



## INFRAESTRUTURAS



Responsáveis pelo novo Puerto Solo, na Colômbia, estiveram em Portugal para visitar as instalações do Porto de Sines  
FOTO JOSÉ VENTURA

## Um país no centro do roteiro económico

**Colômbia quer ser plataforma exportadora de negócios para toda a América Latina. Empresas portuguesas estão atentas**

A captação de investimento estrangeiro tem sido um dos motores da estratégia que o Governo colombiano desenhou na última década para acelerar o crescimento económico. E um dos objetivos centrais dessa aposta foi a criação de condições para a transformação do país numa plataforma de exportação e numa base para operações económicas e investimentos empresariais que tenham por horizonte toda a América Latina. E não só.

Entre os pilares da estratégia esteve a negociação de mais de duas dezenas de Tratados de Livre Comércio (TLC) que permitem às empresas instaladas na Colômbia o acesso aos mercados de quase toda a América Latina e Estados Unidos, além da União Europeia, Japão, Turquia ou Coreia do Sul. Paralelamente, o país tem também em vigor acordos para a promoção e proteção de investimento estrangeiro e acordos que impedem a dupla tributação fiscal.

A criação de mais de 100 zonas francas permanentes ou especiais, com vários benefícios fiscais e logísticos para as empresas nas sedeadas, tem sido outro dos vetores da transformação de um país que na última década mudou a perceção negativa mais associada ao crime e ao narcotráfico para se assumir como uma das economias mais pujantes a nível mundial.

Desde 2002 o PIB do país tem oscilado entre crescimentos de 1,7% e 6,7% e em 2014 deverá crescer mais 4,5%. No mesmo período, a taxa de desemprego baixou dos 15,5% para menos de 10% já este ano. Foi a conjugação destes indicadores, aliada à explosão da classe média e do poder de compra e às políticas de fomento económico que levaram o relatório anual "Doing Business", do Banco Mundial, a eleger a Colômbia como um dos melhores países do continente americano para fazer negócios.

Este contexto ascendente da economia colombiana que tem potenciado o interesse de empresas portuguesas naquele mercado. As visitas de Estado e missões empresariais têm-se sucedido e entre as mais de 40 empresas lusas que já têm operações na Colômbia nos mais variados sectores encontram-se grupos como a Jerónimo Martins, a Prebuild, o grupo Pestana, a Mota-Engil ou a Soares da Costa.

Nos encontros em que o Expresso participou a convite da Proexport Colombia, as entidades Invest Pacific, Invest Cartagena e ProBarranquilla — que promovem a angariação de investimento nacional e estrangeiro para estas zonas — confirmaram que continuam a ser contactadas com regularidade por empresários portugueses.

Sem revelar os nomes das empresas, os responsáveis da Invest Cartagena dizem, por exemplo, que as solicitações empresariais de Portugal representam 4% do total de contactos recebidos este ano. A ProBarranquilla tem também em mãos dois projetos de empresas portuguesas. E a Invest Pacific diz ter recebido recentemente responsáveis da Gelpex nos seus escritórios. A.N.

# Colômbia quer replicar terminal do Porto de Sines no Pacífico

Projeto está a ser desenvolvido pelo grupo colombiano GEPESA, que já esteve no Porto de Sines para tentar adaptar a infraestrutura ao novo Puerto Solo, na costa do Pacífico

O grupo colombiano GEPESA quer replicar parte da infraestrutura do Porto de Sines num novo porto que será construído brevemente na costa leste da Colômbia, na cidade de Buenaventura, no Oceano Pacífico. O projeto para a construção desta infraestrutura portuária — que terá o nome de Puerto Solo — contará com um investimento na ordem dos €800 milhões, em regime de parceria público-privada, e terá como eixo central a movimentação de mercadoria energética e de contentores.

A informação foi avançada ao Expresso pelo presidente do grupo GEPESA, Oscar Isaza Benjumea, num encontro com jornalistas promovido na cidade de Cali pela Proexport Colombia, entidade a quem cabe a promoção do turismo, investimento estrangeiro e exportações da Colômbia. O projeto está, nesta fase, a contar com o apoio do Porto de Sines no "desenho conceptual e descritivo". Uma colaboração justificada pela "experiência portuária" que Sines tem precisamente no tipo de terminais que a GEPESA quer pôr em funcionamento em Buenaventura, "para movimentar gás natural, gás liquefeito de petróleo, hidrocarbonetos e contentores", explica Oscar Benjumea.

Foi nesse contexto que o empresário colombiano veio a Portugal visitar as instalações portuárias do terminal de Gás Natural de Sines, operado pela REN. Segundo as informações recolhidas pelo Expresso em Portugal, além dos contactos como a equipa técnica do operador português de redes de energia, Oscar Benjumea esteve reunido com o atual presidente da Administração do Porto de Sines, João Franco. "O objetivo dos colombianos era visitar as instalações de terminais portuários de gás natural porque disseram que estavam interessados em aumentar o inves-

## NÚMEROS

800

milhões de euros é o investimento previsto para o novo Puerto Solo, na costa do Pacífico

1,7

milhões de toneladas por ano será a capacidade de operação anual do porto, desenvolvido pelo grupo GEPESA, que já opera em três outros portos na zona de Buenaventura

53

são as concessões privadas de portos que existem hoje na Colômbia, depois da lei que aprovou, em 1991, a concessão dos portos colombianos, até então exclusivamente públicos, a operadores privados

timento que têm neste sector na costa do Pacífico", referiu João Franco.

Nessa altura, os responsáveis da GEPESA efetuaram uma ronda europeia para conhecerem os diversos sistemas de terminais de gás natural existentes, e explicaram aos operadores de redes de gás natural que pretendem construir um terminal flutuante no Puerto de Buenaventura, a 125 quilómetros de Cali. No entanto, esse tipo de infraestrutura é muito diferente do terminal de gás natural do porto de Sines, que tem uma doca protegida dentro do porto e possui os tanques de regaseificação em terra (onde o gás é descarregado em estado líquido, a temperaturas negativas muito baixas, e é transformado em gás em estado gasoso).

### Aposta nas infraestruturas

O projeto colombiano deverá ser feito sobre plataformas que estão no mar, longe da costa, onde os navios descarregam o gás natural que depois será canalizado para terra. Em Portugal, o grupo colombiano apenas recebeu indicações da REN sobre a forma como é operado o terminal de gás natural de Sines.

A data para o arranque da construção do novo porto ainda não está definida, mas as autoridades locais garantem que as obras deverão iniciar-se em breve. O projeto prevê que a infraestrutura tenha uma capacidade de operação de 1,7 milhões de toneladas por ano.

Sem fechar a porta à possível entrada de investidores portugueses no projeto, o presidente do grupo GEPESA — especializado no desenvolvimento, execução e administração de infraestruturas portuárias e serviços logísticos — considerou, no entanto, prematuro avançar com cenários, na medida em que se encontram ainda "em fase de obter todas as licenças necessárias e a estudar os

planos de negócio para cada um dos terminais" do novo porto.

Buenaventura é uma das quatro principais cidades portuárias da Colômbia (juntamente com Cartagena, Barranquilla e Santa Marta, estas na costa Atlântica). De acordo com os dados oficiais, os terminais portuários em Buenaventura são responsáveis por 55% do fluxo de importações e 24% das exportações do país.

O desenvolvimento da capacidade portuária da Colômbia é um dos eixos do plano de renovação de infraestruturas lançado pelo Presidente do país, Juan Manuel Santos, e que contará com cerca de €18 mil milhões nos próximos anos para revolucionar as vias de transporte. Com particular incidência na infraestrutura rodoviária.

Numa época em que a economia colombiana está em forte expansão (ver texto ao lado), o transporte por via terrestre é, aliás, apontado pela generalidade dos empresários colombianos ouvidos pelo Expresso como um dos principais problemas do país. Quer pelo mau estado das vias quer pela inexistência de autoestradas e túneis que facilitem acessos entre a costa e o interior de um país atravessado parcialmente pela cordilheira dos Andes.

"O custo de transportes de mercadoria por via terrestre na Colômbia é o mais alto da América Latina por quilómetro quadrado. Custa mais transportar um contentor de Barranquilla para Bogotá do que de Barranquilla para a China por via marítima", exemplifica René Puche, presidente do Puerto de Barranquilla.

ADRIANO NOBRE  
com J. F. PALMA-FERREIRA  
abnobre@expresso.imprensa.pt  
O Expresso viajou a convite  
da Proexport Colombia



## Colômbia quer replicar porto de Sines E16