

Paulo Salvador, CEO da Grão-Pará Multimodal, empresa que possui o mais ambicioso projeto logístico-portuário do Nordeste-Norte do Brasil

Terminal Portuário de Alcântara será fundamental para as exportações brasileiras

Paulo Salvador e Nuno Martins são portugueses e foram os fundadores da Grão-Pará Multimodal, empresa com sede em São Luís, capital do estado brasileiro do Maranhão. Possuidores de um vasto conhecimento do mercado das obras públicas, os dois empreendedores decidiram construir o projeto logístico-portuário mais ambicioso de todo o Brasil, o Terminal Portuário de Alcântara (TPA), muito próximo da estação espacial de Alcântara, bem próximo a São Luís. Elogiado por todas as autoridades que dele tomaram conhecimento, desde o governo estadual do Maranhão, ao governo federal brasileiro, o TPA espera ter todas as condições para começar a ser construído a partir do final de 2021 e entrar na sua primeira fase em operação em 2024. Paulo Salvador, CEO da Grão-Pará Multimodal, em entrevista à PAÍSECONÓMICO, sublinha que a empresa e este projeto são um trabalho conjunto de portugueses e brasileiros, sublinhando que o TPA constituirá um elemento nuclear para as exportações brasileiras no futuro, particularmente das regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte do Brasil. Quanto a Portugal, não descartam futuros investimentos no nosso país.

TEXTO • JORGE ALEGRIA | FOTOGRAFIA • CEDIDAS PELA GRM

A Grão-Pará Multimodal anunciou que pretende desenvolver um projeto de construção de um novo Terminal Portuário de Alcântara (TPA), no estado do Maranhão, um projeto de investimento de cerca de 10 bilhões de reais e capaz de movimentar anualmente cerca de 140 milhões de toneladas. Qual é a necessidade da construção deste porto numa região que já possui o porto de Itaqui e se anunciam obras de reforço do porto de São Luís?

O Terminal Portuário de Alcântara tem características únicas que o diferenciam desses 2 Portos mencionados, a saber:

- **Localização:** Margem Ocidental da Baía de São Marcos (evita congestionamentos da Margem Oriental: 3 portos + 1 em construção)
- **Águas profundas:** calado natural mínimo de 25 m nos piers (navios de até 400.000 DWT e que são utilizados para o transporte de minério de ferro para a China (O Porto do Itaqui tem calado natural de 12, 13, 15, 18 e 19 m nos piers permitindo navios entre 52.000 e 172.000 DWT. O Porto São Luís tem calado natural de 13,5, 14 e 16,5 m nos piers permitindo navios entre 62.000 e 120.000 DWT. Estes dois Portos não têm



André Martins e Paulo Salvador, administradores da Grão-Pará Multimodal



Promotores do TPA com o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Meira

- viabilidade econômica para embarque de minério de ferro para a China
- Tem Capacidade de embarque na sua fase 3 de 350 milhões de toneladas por ano (Mtpa) contra os 25 Mtpa do Porto do Itaqui e os 12 Mtpa do Porto São Luis
- **Domínio útil:** Ilha do Cajual (mais de 12 milhões m2)
- **Manobrabilidade:** Nível de segurança máxima nas simulações feitas com a APEM e DHI na Force Technology Denmark em Copenhaga.

Em que fase está o projeto, incluindo a necessária licença ambiental para a sua futura concretização?

Assinamos o contrato de adesão com o Ministério das Infraestruturas em dezembro de 2018 e estamos em fase de EIA/RIMA e Projeto Executivo. Contando ter licença de instalação até final de 2021 e início da Operação FASE 1 em janeiro de 2024.

Reações muito positivas ao projeto

Como têm reagido as autoridades do estado do Maranhão bem como o Governo Federal, pois é público que em outubro passado se reuniram em Brasília com o Ministro da Infraestrutura (Tarcísio de Freitas)?



Promotores do TPA com o Secretário de Projetos Estratégicos do Governo do Maranhão, Luís Fernando Silva

Estamos trabalhando neste projeto desde o final de 2015 e cumprindo todos os requisitos técnicos para aprovações das diferentes autoridades interessadas. Só em 2019 o projeto foi revelado na sua primeira apresentação pública num Congresso Internacional da Esalq-Log. A partir daí temos tido reuniões com o Governador do Estado Flávio Dino, Vice-Governador Carlos Brandão, Secretário de Projetos Estratégicos Luís Fernando Silva, Ministra da Agricultura Tereza Cristina, Ministro das Infraestruturas Tarcísio Freitas.

A reação das diversas autoridades tem sido excelente e de entusiasmo pois o TPA vai responder a muita procura reprimida em termos de Agronegócio e Minério de ferro e agora mais recentemente ao Projeto Aeroespacial Brasileiro no Centro de Lançamento de Alcântara e irá gerar um crescimento estimado pela UFMA de 20% no PIB do Maranhão.

O TPA será um investimento privado. Os recursos advirão apenas da GPM ou também de outros potenciais investidores?

Os recursos virão da GPM, de operadores de carga, e de investidores locais e internacionais.

No presente, as grandes obras de infraestruturas no Brasil estão sendo realizadas por construtoras chinesas. O TPA também poderá ser construído por construtoras chinesas ou poderão participar construtoras de outros países, incluindo algumas portuguesas?

Sim, poderão participar quaisquer construtoras nacionais e internacionais. As portuguesas têm um renome internacional inquestionável e obviamente também poderão participar particularmente as que já estão no mercado Brasileiro.

Início da operação deverá ocorrer em 2024

Qual é a previsão da aprovação final do projeto, início das obras e posterior entrada operacional em atividade?

Aprovação final do projeto até dezembro 2021



Promotores do TPA reúnem-se com o Governador do Piauí, Wellington Dias

- Início das obras Janeiro 2022
- Início da operação janeiro de 2024 FASE 1 (até 10Mtpa)
- Início da operação janeiro de 2027 FASE 2 (até 180 Mtpa)
- Início da operação janeiro de 2029 FASE 3 (até 350 Mtpa)

Como é que o TPA se interligará com as ferrovias e hidrovias que já trazem minérios e grãos para os portos maranhenses? Serão necessárias novas infraestruturas tanto ferroviárias como hidroviárias?

Temos um ramal de 215 km, que faz parte do contrato de adesão com o Ministério das Infraestruturas, ligando em Alto Alegre do Pindaré a Estrada de Ferro Carajás e um segundo ramal (em estudo) perfazendo a denominada Estrada de Ferro do Maranhão ligando a Ferrovia Norte Sul em Imperatriz. Com a recente adjudicação do tramo Central da FNS a Rumo entre Palmas e Estrela d'Oeste o TPA ficara com acesso ferroviário ao coração do Agronegócio do Brasil que este ano se tornou o maior exportador mundial de Soja.

Cargas virão do Centro-Oeste, Nordeste e Norte do Brasil

As cargas a serem operadas no TPA virão de que estados brasileiros?

Minério de Ferro principalmente do Pará. Soja e Milho do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), Nordeste do Mato Grosso e Goiás.

Importação de Fertilizantes, de gás natural, combustíveis e carga geral.

Como é que TPA poderá constituir uma mais-valia face às estruturas portuárias existentes e fazer a diferença no contexto da movimentação portuária brasileira?

O TPA será o único porto brasileiro com todos os cais a cota -25 e o maior porto do Brasil com capacidade de embarque de até 350 Mtpa permitindo o escoamento de minério de ferro e grãos da forma mais econômica e sem qualquer restrição.

A GPM é um trabalho conjunto e portugueses e brasileiros

A GPM resultou de uma iniciativa de dois investidores portugueses - Paulo Salvador e Nuno Martins - que atravessaram o Atlântico em 2010 para criarem novas soluções de infraestruturas no Brasil. Valeu a pena?

A GPM resulta do trabalho conjunto de diversos colaboradores diretos e indiretos, portugueses e brasileiros, mas sempre com um grau de competência e experiência distintivas nas suas áreas, assim como sócios do TPA desde o primeiro momento e outros que estão em fase de formalização, sendo que nós somos a face mais visível.

Singrar num mercado que não é o nosso de raiz requer resiliência e capacidade de adaptação e inovação, mas após o conhecimento do mercado podemos dizer que tem valido muito a pena e que a aposta é para manter e reforçar a presença.

Para além do TPA, a GPM possui algum outro projeto para futura implementação no Brasil?

Sim temos diversos projetos em diferentes estados de desenvolvimento, mas no momento o foco principal é o TPA.

E quanto a Portugal tem alguma perspectiva de investimento no setor em Portugal? Como observa o relacionamento marítimo e portuário entre o Brasil e Portugal?

Nos estamos sempre atentos a novas oportunidades e não descartamos investimentos futuros em Portugal. ◀