



Viagem inaugural MSC Emanuela

Um dos maiores porta-contentores do mundo

■ ■ Entrevista: José Manuel Henriques
"A Administração da APS não poupa esforços
para dinamizar as actividades do Porto"

■ ■ Obra do Molhe Leste adjudicada

sumário

- 03. Editorial
- 04. Destaque:
Viagem inaugural MSC Emanuela
- 06. Projectos
- 08. Entrevista
- 11. Radar
- 14. Coordenadas
- 16. Porto Seguro / Zona Verde
- 17. Soltar Amarras
- 18. O Porto e a Cidade
- 19. Revista de Imprensa

ficha técnica

Directora
Lídia Sequeira

Propriedade
Administração do Porto de Sines

Número de Registo: DSC.RV.10.003
Contribuinte n.º 501 208 950
Depósito Legal: 276191/08
ISSN 1646-2882
Sede: Apartado 16 - 7520-953 Sines
Tel.: 269 860 600 - Fax: 269 860 690



Porto de Sines comemora 33º aniversário

Criada pelo Decreto-Lei nº 508/77, a Administração do Porto de Sines comemora no dia 14 de Dezembro o seu trigésimo terceiro aniversário.

E todos os que contribuíram para a sua criação e para o seu desenvolvimento têm fundadas razões para estar orgulhosos da obra feita e das perspectivas futuras.

Com fortes condicionalismos no início, consolidado, depois, como activo energético nacional, o Porto de Sines é hoje reconhecido como motor do desenvolvimento da Região e, associado à extensa Zona Industrial e Logística em que se integra, um Activo Estratégico Nacional.

Os primeiros nove meses deste ano marcam a importância da continuidade e a aposta em novos rumos: a movimentação das toneladas transportadas cresce (apesar da quebra no carvão), o Terminal de Granéis Líquidos e o Terminal Petroquímico retomam os valores anteriores a 2009 e o Terminal de Contentores (Terminal XXI) garante taxas de crescimento da ordem dos 60%.

Nos primeiros nove meses deste ano o Porto de Sines consolida, também, a posição de maior porto exportador nacional, tendo atingido 3,864 milhões de toneladas neste segmento de mercado.

O Terminal de Granéis Líquidos e os produtos derivados do petróleo continuaram a garantir a parte mais significativa (2 milhões de toneladas), embora seguidos de perto pelas exportações da carga contentorizada (1,7 milhões de toneladas).

Em entrevista concedida a este número da revista, o Senhor Presidente da AGEPOR vem referir a importância do Porto de Sines na cadeia logística de transportes do futuro, sublinhando a existência de uma zona logística disponível e a importância de serviços integrados para o desenvolvimento da actividade exportadora.

E partilhamos a sua perspectiva para o Porto de Sines na próxima década: maior envolvimento de empresas na zona logística, acompanhando o crescimento no movimento portuário com a criação de valor acrescentado, dando sustentabilidade ao crescimento.

Lídia Sequeira - Presidente

destaque



MSC Emanuela escalou Sines em viagem inaugural

O Porto de Sines recebeu a 19 de Outubro o MSC Emanuela, um dos maiores porta-contentores do mundo, na sua viagem inaugural. A data ficará registada na história do Porto de Sines como sendo o dia em que um navio de 6ª geração, com capacidade para 14.000 TEU's, um comprimento fora-a-fora de 366m, 51m de boca e uma Arqueação Bruta de 151.559 tons fez escala nesta infra-estrutura portuária antes de rumar em direcção ao Norte da Europa. As dimensões da embarcação exigiam um calado máximo de 16m e Sines destacou-se entre os poucos portos europeus com capacidade para receber o MSC Emanuela.

Proveniente da China, o MSC Emanuela passou por vários portos chineses e por Singapura antes de chegar a Sines, primeiro ponto de paragem no continente europeu. Ainda assim, Lúcia Sequeira, presidente da Administração do Porto de Sines (APS) lembra que este não será caso

único, pois estão prestes a começar a navegar mais 20 navios do armador MSC com a mesma capacidade. "É a prova de que o Porto de Sines é um dos poucos da Europa que consegue receber navios desta dimensão", refere Lúcia Sequeira.

Com efeito, a escala do navio no Terminal de Contentores de Sines é o testemunho das características de excelência deste porto de águas profundas, especialmente vocacionado para a recepção destes grandes megacarriers. Nesta escala inaugural, a operação do MSC Emanuela envolveu a movimentação total de 1.234 TEU's. Um índice que assume especial relevância quando se sabe que a maior dimensão das embarcações permite baixar os custos do frete por cada TEU em cerca de quatro vezes. "Logo, embaratece a importação e a exportação", constata Lúcia Sequeira.

Sines no centro das grandes linhas internacionais

O MSC Emanuela integra a linha de inbound do Lion Service, o serviço regular que liga o Porto de Sines ao Extremo Oriente. O Lion Service constitui, aliás, uma das cinco linhas de referência do Porto de Sines e a única que assegura a ligação à Ásia. Sines é também servido pela linha USA North Atlantic, que atravessa todos os portos da costa leste dos EUA, pela USA South Atlantic and Gulf, que serve os portos do Golfo do México e de toda a zona Sul dos EUA, e ainda por uma linha mediterrânica, que serve a Grécia e a Turquia, e pelo MEDCANADA Service que liga Sines a Montreal, servindo também os portos de Casablanca, Valência e La Spezia.

As cinco linhas são operadas pela MSC, armador de referência à escala global e com quem o Porto de Sines tem desenvolvido excelentes relações de parceria. A estas linhas juntam-se ainda outras, de armadores de menor dimensão, mas que recorrem igualmente a Sines para o transporte com destino a Espanha e ao Norte da Europa.

Obras no Terminal XXI são cruciais

Entre tantas incertezas sobre o futuro do tráfego portuário internacional, confirma-se, no entanto, a tendência para o aumento da capacidade dos navios, cada vez de maior porte e exigindo calados na mesma proporção. Sines sabe que aí colhe vantagem sobre a concorrência mais directa do país vizinho, mas não quer perder a dianteira e por isso mantém com grande intensidade as obras de expansão do Terminal XXI. A ampliação do cais dos actuais 380 metros para os 730 metros de comprimento permitirá a atracação e operação simultânea de dois navios post-panamax, dinamizando as movimentações no terminal e aumentando a competitividade do porto além-fronteiras.

MSC Emanuela

Capacidade: 14.000 TEU's
Boca: 51m **Calado:** 16m
Peso Bruto: 156.078 tons

Comprimento Fora-a-Fora: 366m
GT: 151.559 tons
Ano de Construção: 2010

«A escala do MSC Emanuela em Sines constitui um sinal evidente do potencial do porto enquanto ponto privilegiado no chamado “Triângulo Dourado”»

A escala do MSC Emanuela em Sines constitui também um sinal evidente do potencial do Porto de Sines enquanto ponto privilegiado no chamado “Triângulo Dourado”. Graças à sua fachada atlântica, o Porto de Sines assume uma posição privilegiada nos grandes fluxos internacionais provenientes do “far east” e essa posição estratégica tende a consolidar-se à medida que o Canal do Suez vem sendo preterido, por questões que se prendem essencialmente com a segurança. Mas Sines já é hoje um local de cruzamento de rotas de grande importância, ou não fosse a fachada atlântica palco de grande parte do tráfego portuário internacional.

De olhos postos no futuro, Sines percebeu já que o seu papel poderá vir a ganhar ainda mais protagonismo com o alargamento do Canal do Panamá, previsto para 2013. A partir desse ano, o contacto com o mercado da zona Oeste dos Estados Unidos estará mais potenciado e Sines poderá encontrar novas oportunidades de negócio. A elas não ficará certamente indiferente o acesso mais facilitado a mercados emergentes, como os da América do Sul, onde o Porto de Sines está a manter contactos regulares para partilha de experiências com o Porto de Santos, grande centro de movimentação de mercadorias de toda a América Latina.



Obra do Molhe Leste adjudicada

A empreitada da 2ª Fase de Ampliação do Molhe Leste do Porto de Sines foi adjudicada à CONDURIL – Construtora Duriense, SA. Trata-se de um investimento de 40 milhões de euros que permitirá ampliar o molhe numa extensão de 400 metros.

A obra será crucial para aumentar a actual protecção marítima do Terminal XXI dos actuais 1100 metros para um total de 1500 metros.

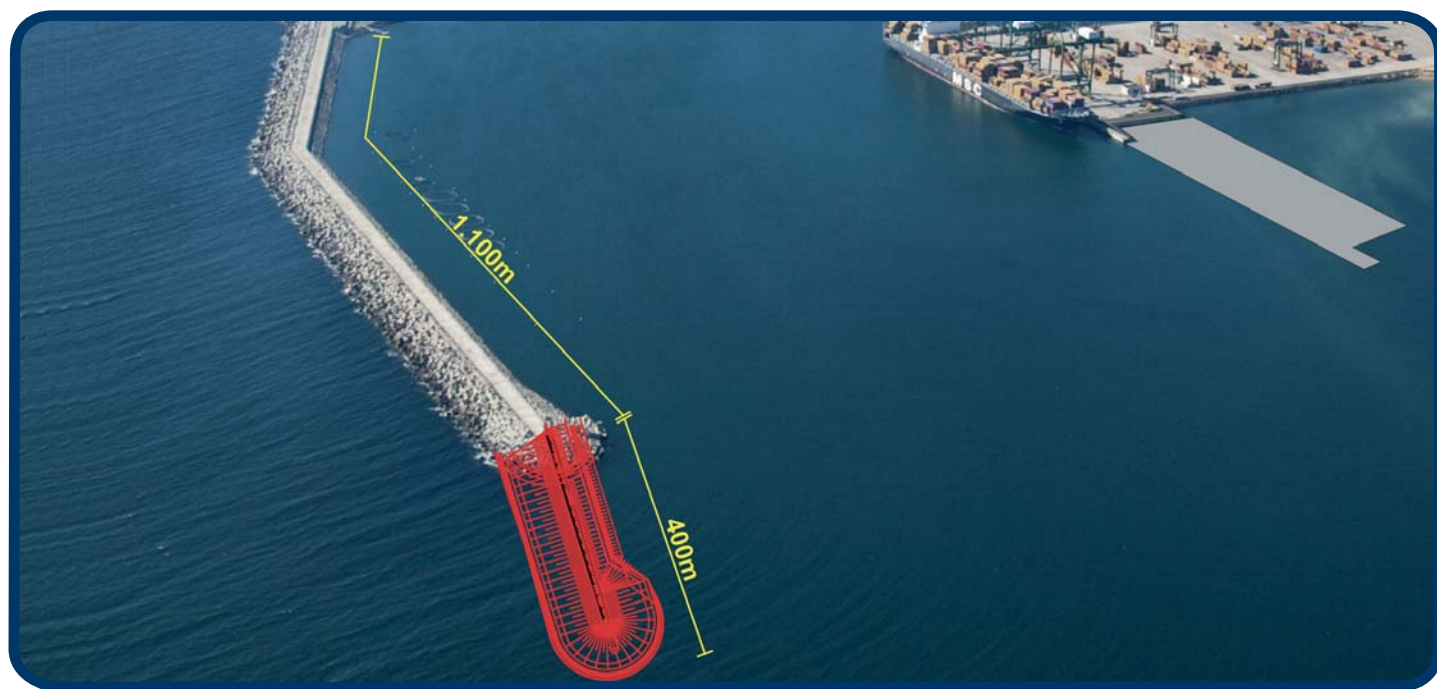
Esta é, aliás, uma condição fundamental para avançar com o prolongamento do actual cais até aos 940 metros, índice que permitirá receber três navios no cais em simultâneo.

"Esta obra é fundamental para acompanhar o Plano de Expansão do Terminal XXI, garantindo as necessárias condições de abrigo e operacionalidade deste terminal, tendo em conta a actual construção faseada do cais e terraplenos, da responsabilidade da concessionária, que permitirá já em 2011 a operação, em simultâneo de dois navios megacarriers", salientou Lúcia Sequeira, presidente da Administração do Porto de Sines.

A resistência estrutural do molhe ao longo da sua vida útil e o grau de abrigo que a obra deverá proporcionar à bacia portuária constituiram os dois principais pilares no projecto de concepção geral da obra, em planta e em perfil.

A resistência estrutural do molhe fica assegurada pelo dimensionamento da estrutura para uma onda de projecto extrema, de elevado período de retorno, cuja probabilidade de excedência proporciona uma solução equilibrada, prolongada e económica no período de vida útil da obra. Já o grau de abrigo proporcionado pelo molhe possibilita a redução dos tempos de inoperacionalidade a valores muito baixos, graças ao delineamento adoptado neste projecto. Desta forma, a obra assegura que o terminal se mantenha, a todo o momento, totalmente adequado à intensa movimentação de navios porta-contentores de grande porte.

Esta ampliação está suportada em estudos de modelação numérica realizados pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC). A obra de ampliação do Molhe Leste terá início ainda no final de 2010 e a sua conclusão está prevista para o final do 1º semestre de 2012.



2ª Fase do Terminal do Entroncamento já foi inaugurada

Lídia Sequeira, presidente do Porto de Sines, presidiu a 30 de Setembro à cerimónia de inauguração da 2ª fase do Terminal do Entroncamento. Esta segunda fase inclui o escritório e o armazém de exportação, numa área de 1.100 m2, prosseguindo o desenvolvimento do terminal onde a MSC Portugal passou a concentrar as operações até aqui realizadas em Riachos.

O Terminal do Entroncamento potencia a actividade no Terminal XXI de Sines e cria uma alternativa ao abastecimento de Madrid por Valência, assegurando que os contentores descarregados em Sines são transportados de comboio até ao Entroncamento e aí expedidos por rodovia ou ferrovia até à capital espanhola.

A placa alusiva à inauguração da 2ª fase do Terminal do Entroncamento foi descerrada por Lídia Sequeira na companhia de Carlos Vasconcelos, director-geral da MSC Portugal.



APS e Docapesca reformulam regras para Porto de Pesca de Sines

O Porto de Sines e a Docapesca chegaram a acordo para a realização de um aditamento ao Contrato de Concessão do Porto de Pesca de Sines e para o estabelecimento do Regulamento de Exploração do Porto de Pesca de Sines, do Regulamento da Área Molhada - Fundeadouro e Acessos e do Regulamento de Utilização da Rampa Varadouro do Porto de Pesca de Sines. Este acordo foi celebrado a 1 de Outubro e surge na sequência de um intenso processo negocial levado a cabo entre as administrações do Porto de Sines e da Docapesca.

Passados 16 anos sobre a formalização do Contrato de Concessão do Porto de Pesca de Sines, APS e Docapesca sentiram necessidade de proceder ao primeiro aditamento por terem sido concretizados alguns investimentos no Porto de Pesca, nomeadamente a construção de cais e edifícios, que deveriam ser incorporados no estabelecimento da concessão. Além disso, as duas entidades sentiram necessidade de adequar à realidade actual alguns aspectos referidos no anexo ao contrato de concessão, que consideravam estar já desactualizados e desajustados. Neste sentido, foi aprovada uma nova planta da área da concessão do Porto de Pesca de Sines, que está agora descrita num anexo ao contrato, e que define a área terrestre e marítima do Porto de Pesca, identificando as várias zonas e edifícios que actualmente integram o estabelecimento concessionado à Docapesca.

Já o Regulamento de Exploração do Porto de Pesca de Sines e demais regulamentos complementares vêm estabelecer as regras de utilização daquela infra-estrutura portuária, tendo em conta a actual legislação em vigor e os regulamentos de segurança, higiene e segurança que vigoram no Porto de Sines.



A portrait of José Manuel Henriques, a middle-aged man with grey hair, a beard, and glasses. He is wearing a dark suit, a white shirt, and a red and black striped tie. He is seated in front of a dark wood-paneled wall. The word "entrevista" is written in white lowercase letters in the top left corner.

entrevista

José Manuel Henriques, presidente da
Associação dos Agentes de Navegação de Portugal (AGEPOR)

**“A Administração do Porto de Sines não poupa esforços
para dinamizar as actividades do porto”**

Depois de terem investido na modernização tecnológica, os agentes de navegação esperam agora uma optimização da Janela Única Portuária, bem como uma aposta nacional mais relevante na economia do mar. José Manuel Henriques, presidente da AGEPOR, comenta a excelente relação mantida com o Porto de Sines e perspectiva uma evolução muito positiva para esta infra-estrutura portuária na próxima década.

Sines foi o local escolhido para a realização do VII Congresso da AGEPOR, no final de Setembro. O que representa aquele local para os agentes de navegação?

Sines é um local muito importante para os agentes de navegação. Aliás, as valências que o porto tem são importantes para a economia nacional, nomeadamente agora com o desenvolvimento que se tem assistido na área dos contentores. É de facto um porto que, do ponto de vista das infra-estruturas, tem condições para o futuro porque os navios são cada vez maiores e necessitam de portos com as características do Porto de Sines. Isto sem deixar de salientar que Sines dispõe de uma zona disponível de espaço logístico que é cada vez mais importante, sobretudo na actividade exportadora e hoje os serviços de exportação são serviços de logística, são serviços integrados. O facto de o porto ter possibilidades de desenvolvimento das actividades acessórias, só por si, é uma grande vantagem que, estou convencido, no futuro se vai manifestar cada vez mais. É evidente que estas coisas demoram tempo, mas Sines não tem estrangulamentos nessa matéria e isso é muito importante.

O programa do congresso incluiu uma visita ao Porto de Sines. O que o impressionou mais nessa visita?

O que me impressiona mais em Sines é a dinâmica que o porto tem em termos de índices de crescimento, que se manifestaram, nomeadamente na parte dos contentores. Sines que era um porto essencialmente petroquímico, um porto na área dos líquidos e do granel sólido, nomeadamente carvão, hoje está a desenvolver-se de uma forma fantástica na área dos contentores. As expectativas são, de facto, que essa infra-estrutura de terminal de contentores vá criar as sinergias para desenvolver todo um conjunto de actividades logísticas à volta do porto.

Que leitura é que faz do trabalho desenvolvido pela Administração do Porto de Sines?

A leitura que eu faço desta administração, como da maioria das administrações dos portos nacionais, é muito positiva. Os portos têm hoje uma gestão que é idêntica à gestão privada. Têm focus na parte comercial, na parte do desenvolvimento das actividades, um espírito nítido de parcerias com todas as entidades e com toda a comunidade que está ligada ao porto. A Administração do Porto de Sines, em particular, não poupa esforços para dinamizar as actividades do porto, no sentido de atrair novos negócios, e com isto envolve toda a comunidade, o que é notável. Nomeadamente no desenvolvimento tecnológico ao nível da Janela Única Portuária (JUP) em que o Porto de Sines tem tido um papel absolutamente preponderante.

E que impacto tem tido essa evolução tecnológica?

Essa evolução tecnológica poderá ter um impacto muitíssimo grande. Neste momento o impacto ainda é relativo porque ainda existem muitas operações que estão de fora da JUP. É necessário que a JUP seja um processo global de desmaterialização total em termos de formulários, em termos de requerimentos e de procedimentos que ainda não estão totalmente desmaterializados, mas as perspectivas são muito boas e muito positivas. Tende para uma desmaterialização a 100%.

E essa é uma das mais-valias da JUP?

Sim, é um instrumento que nos vai permitir conseguir atingir esses objectivos e com isso racionalizar recursos, eliminar custos de contexto,

que hoje em dia existem, e tornar os próprios portos mais competitivos. Porque a competitividade do porto está na soma do valor acrescentado dos vários utilizadores do porto, das várias entidades que contribuem para a prestação do serviço de logística total aos clientes. Ora, se nós conseguirmos racionalizar e eliminar custos de contexto, de certeza que isso também vai ter impacto na factura portuária.

Que papel considera que o Porto de Sines poderá ter à escala internacional?

À escala internacional poderá ter um papel importante como porto de transhipment, quer na área dos granéis, quer na área dos contentores, embora a concorrência com outros portos que também apostam nesse tipo de operação seja bastante competitiva. Existem portos, nomeadamente na zona do Mediterrâneo, que conseguem ser bastante mais competitivos em termos de custos do que o Porto de Sines. E aí é que vamos ter de nos aproximar, em termos de competitividade desses portos, ao mesmo tempo que temos de completar a infra-estrutura que ainda falta. Este é um processo que tem de avançar em várias vertentes: expandir o porto, nomeadamente o terminal de contentores; ser competitivos e captar o interesse de grandes armadores que passem a considerar geograficamente e economicamente o Porto de Sines como o local conveniente para esse tipo de operações. É preciso seguir esse caminho já que em termos nacionais temos uma limitação da nossa massa crítica ao nível das cargas locais.

Há todo um trabalho de promoção internacional que é preciso ser feito?

Sim e há que expandir as nossas actividades, com portos atlânticos na Ibéria, para podermos captar mais tráfego transhipment, assim como no hinterland espanhol servir não só a região de Portugal, mas também uma parte de Espanha.

Considera que esta promoção internacional do porto deve ser feita pelas administrações portuárias, pelos agentes de navegação, pelos concessionários de terminais ou deve ser um trabalho conjunto?

Penso que tem de ser um trabalho forte de parceria entre todos, agentes de navegação, transitários, operadores portuários, transportadores ferroviários, etc. Tem de haver um trabalho de conjunto e que não é fácil, não tanto por razões económicas, mas mais por razões de algum nacionalismo. Entrar no mercado de Espanha exige muita perseverança. Se considerarmos, por exemplo, a zona de Madrid, que está mais ou menos equidistante de portos espanhóis e do Porto de Sines, o que acontece é que em caso de igualdade é normal que o espanhol dê preferências a que as suas mercadorias saiam ou entrem por um porto espanhol. É normal que isso aconteça. Portanto, temos de encontrar alguns factores de atractividade para esses mercados. E aí, eventualmente será ou a eficiência ou o custo. Temos de entre estas duas vertentes encontrar um binómio que nos permita oferecer os nossos portos não apenas como uma alternativa, mas como uma hipótese concreta de utilização permanente. Com o desenvolvimento que se espera, o Porto de Sines terá necessariamente de conseguir captar parte desse tráfego.

Qual é o papel que a vossa associação desempenha no estreitamento das relações entre os agentes de navegação e as administrações portuárias?

Eu julgo que desde que se formou como associação nacional, a AGEPOR tem privilegiado o relacionamento com todas as administrações

entrevista

portuárias com quem mantém relações institucionais de cooperação muitíssimo boas.

Evidentemente que muitas vezes temos pontos de vistas diferentes em relação a determinadas matérias, mas há um espírito de abertura e de diálogo em que as administrações portuárias também se habituaram a ouvir os agentes de navegação, o que há muitos anos não acontecia.

E hoje as administrações portuárias sabem que a Associação dos agentes de navegação, através de uma posição de defesa dos interesses dos seus associados, tem como perspectiva um espírito de diálogo construtivo. Por outro lado, a AGEPOR está organizada de uma forma que permite que exista ao nível local um diálogo permanente, uma vez que temos direcções locais em todos os portos nacionais. A direcção nacional apenas faz uma coordenação, mas o diálogo é permanente. O poder não está em Lisboa, está nos directores locais, que fazem parte de um conselho nacional e que têm um conjunto de atribuições de natureza local, de diálogo e cooperação com os portos. E a AGEPOR procura justamente estimular isso, com resultados que considero muito positivos. Dou como exemplo a Janela Única Portuária, que só foi possível implementar da forma como foi feito porque houve um empenho muito forte da associação, quer no diálogo com as administrações portuárias, quer em diálogo com a própria alfandega e com as capitánias. Nós temos sido parceiros activos nesse tipo de desenvolvimento.

“Mar, um activo estratégico” foi o tema que motivou amplo debate no congresso da AGEPOR. Portugal tem tido dificuldades em reconhecer o mar como activo estratégico?

Tem, tenho a certeza absoluta de que infelizmente o mar foi ignorado nos últimos anos. Nós tivemos o desmantelamento da marinha mercante nacional, uns tempos depois do 25 de Abril surgiram novas empresas, mas é evidente que o mar era para nós essencialmente uma forma de aproximação às ex-colónias e Ilhas. Tínhamos uma marinha totalmente virada para essa necessidade. Hoje temos outra necessidade, que são as regiões autónomas, e obviamente temos de ter navios para poder fazer a aproximação às regiões autónomas. Agora com a costa que nós temos, com a área continental que nós temos, é óbvio que o mar é um activo estratégico em várias vertentes.

E no sector marítimo-portuário temos de pensar que podemos ser e somos exportadores de serviços. Nós temos de exportar serviços marítimo-portuários e para isso temos de ser eficientes e competitivos. Temos de ter estruturas adequadas para conseguirmos exportar esses serviços. Tem de ser feito um grande esforço por parte dos empresários portugueses e por parte do Governo para que nós voltemos a ter alguma expressão no comércio internacional como armadores. Hoje o nosso armamento é limitado e a nossa frota tem uma expressão insignificante. Há necessidade de criar incentivos para que nós possamos investir também como armadores. Temos de ter outras condições, de natureza económica, ao nível salarial, de regulamento das relações de trabalho e ao nível de incentivos fiscais, que nos permitam ser competitivos no mercado internacional, porque hoje não há mercados protegidos. O mercado é livre. E ou nós somos competitivos ou não somos.

É evidente que hoje em dia investir em navios não é fácil, até porque esta é uma indústria de capital intensivo, que exige muitos recursos de natureza financeira. Mas nós temos “know-how”, temos capacidade para dar formação a muita gente para ir para o mar e isso não se pode perder. A Escola Náutica é, de facto, uma referência importante, que não deve ser ignorada. E por isso nós temos de apostar também na divulgação do mar como uma carreira possível para os nossos jovens, contribuindo também para combater um drama nacional, que é o desemprego. Hoje nem todos os jovens querem ir para o mar, mas temos de explicar aos nossos jovens que o mar é uma oportunidade.

Tendo em conta o actual contexto económico nacional e internacional, com que expectativas entram os agentes de navegação em 2011?

Com uma mistura de sentimentos confusos porque vivemos uma situação como provavelmente ninguém se lembra de ter vivido antes. Mas ao nível do sector, curiosamente, penso que na generalidade dos casos os agentes de navegação não têm sentido grandes diferenças, alguns até têm registado crescimento. Por um lado, as exportações estão a crescer e estão a ir para mercados longínquos, consequentemente utilizando a via marítima. Por outro lado, também o mercado dos cruzeiros continua a crescer. Diria, portanto, que temos conseguido equilibrar e a nossa actividade tem-se mantido relativamente estável durante estes dois anos de crise mais intensa.

Como imagina o Porto de Sines daqui a 10 anos?

Tenho dificuldade em imaginar o Porto de Sines daqui a 10 anos porque na última década o Porto de Sines teve um crescimento e um desenvolvimento que não era de maneira nenhuma expectável há 10 anos. Aquilo que perspectivava para o Porto de Sines na próxima década é um maior envolvimento na zona logística de empresas, ou seja, que o Porto de Sines cresça não só em termos do movimento portuário propriamente dito, mas também na criação de mais valor acrescentado através da localização de indústrias nas suas áreas logísticas, na ZAL e na ZILS. Se essa aposta se concretizar e for ganha, penso que nos próximos 10 anos vamos ter o mesmo crescimento extraordinário que tivemos na última década.



Lídia Sequeira participa em jantar com presidente da China

Lídia Sequeira, presidente da APS, foi uma das convidadas da Presidência da República para o banquete oferecido por Cavaco Silva ao Presidente da República Popular da China, Hu Jintao, por ocasião da sua visita de Estado a Portugal. O evento decorreu no Palácio Nacional da Ajuda, onde Cavaco Silva considerou “promissor” o futuro das relações diplomáticas entre Portugal e a China.



Comitiva de Itaqui visita Porto de Sines

Uma comitiva do Porto de Itaqui, liderada por Hermes Ferreira, presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), visitou o Porto de Sines nos dias 29 e 30 de Novembro. Com Hermes Ferreira viajaram também Jaqueline Lobão, sua chefe de gabinete, e Daniel Vinent, director de Planeamento e Desenvolvimento do porto brasileiro. Os dois dias de visita a Sines contemplaram uma passagem pelo Centro de Sistemas e Helpdesk e pelo Controlo de Tráfego Marítimo (VTS) do porto e um conhecimento detalhado do modo de funcionamento quotidiano dos terminais de Granéis Líquidos, Petroquímico, Multiusos, GNL e de Contentores. A comitiva esteve ainda no Porto de Pesca e no Porto de Recreio e foi também conduzida até à Zona de Actividades Logísticas e à Zona Industrial e Logística de Sines. A visita serviu ainda de pretexto para a assinatura de um protocolo de colaboração entre os Portos de Sines e Itaqui, prevendo-se que as duas entidades retirem mais-valias significativas da partilha de experiências e conhecimentos.



APS apresenta transportes do futuro no congresso da APLOG

Lídia Sequeira, presidente da APS, participou no 13º Congresso da APLOG, onde apresentou a visão do Porto de Sines para o futuro dos transportes marítimos. O congresso decorreu a 12 e 13 de Outubro e os seus participantes ouviram Lídia Sequeira apresentar as novas gerações de navios porta-contentores, anunciar as potencialidades do alargamento do canal do Panamá e abordar a crescente migração da carga geral para o transporte contentorizado. Também a Zona de Actividades Logísticas e a sua futura integração informacional com os portos mereceu destaque da presidente da APS, numa altura em que Sines tem já em curso um projecto-piloto para a futura Janela Única Logística. A ZAL Sines contou também com um stand na zona de exposições do congresso, fruto de uma parceria com a APS e a AICEP Global Parques.



Ministro da Economia de Timor-Leste visita Sines

O Ministro da Economia e Desenvolvimento de Timor-Leste, João Gonçalves, presidiu a delegação timorense que visitou o porto de Sines a 24 de Setembro. A visita teve como objectivo dar a conhecer as diversas fases de desenvolvimento do Porto de Sines, numa altura em que a infra-estrutura portuguesa serve de inspiração aos projectos de desenvolvimento dos portos timorenses. A delegação demonstrou especial interesse na visita ao Terminal de GNL, uma vez que Timor-Leste é produtor de gás natural. O ministro timorense e a sua comitiva tiveram ainda oportunidade de conhecer a Zona Industrial e Logística de Sines, as principais empresas instaladas na área e todos os projectos de desenvolvimento da ZILS em curso.



Porto de Sines recebe embaixador da China...

O Porto de Sines recebeu a 23 de Setembro a visita de uma comitiva liderada pelo embaixador da República Popular da China em Portugal, Zhang Beisan. Depois de vários contactos estabelecidos entre a APS e as entidades chinesas para o estabelecimento de parcerias comerciais entre Portugal e a China, a visita serviu para dar a conhecer as condições de operação portuária locais, bem como os índices de produtividade registados actualmente em Sines e aos quais as entidades chinesas não ficaram indiferentes. Para a China, o Porto de Sines assume especial relevância já que é o primeiro porto europeu de paragem para os grandes navios de contentores do Lion Service, um serviço regular da MSC que liga portos chineses à Europa.



... e delegação do Porto de Tianjin

Depois de vários empresários chineses terem demonstrado forte interesse em investir na Plataforma Industrial e Logística de Sines, o porto recebeu a visita da delegação do Porto de Tianjin. Esta visita surge na sequência de um protocolo de cooperação assinado entre o Porto de Sines e o Porto de Tianjin em Setembro de 2007. Da delegação chinesa fizeram parte Yu Rumin, presidente do porto, Zhao Decheng, director-geral, e Liu Qingshun, director comercial, a quem foram apresentadas as principais características do Porto de Sines durante uma visita a todos os terminais da infra-estrutura portuária.

O Porto de Tianjin é o quinto maior porto do ranking mundial. Movimentou 8,7 milhões de TEU em 2009 e estão já criadas condições para que sejam estreitadas as excelentes relações já existentes com o Porto de Sines.





Conselheiro Comercial dos EUA reconhece potencialidades do Porto de Sines

Desenvolver novas relações comerciais entre Sines e os Estados Unidos foi o principal objectivo da visita do Conselheiro Comercial da Embaixada dos Estados Unidos da América em Portugal, Dillon Banarjee, ao Porto de Sines e à ZILS, a 14 de Outubro.

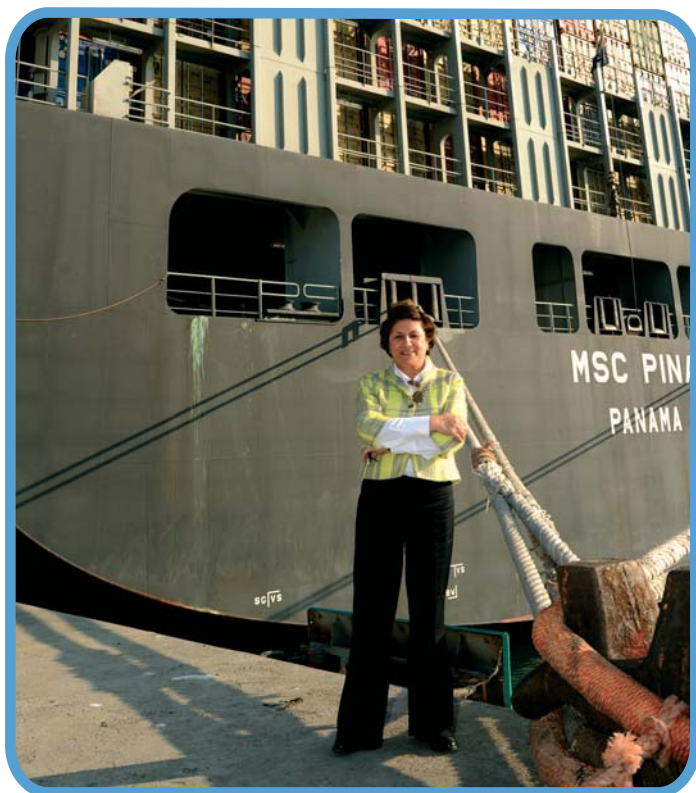
Dillon Banarjee quis avaliar o potencial destas infra-estruturas para crescimentos à escala internacional, contando com a disponibilidade da AICEP Global Parques e da APS para as devidas explicações. Para o Conselheiro Comercial norte-americano, foram especialmente relevantes as taxas de crescimento de carga movimentada no porto, a organização e condições de operacionalidade do porto e as suas preocupações ambientais, bem como o sucesso das ligações já asseguradas entre Sines e os EUA através de dois serviços regulares do Terminal de Contentores de Sines.

Lídia Sequeira analisa impacto da crise no transporte marítimo

"A crise veio racionalizar vários sectores de actividade e entre eles o do transporte marítimo", constatou Lídia Sequeira, presidente do Porto de Sines, na conferência "Portugal e o Mar, a nossa aposta no século XXI", organizada pelo jornal Expresso.

"A reestruturação das rotas de shipping mundiais favorece os portos nacionais porque obrigou os grandes armadores a repensar as suas rotas e os portos portugueses têm uma localização privilegiada e estratégica para ele", confirma Lídia Sequeira, para quem a crise deve ser o pretexto ideal para potenciar o desempenho do sector do transporte marítimo.

A presidente do Conselho de Administração da APS disse ainda nesta conferência que as obras de expansão que o Porto de Sines tem em curso lhe permitem ter grande confiança num futuro de crescimento para a movimentação de carga nesta infra-estrutura portuária.



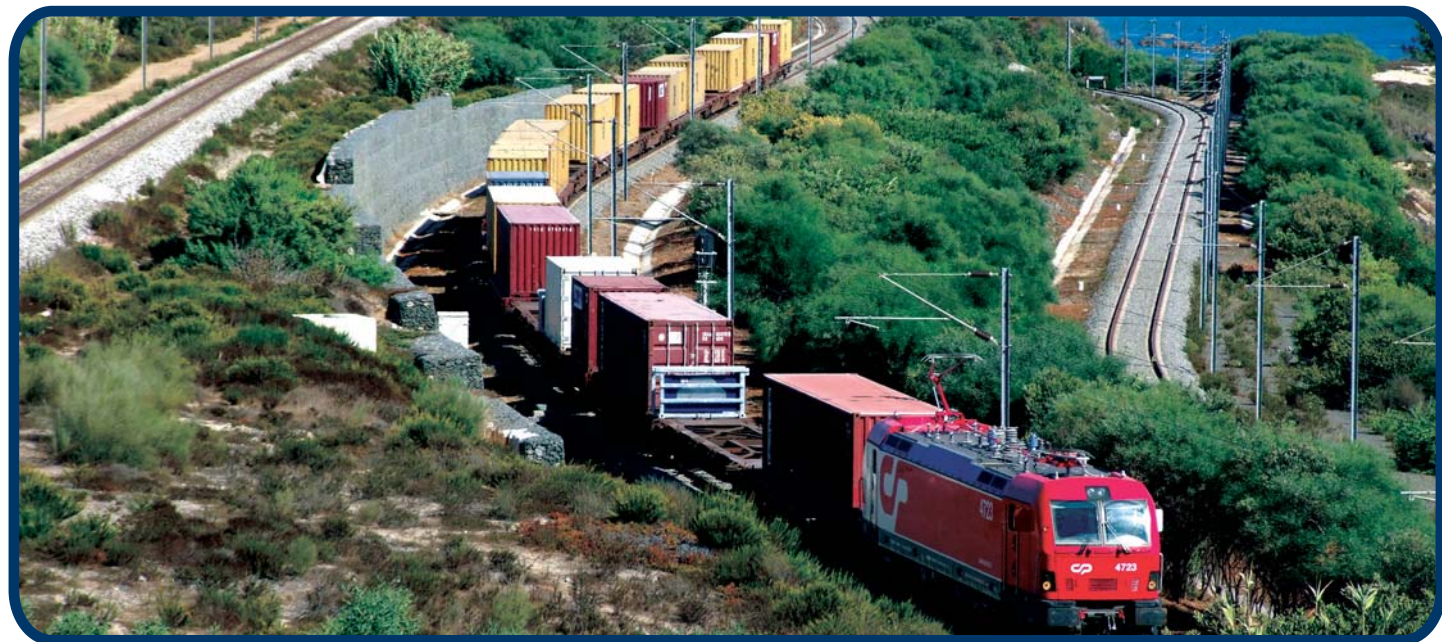
Movimentação de contentores sobe 60%

No final de Setembro, o Porto de Sines já tinha movimentado mais 60% de contentores do que em igual período do ano passado. Com 282.291 TEU movimentados entre Janeiro e Setembro, o Terminal XXI consegue nos primeiros nove meses do ano fundamentar o optimismo das expectativas que a Administração do Porto de Sines mantém para as contas de 2010.

Aliás, foi logo no início do mês de Setembro (dia 8) que o Terminal XXI chegou aos 253.495 TEU, ultrapassando desde então o número total de contentores movimentado em todo o ano passado. A este feito juntam-se outros, como o recorde atingido em Agosto de 2010, o melhor mês de sempre do Terminal XXI, com 41.099 TEU movimentados. Antes disso, já o mês de Julho havia ficado marcado pela conquista da barreira histórica do primeiro milhão de TEU movimentados no Terminal XXI desde a sua entrada em funcionamento em Maio de 2004.

Para o crescimento do movimento de contentores no Terminal XXI muito tem contribuído o reconhecimento de Sines como porto hub de referência do sul da Europa. Com efeito, o Porto de Sines assume especial relevância na cobertura do mercado Peninsular, designadamente para o mercado da Extremadura Espanhola e de Madrid.

Foi também durante o terceiro trimestre de 2010 que teve início o novo serviço directo para o Canadá e a duplicação do serviço do Extremo Oriente, no âmbito do Lion Service, que passou a ter duas escalas semanais em Sines (inbound e outbound), com navios de 12.000 e 14.000 TEU. Desta forma, Sines é hoje um dos poucos portos europeus a receber os navios de última geração. É também o único porto da fachada Atlântica da Península Ibérica que sustenta ligações directas de e para os mercados asiático e norte-americano.



Exportações de mercadorias crescem 67%

A movimentação de Granéis Líquidos, principal motor do mercado das exportações de mercadorias a partir do Porto de Sines, bem como o novo serviço de outbound do Lion Service, associando-se à excelente performance do Terminal XXI no mercado de contentores permitiram um histórico incremento do índice de exportações do Porto de Sines em 67% durante os primeiros três trimestres de 2010.

Entre Janeiro e Setembro cresceu também em 18% o número de navios no porto em operação comercial, num total de 1.212 navios.

Apesar de um decréscimo de quase 2,5 milhões de toneladas na movimentação de carvão, os três primeiros trimestres deste ano permitem registar um crescimento total positivo de 3% na movimentação total de mercadorias, face ao período homólogo de 2009, totalizando 18,8 milhões de toneladas movimentadas.

Para este crescimento contribuiu não só a performance do Terminal XXI, mas também o crescimento de 19% nos produtos petrolíferos do Terminal de Granéis Líquidos e o incremento de 72% na performance do Terminal Petroquímico.

	Jan. - Set. 2010	Jan. - Set. 2009	Var. Homóloga (%)
Contentores (TEU)	282.291	176.730	60%

Tipo de Mercadoria (kton)			
Granéis Líquidos	13.605	11.679	16%
Carga Geral	3.278	2.163	52%
Granéis Sólidos	1.882	4.377	-57%
Total	18.765	18.219	3%

Navios Entrados	1.219	1.096	11%
Navios em Operação Comercial	1.212	1.024	18%
Exportações (kton)	3.864	2.318	67%



porto seguro / zona verde

Porto de Sines adquire VETA 02

Reforçando a sua aposta na prevenção, o Porto de Sines adquiriu um veículo com Equipamento Técnico de Apoio (VETA 02), todo o terreno, apto a transportar contentores especializados e adequados para eventuais intervenções em situações de emergência. A nova viatura foi testada para diferentes cenários, dispondo de um sistema que permite a fácil colocação e retirada dos contentores especializados do chassis e a sua fácil travagem para deslocação, podendo os contentores ser içados para cima do estrado de carga através de rampas e guincho, recorrendo ao sistema de rodas e/ou roletes). O chassis do VETA 02 está dimensionado de modo a comportar todos os equipamentos previstos até um peso bruto de 3.500 kgs. Os contentores de Iluminação e Energia destinam-se a fornecer iluminação e energia eléctrica para o teatro de operações, enquanto os contentores de Ar para respiração suportam operações em espaços confinados ou em que seja necessário dispor de equipamentos que disponibilizem ar para respiração. Já o contentor de salvamento em altura e espaços confinados permite ao veículo intervir nessas duas situações e o contentor de Intervenção HazMat destina-se a permitir ao veículo apoiar operações com matérias perigosas.

O VETA 02 dispõe ainda de um contentor de Carga Geral, para equipamentos ou materiais diversos que se revelem necessários nos diferentes cenários de emergência. Está ainda incluído um atrelado para transporte, em aço galvanizado ou em alumínio, com capacidade de carga para qualquer dos contentores listados anteriormente, dispondo de dispositivos para fixação dos mesmos.



Embarcação anti-poliuição a caminho de Sines

Deverá chegar a Sines no início de Janeiro um novo Skimmer de tapete oleofílico MARCO, com capacidade de recolha aproximada de 50m³/h de óleos de média viscosidade, adquirido pela Administração do Porto de Sines. A decisão de adquirir esta nova embarcação insere-se na política de manutenção das mesmas funcionalidades e da capacidade de recuperação de óleos da água no Porto de Sines, que fora entretanto diminuída com o abate de uma unidade idêntica, com 35 anos. Assim, a nova embarcação está equipada para a recolha de óleos de todas as viscosidades. Adquirida aos estaleiros da KVIC HACK nos Estados Unidos da América, a nova embarcação tem cerca de 9,5 metros de comprimento e está vocacionada para operar em locais de acesso restrito, como é o caso dos espaços por baixo das plataformas dos braços de carga dos terminais petrolíferos. O novo Skimmer tem uma velocidade de deslocação de 13 milhas/hora sem equipamento de recolha activado e 1.5 milhas/hora com este equipamento em funcionamento.



Comissão de Segurança e Saúde no Trabalho assume missões para triénio 2010/12

O Porto de Sines já constituiu a Comissão de Segurança e Saúde para o triénio de 2010/2012, tal como previsto no Sistema de Gestão Integrado da Qualidade, Ambiente e Segurança, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 102/2009, de 10 de Setembro.

Por deliberação do Conselho de Administração, a comissão tem como principais objectivos o aumento da visibilidade e proximidade aos trabalhadores da APS, a promoção da interligação com o Sistema de Gestão Integrado da Qualidade, Ambiente e Segurança e a colaboração com todos os trabalhadores e unidades da APS na prossecução de um bom ambiente de trabalho.

A Comissão de Segurança e Saúde tem ainda como missões a melhoria contínua da segurança e saúde nas diferentes áreas laborais, a auscultação, na medida do possível, do maior número de sugestões e opiniões e ainda o estabelecimento de um elo de ligação entre a empresa e os trabalhadores, efectuando a comunicação, de parte a parte, relativa à segurança e saúde no trabalho.

Todos os assuntos dirigidos à Comissão de Segurança e Saúde do Porto de Sines deverão ser encaminhados para o endereço electrónico: cshst@portodesines.pt.

soltar amarras

26 anos de Desporto e Cultura

Foi com um lanche convívio realizado no Edifício da Docapesca, a 31 de Outubro, que o grupo Desportivo e Cultural da Administração do Porto de Sines (GDCAPS) celebrou o seu 26º aniversário, efeméride que foi comemorada com grande entusiasmo pelos associados.

O empenho e participação nas várias actividades promovidas pelo grupo demonstram a sua grande vitalidade e prova disso foi a participação da equipa de BTT nas 24 Horas do Jamor, em Setembro, no Passeio Nocturno dos Kotas, em Santo André, e no Passeio das Relvas Verdes, em Santiago do Cacém, durante o mês de Outubro, e ainda no Passeio dos Chaparros, também em Santiago do Cacém, em Novembro.

Mais de uma dezena de adeptos do Mototurismo participaram no passeio à cidade de Aveiro, realizado nos dias 16, 17 e 18 de Outubro, que incluiu uma visita à Fábrica de Porcelanas Vista Alegre e um percurso pela ria a bordo de um barco moliceiro.

Com o Verão já longe, os treinos de Basquetebol e Futsal regressaram ao Pavilhão do Estrela de Santo André e desde o início de Setembro que o GDCAPS tem registado com apreço a elevada afluência de praticantes das duas modalidades.

A vertente cultural foi assinalada com a realização de uma viagem a Istambul, na Turquia. O passeio decorreu de 17 a 21 de Setembro e contou com 12 participantes.

GDCAPS apoiou BEST

O GDCAPS colaborou com o Board of European Students of Technology (BEST), cedendo nos dias 7 e 8 de Agosto as suas instalações do salão/sede no Edifício da Docapesca para a realização de actividades integradas no XXI Curso de Verão desta organização. O evento contou com a participação de 38 pessoas, oriundas de 22 países.



o porto e a cidade



Jovens assinalam Dia do Mar em Sines

O Dia Mundial do Mar, assinalado a 23 de Setembro, foi o pretexto ideal para receber mais de uma centena de jovens da Escola Secundária Poeta Alberto no Porto de Sines.

Este ano, o tema escolhido foi “2010 – O ano do Marítimo” e todas as crianças foram convidadas a passar uma manhã diferente, viajando em onze embarcações que percorreram o porto de serviços e levaram os mais pequenos a descobrir a importância do mar e do próprio porto na economia da região em que vivem.

Os alunos da Escola Secundária Poeta Alberto ouviram explicações sobre operações de salvamento e procedimentos de segurança e algumas

foram mesmo contemplados com o seu “baptismo de mar”.

Em terra, não foram perdidas oportunidades de conhecer os vários terminais do porto e de explorar ao pormenor o Terminal XXI, repleto de contentores, que as crianças visitaram de autocarro.

A iniciativa de receber os jovens no Porto de Sines resulta de uma parceria estabelecida pela Administração do Porto de Sines com a comunidade portuária, envolvendo a PSA Sines, a Reboport, a Capitania do Porto de Sines, a Unidade de Controlo Costeiro da GNR, a Noquimar, o Team Edgar Pesca Desportiva, a J. Matias, o Grupo Delfim, a NautiSines e a SeemarSines.



Porto de Sines, Porta Atlântica da Europa