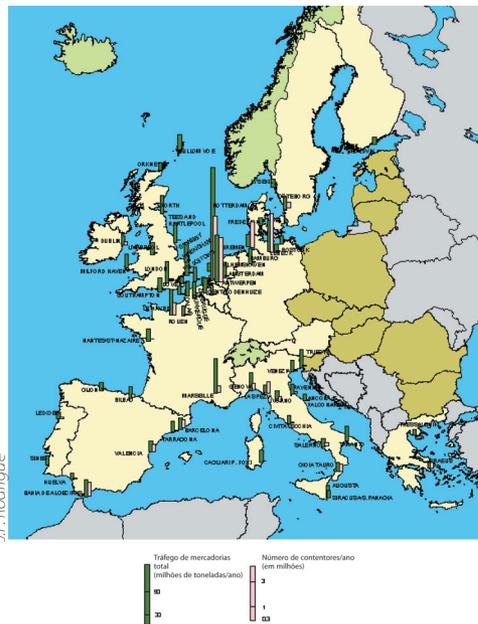


# Porto de Sines e bitola europeia – Competitividade das importações e das exportações

Mário Lopes e Vítor Caldeirinha, Dirigentes da ADFERSIT

Hoje em dia os grandes navios porta-contentores que ligam a Europa ao resto do mundo atracam essencialmente nos portos do centro e norte da Europa (Antuérpia, Roterdão, Hamburgo e outros) e nos *Hubs* de *transshipment* do Mediterrâneo (Algeiras, Valência, Barcelona e Tanger são os mais próximos). Grande parte das nossas importações/exportações faz-se através destes portos, de/para os quais as mercadorias são transportadas por via rodoviária ou em navios *feeder*, obviamente com custos acrescidos relevantes e que tenderão a aumentar cada vez mais. O transporte de mercadorias por via terrestre entre a UE e o nosso país (cerca de 26 milhões de toneladas por ano) faz-se na quase totalidade por via rodoviária, o que reduz fortemente a competitividade e capacidade de atração de investimento da nossa economia. Assim a resolução destes problemas deveria ser um dos objetivos estratégicos fundamentais da nossa política de transportes. No que diz respeito às trocas comerciais por via marítima, temos todo o interesse em que o maior número possível de navios façam escala nos nossos portos. Na análise desta questão devemos tirar partido dos nossos pontos fortes e minimizar os efeitos dos pontos fracos. O nosso principal ponto forte é a nossa localização geoestratégica, pois grande parte do tráfego marítimo mundial passa em frente às nossas costas. Isto significa que muitos navios não têm de se desviar das suas rotas para vir aos nossos portos. No entanto, isto não chega



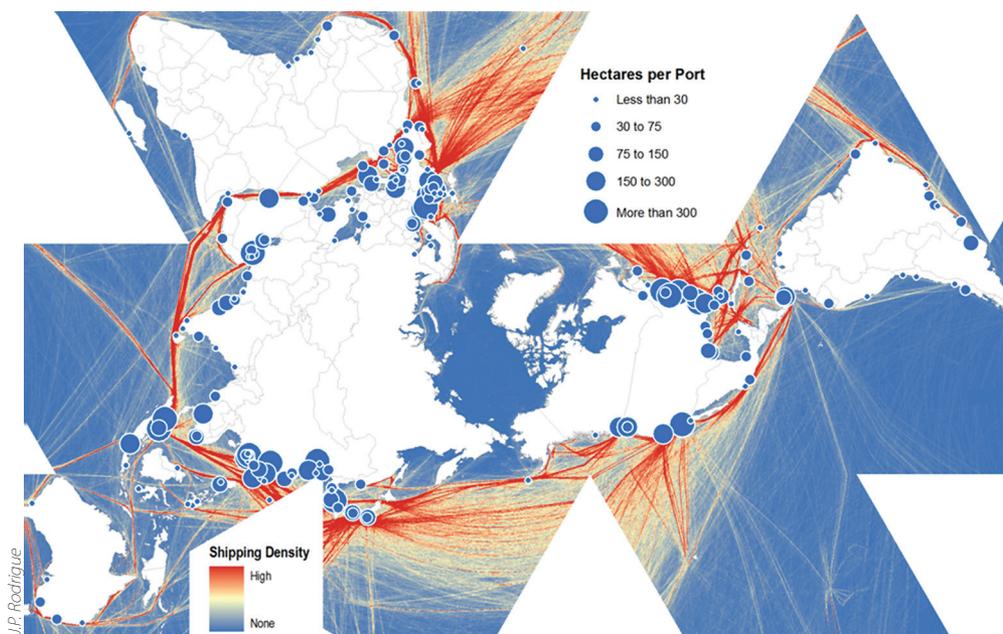
Mário Lopes



Vítor Caldeirinha

para os atrair, pois um dos principais fatores de escolha do porto para escala pelas linhas marítimas é existir quantidade significativa de mercadoria para carregar/descarregar. Como principal ponto fraco temos a natureza essencialmente local/regional dos nossos portos, que faz com que os volumes de carga a movimentar sejam baixos, e por isso o interesse dos grandes navios porta-contentores em escalar os nossos portos seja reduzido. Para alterar esta situação e dada a exiguidade do *hinterland* (parte da Península Ibérica),

O transporte de mercadorias por via terrestre entre a UE e o nosso país (cerca de 26 milhões de toneladas por ano) faz-se na quase totalidade por via rodoviária, o que reduz fortemente a competitividade e capacidade de atração de investimento da nossa economia



Portugal deve para já apostar os seus esforços no sentido de atrair os grandes navios porta-contentores a um porto *hub*, de forma a concentrar aí a movimentação de carga para o hinterland ou para outros portos *feeder*.

Para este efeito, esse porto tem de ser um porto de águas profundas, e o único que temos por agora com estas condições naturais é Sines. Embora pudéssemos construir outros terminais, noutros pontos da costa portuguesa com fundos e espaço para atividades logísticas e industriais adjacentes, nesta fase considera-se ser necessário criar massa crítica em pelo menos um porto português, pelo nos parece preferível concentrar esforços em Sines.

Esta estratégia de um *hub* marítimo em Sines não é impeditiva da existência de concorrência intraportuária, entre diferentes terminais no mesmo porto, ou mesmo em cada terminal multilinhas, entre diferentes linhas marítimas.

Esta estratégia exigiria também que ao nível dos grandes investimentos nas infraestruturas físicas dos portos e dos respetivos acessos terrestres houvesse uma coordenação das políticas dos diferentes portos nacionais, embora a gestão corrente pudesse ser autónoma para fortalecer e tirar partido de relações de proximidade.

Para atrair os grandes navios, Sines tem de oferecer às grandes cadeias logísticas internacionais fatores de competitividade que os

seus concorrentes mais diretos (Valência, Algeciras e Tanger Med) não possuem e um *hinterland* com uma dimensão mínima razoável. Em movimentação de contentores, Algeciras e Valência são os maiores portos ibéricos e em breve terão ligações ferroviárias diretas para mercadorias a toda a Europa. Tanger Med oferece mão-de-obra barata e espaço na sua vizinhança para instalação de atividades económicas (armazéns ou instalações industriais), mas praticamente não tem *hinterland*. Como vantagens relativamente a Tanger Med, Sines pode oferecer um *hinterland* razoável e ligações ferroviárias diretas ao centro da Europa. Relativamente a Algeciras, pode oferecer espaço ilimitado na sua vizinhança, que o porto de Algeciras não pode porque está cercado pela cidade. Face a Valência, pode oferecer vantagens nos tráfegos atlânticos. Não há condições para Sines concorrer diretamente com os portos do norte da Europa pelos seus *hinterlands*, pois estes portos encontram-se muito mais perto dos grandes centros de consumo europeus. No entanto, tem condições para captar uma parte da carga que atualmente é movimentada por esses portos com destino de/para a Península Ibérica (por navios *feeder* e rodovia) atraindo os grandes navios, e isto seria suficiente para reduzir significativamente os custos de transporte e logística nas ligações de Portugal ao

O nosso principal ponto forte é a nossa localização geoestratégica, pois grande parte do tráfego marítimo mundial passa em frente às nossas costas. No entanto, isto não chega para o atrair, pois um dos principais fatores de escolha do porto para escala é existir quantidade significativa de mercadoria para carregar/descarregar

resto do mundo, que é o objetivo da estratégia que aqui se sugere.

O alargamento do *hinterland* de Sines exige a melhoria das ligações ferroviárias para o interior da Península Ibérica e para toda a faixa atlântica, bem como as ligações por transporte marítimo *feeder* a partir de Sines. Ambos são importantes para que as mercadorias cheguem o mais depressa e com o menor custo possível a cada destino final. Como a Espanha está a mudar a bitola ferroviária e o transporte ferroviário de mercadorias só é competitivo se for direto e sem obstáculos (por exemplo transbordos devido a diferenças de bitola), no médio /longo prazo este objetivo exige a construção das ligações ferroviárias em bitola europeia, continuando a bitola ibérica ainda a desempenhar um papel relevante na fase de transição, que ainda poderá ser longa.

Desta forma, existe potencial para captar *hinterland* marítimo (*feeder*) e terrestre em toda a faixa atlântica da Península Ibérica, no norte de Espanha (cujos portos os grandes navios porta-contentores não escalam porque ficam fora das suas rotas), nas regiões espanholas adjacentes a Portugal, eventualmente até Madrid, e mesmo na costa Oeste Africana (neste caso apenas por via marítima).

Outras regiões de Espanha tenderão a ser servidas mais pelos portos espanhóis do Mediterrâneo. No entanto, mesmo as regiões de Valência ou da Catalunha poderão ser servidas por Sines, no caso de navios vindos das Américas para o norte da Europa, tal como Portugal poderá ser servido por Valência ou Barcelona por navios vindos do Canal do Suez. O aumento global do *hinterland* é fundamental, pois é o um importante fator de atração dos grandes navios, com a vantagem adicional de ser estável, ao contrário da atividade de *transshipment* pura (transferência de carga de um navio para outro) que as grandes companhias facilmente mudam de um porto para outro.

O espaço na vizinhança do porto possibilita a instalação de armazéns e indústrias que procedam por exemplo a atividades de valor acrescentado, por exemplo etiquetagem e montagem de produtos finais. Assim se um navio atracar em Sines para servir o *hinterland* ibérico ou/e para operações de *transshipment*, uma vez que “já cá está”, permite usufruir ou servir diretamente e de forma

competitiva indústrias e atividades logísticas na vizinhança do porto, criando emprego e criando um pólo de desenvolvimento regional. Esta atividade vê a sua competitividade aumentada se os produtos finais aí fabricados/montados puderem ser colocados nos destinos finais em toda a Europa, e Atlântico o mais rápido possível ao menor custo possível. Novamente para este efeito são indispensáveis tanto a via marítima (mais para os destinos próximos da orla costeira ou no Atlântico), como a via ferroviária (mais para os destinos no interior da Península Ibérica ou do resto da Europa).

A estratégia descrita não representa uma certeza, mas uma oportunidade, que só será possível tentar aproveitar se se construir a nova rede ferroviária em bitola europeia e se tivermos uma estratégia concertada nos portos e nos sistemas de transportes.

Como fator adicional favorável, a melhoria das comunicações terrestres de passageiros para Sines também teria um efeito favorável na capacidade de atração de pessoas e logo de investimentos, emprego e desenvolvimento.

Neste sentido, sugere-se que a futura linha de bitola europeia de Lisboa para Faro siga o itinerário NAL (Novo Aeroporto de Lisboa)-Sines-Portimão. Assim serviria Sines, que com comboios de velocidade elevada ficaria a cerca de 30 minutos do NAL, ou seja, Sines teria excelentes ligações ao resto do mundo para passageiros, e a cerca de 50 minutos de Lisboa, e serviria melhor o Algarve.

A alteração do traçado da linha para o Algarve face ao previsto (por Évora e Beja) afetaria Beja que poderia continuar a ser servida pela linha atual, modernizada até Beja, ou, em alternativa, por um ramal de velocidade elevada a construir a partir de Évora e usando daí para Lisboa a Linha Lisboa-Madrid, com passagem no local onde no futuro se construirá o NAL.

Beja beneficiaria assim de uma ligação ferroviária direta ao NAL, com que não conta e com muito mais utilidade do que o aeroporto de Beja, para onde até hoje quase nenhuma companhia aérea quis voar. Assim o prejuízo para Beja seria essencialmente na redução das frequências dos comboios, o que seria um prejuízo pequeno em comparação com os potenciais benefícios para o país como um todo e para Beja com a ligação direta ao NAL. ■

*A estratégia de um hub marítimo em Sines não é impeditiva da existência de concorrência intraportuária, entre diferentes terminais no mesmo porto, ou mesmo em cada terminal multilinhas, entre diferentes linhas marítimas*

*O alargamento do hinterland de Sines exige a melhoria das ligações ferroviárias para o interior da Península Ibérica e para toda a faixa atlântica, bem como as ligações por transporte marítimo feeder a partir de Sines*