

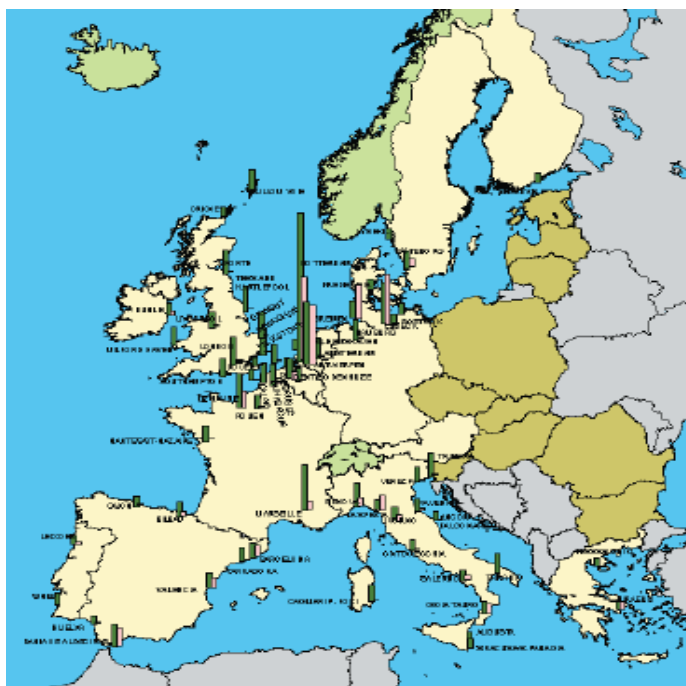
Porto de Sines e bitola europeia

Competitividade das importações e das exportações

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 atracção de investimento da nossa economia. Assim a resolução destes problemas deveria ser um dos objectivos estratégicos fundamentais da nossa política de transportes.

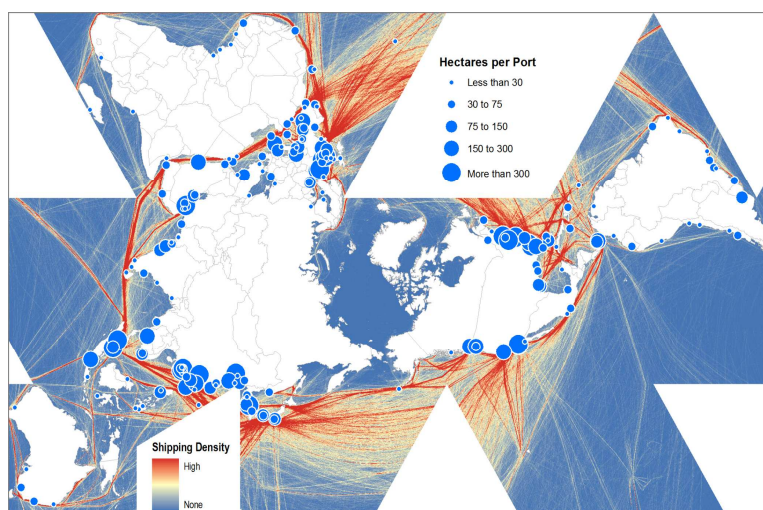


No que diz respeito às trocas comerciais por via marítima, temos todo o interesse em que o maior número possível de navios façam escala nos nossos portos. Na análise desta questão devemos tirar partido dos nossos pontos fortes e minimizar os efeitos dos pontos fracos.

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 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), 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 respectivos 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 factores de competitividade que os seus concorrentes mais directos (Valência, Algeciras e Tanger Med) não possuam 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 directas para mercadorias a toda a Europa. Tanger Med oferece mão-de-obra barata e espaço na sua vizinhança para instalação de actividades 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 directas 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 directamente 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 actualmente 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 resto do mundo, que é o objectivo 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 directo e sem obstáculos (por exemplo transbordos devido a diferenças de bitola), no médio /longo prazo este objectivo 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 factor de atracção dos grandes navios, com a vantagem adicional de ser estável, ao contrário da actividade 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 actividades 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 trashipment, uma vez que “já cá está”, permite usufruir ou servir directamente e de forma competitiva indústrias e actividades logísticas na vizinhança do porto, criando emprego e criando um pólo de desenvolvimento regional. Esta actividade vê a sua competitividade aumentada se os produtos finais aí fabricados/montados puderem ser colocados nos destinos finais em toda a Europa, em toda a Península ibérica ou no 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 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 factor adicional favorável, a melhoria das comunicações terrestres de passageiros para Sines também teria um efeito favorável na capacidade de atracção 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.

Beja poderia continuar a ser servida pela linha actual, 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 directa 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 e Face à nova ligação ferroviária Lisboa-Faro prevista (por Évora e Beja) 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 directa ao NAL