

ID: 90097660

11-12-2020 | Et Cetera

ENTREVISTA

# RÚBEN EIRAS

## “Em 2022 vamos abrir 450 candidaturas para projetos em portos”

O Fórum Oceano e a Beta-i ganharam a ‘call’ da Comissão Europeia para liderar a Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network que distribuirá entre 391 portos atlânticos os 30 melhores projetos a desenvolver em 30 portos. Rúben Eiras coordena a iniciativa no Fórum Oceano.

JOÃO PALMA-FERREIRA

jferreira@jornaleconomico.pt

**R**úben Eiras, de 43 anos, doutorado pelo ISCTE e pela Academia Militar, ex-gestor de Ciência e Tecnologia da Galp Energia, ex-diretor

do Programa de Segurança Energética da FLAD e ex-diretor-geral da Política do Mar vai mergulhar literalmente num oceano de projetos, que terá uma contagem decrescente até 2022, precisamente no ano em que vão abrir as candidaturas das *startups* aos 450 projetos que serão acolhidos para uma rede de 391 portos do Atlântico, com posterior triagem dos 30 projetos considerados com maior potencial, a desenvolver em 30 portos repartidos entre a União Europeia, os Estados Unidos, o Canadá e a Noruega. As candidaturas serão enviadas para a Beta-i e para a sede do Fórum Oceano, que gostaria que nessa altura já não estivesse nas atuais instalações da Associação Comercial de Lisboa, na rua das Portas de Santo Antão, em Lisboa, mas nas instalações do futuro “Campus do Mar”, entre a marina de Pedrouços e o Dafundo, no concelho de Oeiras. Rúben Eiras coordena a área da Economia Azul do Fórum Oceano nas componentes de empreendedorismo, inovação, investimento e financiamento neste projeto, e em entrevista ao Jornal Económico e ao programa “Primeira Pessoa” da JETV, explica que o Fórum Oceano e a Beta-i ganharam a *call* da DG Mare da Comissão Europeia para liderar a Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network que visa constituir-se como a rede dos 391 portos atlânticos que vão acelerar as *startups* da Economia Azul, e tem o apoio do “Dubai Ports World”, maior fundo de investimento para infraestruturas marítimo-portuárias sustentáveis (com cinco mil milhões de dólares) e do BNP Paribas, enquanto parceiro estratégico.

**Parece um projeto muito ambicioso...**

Sim. É um projeto ambicioso. E à primeira vista pode parecer ambicioso demais. Mas o facto é que ganhámos a *call* na Comissão Europeia. O projeto tem dois anos de duração.

Pretende ser um piloto de uma rede de aceleração da Economia Azul, de *startups* dos vários negócios da economia azul que irá utilizar a rede de portos da União Europeia, acrescentando também os da Noruega, dos Estados Unidos e do Canadá.

**Esses portos serão hubs da Economia Azul?**

Os portos convencionalmente, até hoje, têm sido percebidos apenas como plataformas logísticas para transporte de carga e movimentação de passageiros. Contudo, devido não só às transformações tecnológicas na área da energia, no digital, bem como também à revalorização do ativo mar, seja pelo aproveitamento cada vez mais permanente do mar para aquilo que é a sua utilização para transporte através de navegação, ou pelas atividades como a pesca – excluindo a atividade da exploração *offshore* de petróleo e gás –, a verdade é que está a aumentar o nível das atividades económicas que utilizam o mar durante maior tempo. Estamos a falar da eólica *offshore*, que começou por ser fixa no norte da Europa, mas que neste momento para responder àquilo que são as novas necessidades energéticas de baixo carbono tem de mover-se para o *offsho-*

*re*. Estamos a falar também da aquacultura, que para ganhar dimensão num país como Portugal, devido ao mar que tem – que é um mar profundo e com grande agitação marítima –, para conseguir ter viabilidade, tem de mover-se para o *offshore* e sobretudo para soluções completamente submergidas.

**Quem apoia a rede europeia do Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network?**

Neste universo de 391 portos, conseguimos ter como parceiro estratégico a Associação Internacional de Portos, que nos permite ter um acesso à sua rede de associados, e temos o apoio de 15 fundos de investimento privados, o apoio institucional do embaixador Peter Thomson, o enviado especial para o oceano das Nações Unidas e o apoio institucional do ministro da Economia, Pedro Siza Vieira. Além disso, temos o apoio direto de cerca de 30 empresas globais e europeias na área do *shipping* e de outras áreas da Economia do Mar.

**O que é que o projeto vai fazer?**

No primeiro ano, vamos identificar dez redes temáticas da Economia Azul dentro do universo dos 391 portos, que irão cooperar entre si.

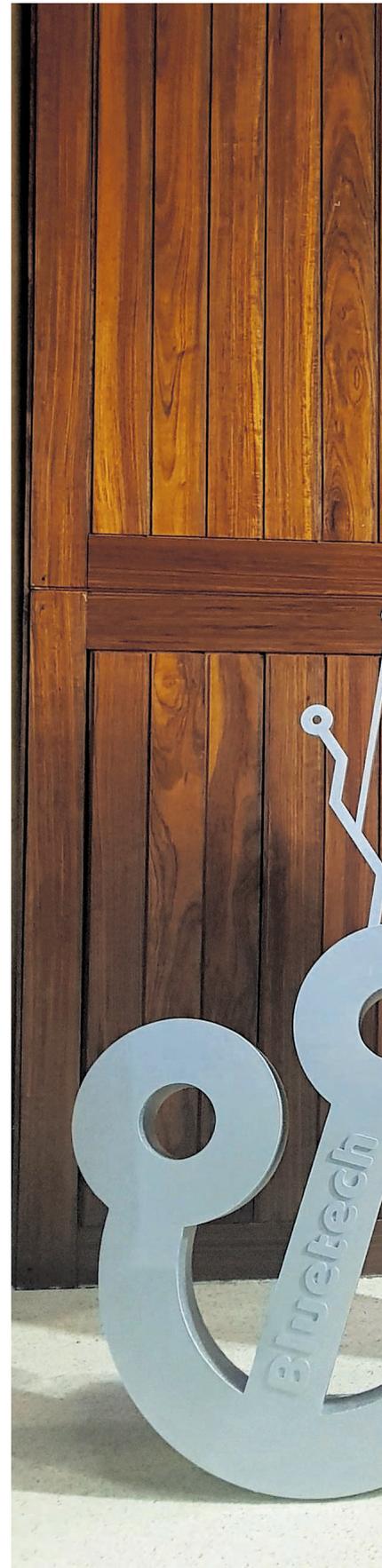
**Com que objetivo é que os portos vão cooperar entre si?**

Para contribuírem para a diversificação das receitas dos portos. Os portos essencialmente vivem de duas fontes de receitas: da movimentação de carga e da movimentação de pescoas. Contudo, os portos são o *interface* entre mar e terra, por excelência. Quando se olha para aquilo que é a Economia Azul, e sobretudo para as atividade emergentes, as energias renováveis oceânicas, a aquacultura *offshore*, a biotecnologia azul, e toda a fileira do digital para o oceano, do que é que estas empresas necessitam? De acesso permanente ao mar, logisticamente previsível e sobretudo a custos controlados.

**Ou seja, precisam de estar dentro dos portos?**

“

**Quando olhamos não só para os portos comerciais, mas também para os portos de pesca, muitos deles estão ou em desuso ou abandonados**





Quase todas as *startups* e as empresas que não são *startups* mas que ainda não desenvolveram operações no mar, não estando instaladas dentro de um porto, têm de pedir um licenciamento ao ambiente, outro licenciamento à capitania, e mais uma série de outras burocracias que não só têm um conjunto de imprevisibilidades e incertezas relativamente ao processo legal – portanto, são um custo de contexto –, como também essa incerteza redundando em muito mais tempo que têm de gastar para inovar e colocar um produto no mercado. Para os portos que não estão no campeonato do porto de Roterdão, ou seja, no campeonato da primeira liga, como o nosso porto de Sines, os portos que são médios ou pequenos, isto significa uma oportunidade, para se conseguirem reposicionar no mercado, ter uma fonte adicional de receitas.

#### De que forma?

Quando olhamos não só para os portos comerciais, mas também para os portos de pesca, muitos deles estão ou em desuso ou abandonados, ou subutilizados devido ao declínio da pesca por variadíssimas razões, esta é efetivamente uma oportunidade de pegar nessas infraestruturas e reestruturá-las para serem ou pequenos estaleiros dos portos de pesca, ou serem reutilizados para as energias renováveis oceánicas, sejam elas das energias das ondas, que ainda é uma tecnologia emergente, ou para negócios integrados entre processos de aquacultura e de fábricas de processamento de pescado local ou de bases para operações logísticas de navios para aquacultura. Isso terá um efeito de arrastamento e multiplicador naquilo que vai para além da operação central da aquacultura que é produzir pescado, desde a manutenção da jaula, à manutenção e reparação do navio e ao desenvolvimento de tecnologias digitais e de *hardware* para a operação remota da estrutura da aquacultura, e isto sem excluir as populações locais, mas, pelo contrário, integrando-as e dando-lhes diversificação de rendimentos.

#### Qual é o valor global do orçamento para a atividade nos dois anos iniciais?

No primeiro ano, vamos fazer esse mapeamento seguindo o racional de ver como é que os portos médios e os pequenos poderão cooperar entre si, no desenvolvimento integrado entre os vários países que participam nesta rede, designadamente, Portugal, Espanha, França, Holanda, Irlanda, Noruega, Estados Unidos e Canadá. No segundo ano será implementado um programa de aceleração de *startups* para acelerar as dez áreas do Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network, tendo como objetivo identificar 450 *startups* para, no final, ficarem 30 *startups* a desenvolverem 30 pilotos em 30 portos. Queremos conseguir atrair para essas *startups* o mínimo de seis milhões de euros que é o previsto para que essas *startups* avancem nos seus negócios, instalando-se nos portos. São seis milhões de euros da iniciativa privada, ou seja, dos fundos de investimento privados que já nos apoiam na fase de candidatura. No final destes dois anos, voltaremos a aplicar novos ciclos de aceleração e de desenvolvimento da comunidade. São seis milhões de euros para os 30 projetos, em valores mínimos, para *startups* que vão desenvolver certo tipo de pilotos. Estamos a ser conservadores nas previsões utilizadas. Vamos ter 10 temas, 10 redes temáticas de Economia Azul, que vão desde o digital às renováveis, passando pela aquacultura. É muito provável que o valor

global seja maior, mas o objetivo mínimo são conseguir seis milhões de euros do sector privado, de fundos de investimento privados, para acelerar as 30 *startups* que daqui saírem. Mas o objetivo mínimo é de seis milhões de euros e ainda há outro objetivo consequente que é com as 30 soluções, promover o corte mínimo de 100 mil toneladas de CO2 nas operações marítimo-portuárias. As soluções que venham a ser financiadas nesta primeira vaga, todas elas terão uma sinergia com a infraestrutura dos portos participantes.

#### Pensando nos projetos de produção de energia eólica e repartindo os seis milhões pelos 30 projetos, dará uma média de 200 mil euros por projeto. Não dará para desenvolver projetos com alguma escala...

Se estivermos a falar, por exemplo, de *software* de modelação e previsão ou de otimização de *design* das infraestruturas, esse valor será suficiente. Se estivermos a falar de um piloto de *hardware* para colocar no mar, à escala de protótipo, provavelmente será insuficiente. Para fazer um piloto desses terá de ser angariado muito mais financiamento privado. A questão depende daquilo que serão as 450 candidaturas que iremos receber. Há este grau de incerteza que temos no processo. O programa de aceleração, gerido pela Beta-i, é desenhado de acordo com aquilo que serão as necessidades das empresas e dos portos europeus, noruegueses, norte-americanos e canadianos, participantes no projeto. É *tailor-made* a esse nível. Daí que se houver uma linha de aceleração que tenha como objetivo, por exemplo, desenvolver uma tecnologia *offshore* flutuante com determinado tipo de características e se isso é requerido por uma determinada empresa ou grupo de empresas, naturalmente que se for desenhado dessa forma, no final do processo surgirá o financiamento necessário para que essa solução surja.

#### O problema do plástico, da poluição marítima, tem sido muito combatido, promovendo tentativas de retirar o plástico que anda à deriva nos oceanos. Este projeto poderá propor soluções nessa valência?

Com certeza. Essa área também está prevista no projeto do Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network. A questão do plástico é um problema de logística. Temos de ter uma solução logística eficiente para a sua recolha, mas depois toda a área portuária tem de estar logisticamente preparada para que este processo seja também eficiente e rentável. Tudo aquilo que se inclui no paradigma da economia circular está previsto como uma das áreas prioritárias do Atlantic Smart Ports Blue Acceleration Network.

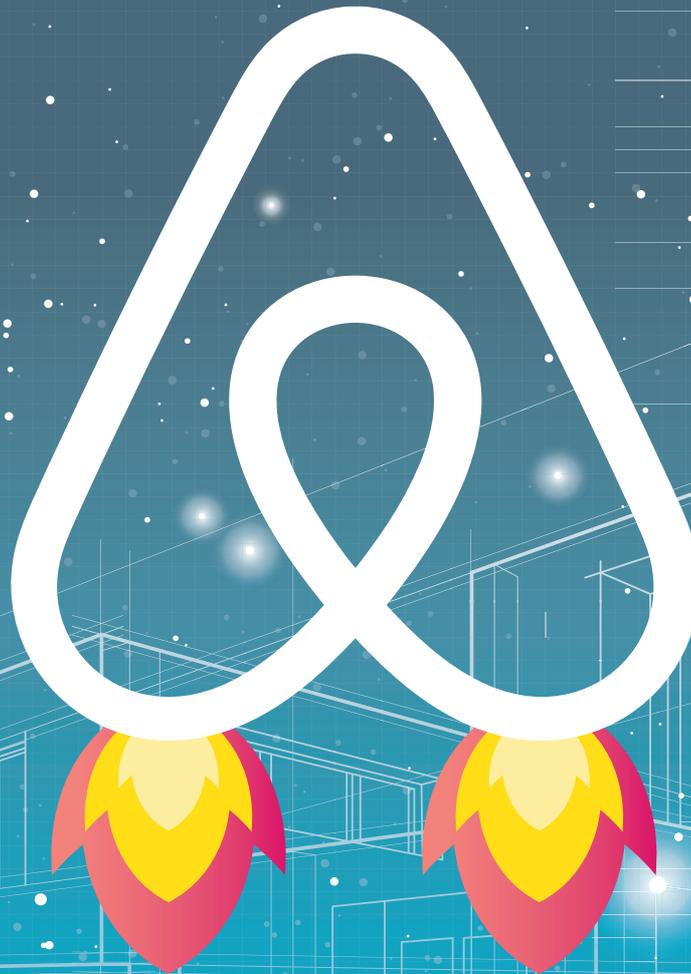
#### Se nos dois anos seguintes a 2022 a rede de 391 portos atlânticos resolvesse o problema dos plásticos que se encontram à deriva no Atlântico, a rede do Atlantic Smart Ports já seria muito meritória...

Isso seria fantástico. Além de ser um negócio bastante lucrativo, porque significaria aceder ao fabrico de plásticos a partir de material já existente, com custos provavelmente interessantes e impactos positivos visíveis. O sistema portuário é um sistema de conectividade e que exige a standardização da interoperabilidade entre diversos processos. Esta é uma das vantagens de ter esta rede de aceleração da Economia Azul com os portos no coração da sua estrutura. ●

# ET CETERA

11 DEZEMBRO 2020

Este caderno faz parte do Jornal Económico e não deve ser vendido separadamente.



# airbnb

## PANDEMIA NÃO TRAVOU A ESTREIA ESTELAR EM BOLSA DA GIGANTE DO ALOJAMENTO LOCAL

A ideia nem era original, mas a solução apresentada a anfitriões e hóspedes tornou a Airbnb - num sucesso global. De tal forma que parece ter um grande histórico, mas só nasceu há 11 anos, pela mão de três empreendedores de São Francisco. A pandemia trouxe um travão inesperado, mas os investidores ignoraram-nos na entrada em bolsa esta semana, no qual o valor mais que duplicou no dia de estreia. **Páginas 6 e 7**

Nuno Miguel Silva e Shrikesh Laxmidas

**ENSAIO** André Barata

**A cidade e a pandemia - a importância de fazer lugares** P4 e 5

**ENTREVISTA** Rúben Eiras

**“Em 2022 vamos abrir 450 candidaturas para projetos em portos”** P8 e 9

# #201