai baixar no ranking?

Não acredito que baixe o ranking. Aliás, a nossa tendência é para subir e o nosso objetivo é subir ao top 10 europeu.

Com a expansão do terminal XXI?

Com a expansão do terminal XXI e os outros projetos que temos em desenvolvimento, esperamos que sejam possíveis e viáveis de avançar.

É o caso do terminal Vasco da Gama, depois das alterações das bases da concessão para o projeto que irá a concurso. Espera um interesse diferente de potenciais investidores?

Sim, esse é um processo que estivemos a trabalhar com a experiência de mercado que tivemos. O decreto-lei que foi publicado diz-nos que os objetivos do projeto mantêm-se, sejam os objetivos de investimento, de movimento, de número de posições, procurá-



mos foi flexibilizar o investimento ao longo da vida útil da concessão. Em resumo, dado que é um investimento de natureza privada,

tornar o investimento mais atrativo. Um dos aspetos é que o investimento inicial no projeto seja menor.

**“Com a alteração das bases da concessão o projeto pode arrancar com uma posição de acostagem.”**

**“O investimento inicial será de 100 a 150 milhões de euros.”**

Qual era o valor que estava previsto inicialmente e esse valor agora?

No investimento inicial que estava previsto para o arranque do projeto o privado teria de construir duas posições para dois navios trabalharem em simultâneo. Com esta alteração, permite-se que o projeto possa arrancar com uma posição do navio, ou seja, menos de metade do investimento inicial previsto.

Estamos a falar de passar de 300 para 150 milhões?

Sim, 100-150 milhões, será um investimento dessa natureza

para o projeto poder arrancar.

**Mas este é o momento certo para avançar com o projeto no atual contexto?**

Não estou a dizer que vou abrir um concurso. Tinha de haver um decreto-lei. A decisão de abrir concurso não é nossa, mas a ideia, tanto do Governo como nossa, é que logo que se sinta que há condições de mercado abrir o concurso novamente.

**Neste momento não há?**

Neste momento não há condições, não faz sentido abrir um concurso dessa natureza.

**“Devemos olhar para o Vasco da Gama como uma oportunidade para crescer no negócio dos contentores.”**

**“O nosso objetivo é subir ao top 10 europeu.”**

**Há potenciais interessados?**

Sim, há potenciais interessados. É preciso perceber que se trata de um investimento da natureza privada e num período longo, numa concessão de 50 anos. O investidor privado tem que ter um panorama de médio/longo prazo estável para poder, dado os riscos, fazer um investimento desta natureza. E de facto, nas condições atuais não há condições para um investidor olhar nessa perspetiva de médio longo prazo. Portanto, tudo tem de estabilizar para nós termos condições de abrir o concurso.

**Os potenciais investidores de que fala são de que geografias?**

Diversas, europeias, americanas, asiáticas...

**São os mesmos?**

Sim, são os mesmos potenciais investidores. Um projeto desta natureza interessa a grandes operadores mundiais de contentores como, por exemplo, a PSA, que está em Sines, a Hutchison que tem sede em Hong Kong, ou outras empresas que estão sediadas na Europa, armadores de 'shipping' como a Hapag-Lloyd, a MSC, Maersk ou a francesa CMA CGM, mas também a japoneses, coreanos e empresas chinesas. Todos esses são potenciais interessados num projeto desta natureza.

**E depois destas regras terem sido alteradas já houve novos contactos com estes grandes grupos?**

Dado o 'benchmarking' que fazemos e os contactos que temos permanentes com essas entidades, fizemos o trabalho de casa durante o período da pan-

demia, apresentamo-lo ao Governo, que entendeu que o melhor seria a flexibilização deste processo, alterou o decreto-lei e agora estamos a analisar com o Governo quando é que será o melhor momento para abrir o concurso.

**O crescimento que está a haver no terminal XXI não pode afetar o interesse no Vasco da Gama?**

Temos de ter um pensamento por períodos mais longos. O terminal XXI tem uma perspetiva de crescimento nos próximos anos, mas em 10 ou 15 anos poderá estar esgotada a sua capacidade. Devemos olhar para o Vasco da Gama quase com uma oportunidade para continuar a crescer no negócio dos contentores em Sines. Se eu abrisse o concurso durante 2022, o terminal só estaria em operação em 2027 ou 2028, portanto o tempo dos projetos, construção, acessibilidades, todos esses trabalhos têm de ser feitos e só há condições para operar dentro de cinco ou seis anos. Nós estamos a olhar uma linha de raciocínio de continuidade de crescimento e de expansão do porto. Devemos olhar para isto como um projeto de médio/longo prazo.

**E o terminal XXI não pode também continuar a crescer em dimensão?**

O terminal XXI vai continuar a crescer e tem espaço para crescimento. Está-se a aproximar dos dois milhões de TEU, se as coisas corresse normalmente era o que acontecia este ano, vamos ver. Duplicar este movimento é chegar aos 4,3 milhões dentro de 10-15 anos, é a perspetiva de crescimento do terminal. ■

## “Terminal multiusos vai ser adjudicado à ETE”

Para o presidente do Porto de Sines, a proposta da ETE para o terminal 'multipurpose' “está dentro das expectativas de quem lançou o concurso”.

**O concurso para a concessão do terminal 'multipurpose' está envolto em polémica, com candidatos excluídos e contestações ao relatório do júri. Que desfecho é que vai ter?**

As contestações são normais nos concursos. O concurso tinha tido três concorrentes, um que foi logo excluído, outro que o júri ainda analisou a proposta mas não cumpria um conjunto de critérios e houve outro concorrente. O que posso dizer é que neste momento

o júri já produziu o relatório final e agora o processo vai entrar em fase da adjudicação.

**À ETE, a atual concessionária?**

Sim. Foi a ETE o concorrente que ganhou o concurso.

**Qual é o projeto que tem para aquele terminal?**

O terminal vai-se reformular. Estava muito focado na questão do carvão, agora tem objetivos de novas cargas para o porto. As propostas tinham de apresentar um conjunto de objetivos, por exemplo, de tráfego. E foi isso que os levou a ganharem o concurso, e estão dentro das expectativas de quem lançou o concurso. ■

## “Temos expectativa de nos próximos anos fazermos mais 50% de comboios”

**As ligações ferroviárias vão dar um maior impulso a Sines?**

A questão ferroviária para Sines tem duas dimensões. Uma dimensão que é a melhoria do atual ramal de Sines, que liga a linha do sul a Sines, que é uma obra que está em curso e estará concluída no próximo ano. A outra que pretendemos, e está dentro do plano do Governo, é a criação de uma nova ligação ferroviária entre Grândola e Sines. Primeiro, porque este atual ramal tem algumas limitações físicas que não permitem des-

envolver todo o corredor logístico de Sines de uma forma mais competitiva e eficiente e, por outro lado, dado o número de comboios que fazemos e as limitações que este ramal tem, é importante que tenhamos uma redundância.

**Quantos é comboios fazem e quantos é que podiam fazer?**

Neste momento fazemos mais de seis mil comboios por ano. A expectativa é aumentar nos próximos anos e chegarmos a mais 50% dos comboios que fazemos hoje. ■

## Respostas rápidas

**1959**

Ano do meu nascimento.

**VIDA ACADÉMICA**

Associação Académica de Coimbra.

**PETRÓLEO**

Continua a ser importante na nossa economia e vai continuar a ser nos próximos anos. E é uma preocupação.

**PORTOS DO ALGARVE**

É uma questão estratégica para o Algarve. Estamos a tratar, estamos a procurar soluções interessantes para o desenvolvimento dos portos do Algarve, com a comissão de coordenação do Algarve, com os municípios, neste caso, mais de Portimão, Faro e Lagoa. Temos uma estratégia regional para os portos do Algarve e esperamos que as coisas aconteçam e que os portos do Algarve contribuam para o desenvolvimento do Algarve.

**INFLAÇÃO**

Acho que é uma preocupação que todos vamos viver nos próximos tempos.

**MAIORIA ABSOLUTA**

As pessoas sentiram algum alívio de termos uma situação estável para poder governar o país.

**SECA**

É uma preocupação. Esperemos que não dure muito mais tempo, mas é uma preocupação para todos nós.

**PUTIN**

É difícil de compreender.

**FUTURO**

Acredito no futuro.

**AMBIÇÃO**

Continuar a desempenhar um bom trabalho e que contribua para o crescimento do porto de Sines e da economia do país.

**FAMÍLIA**

Tranquilo. Sinto-me feliz pela família que tenho.

**PORTUGAL**

É um país com futuro.

## CONVERSA CAPITAL

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

# Sines admite “ligeiro decréscimo” nos resultados este ano

Os resultados do porto de Sines podem ficar abaixo ou iguais aos do ano passado, dependendo da duração da crise provocada pela guerra, já que um fraco crescimento das empresas terá reflexos na sua atividade.



**MARIA JOÃO BABO**  
mbabo@negocios.pt  
**ROSÁRIO LIRA, ANTENA 1**  
**BRUNO COLAÇO**  
Fotografia

Antes da guerra na Ucrânia a crise no transporte marítimo estava a estabilizar, diz José Luís Cacho, que admite agora que o impacto nas economias possa diminuir as cargas nos portos.

**A guerra na Ucrânia está a produzir algum impacto no dia a dia do porto de Sines?**

Nos portos não se sente nenhuma perturbação no imediato. Prevê-se algum nervosismo dos mercados, se olharmos, por exemplo, as ‘commodities’, os preços, as próprias empresas na busca dos stocks das matérias-primas e dos produtos para a sua atividade, vê-se alguma agitação e alguma perturbação nos mercados.

**Estamos em que ponto na crise do transporte marítimo mundial?**

Antes do conflito era tendencialmente para se regularizar. Com esta questão, não se percebe bem como é que vai ficar. As coisas ainda não estão estabilizadas, mas têm vindo a melhorar quer na perspetiva dos preços praticados, quer na perspetiva dos “transit times” dos produtos. Tem começado a haver alguma normalização.

**Mas poderá agora agravar-se?**

O problema maior que se põe é económico a nível global, é o aumento das matérias primas e do custo da energia, o que pode ter um impacto grande, e aí todo o comércio mundial decresce. É diferente do efeito que estávamos a viver agora, que não tinha a ver diretamente com o crescimento das economias, mas com a parte do comércio mundial, da questão logística. Com a guerra, se as economias abrandarem é natural que os volumes ve-

ham a decrescer um pouco.

**A atividade das empresas pode diminuir, até porque algumas estão a parar devido à questão das matérias-primas...**

Não tenho conhecimento de empresas que não tenham matérias primas. Têm-se visto algumas dificuldades de obter algumas matérias-primas e também, com esta agitação, alguma ansia de ter mais stocks e mais reservas, o que pode provocar algum impacto nos preços das matérias-primas.

**Sines conseguiu de certo modo ultrapassar esta crise?**

A questão principal na parte dos utilizadores - de quem exporta e importa - foram os preços, os “transit times” (os tempos que os contentores demoram) e isso teve algum impacto nas empresas, mas agora estava a haver uma tendência de normalização. Os resultados foram excelentes para Sines que não teve um impacto grande no

movimento do porto, antes pelo contrário, o porto cresceu na parte dos contentores. Houve bastantes atrasos e falta de contentores. Houve alguns problemas para os importadores e para os exportadores. Se se não fossem esses problemas, se calhar Sines tinha crescido mais.

**Foi o melhor ano de sempre do porto de Sines. Queria ter ido mais longe e não conseguiu?**

Sem essas limitações poderíamos ter ido eventualmente um pouco mais longe, mas está dentro daquilo que era expectável.

**E deste ano de incerteza o que se espera?**

Este ano é mais um ano atípico. Houve um ligeiro decréscimo nos primeiros dois meses, nota-se uma inflexão positiva a partir de março e é expectável que continue assim em abril. Mais à frente vamos ver.

**Mas a ideia seria ultrapassar os resultados do ano passado ou**

**ficar igual, qual é a perspetiva realista?**

A perspetiva inicial, antes deste problema, era ter um crescimento homólogo igual ao do ano passado, à volta dos 3,5%. Agora não temos uma noção clara. Mas diria que pode haver um ligeiro decréscimo em relação ao que fizemos no ano passado ou ficar igual. Seria dos cenários mais pessimistas.

**Há necessidade de rever tarifas ou criar sobretaxas tendo em conta agravamento de custos energéticos?**

Para já não sentimos ainda essa necessidade.

**Um dos seus objetivos era captar mais carga de hinterland de Espanha. Está a conseguir?**

Já fazemos de Espanha em média um comboio diário. A nossa perspetiva é quintuplicar nos próximos anos, mas só quando houver melhorias das acessibilidades ferroviárias é que será possível. ■