

"Queremos colocar o porto de Viana na rede principal dos portos europeus"

O porto de mar de Viana do Castelo vai ganhar um novo fôlego com a conclusão dos novos acessos rodoviários e com os investimentos nos estaleiros que permitirão a chegada de navios de maior porte. O presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) afirmou que há objetivos ambiciosos para o porto de Viana, nomeadamente, colocá-lo no mapa dos maiores portos europeus. A aposta na indústria naval e em energias renováveis são dois pilares para o desenvolvimento do porto e Nuno Araújo, em entrevista ao Semanário Alto Minho, admitiu ver com bons olhos a possibilidade, para já remota e polémica, de o porto estar incluído na cadeia logística do transporte de lítio explorado na região.

Idalina Casal

O Porto de Viana do Castelo é constituído por um porto comercial com quatro terminais, porto industrial adstrito aos estaleiros da West Sea, porto de pesca e porto de recreio. Dos 268 trabalhadores da APDL, cerca de 30 trabalham no porto de Viana.

"Consideramos o porto de Viana do Castelo como "tool port", o que significa que é um porto cuja movimentação de mercadorias ainda é feita pela Autoridade Portuária através de licenças de estiva. Ou seja, as empresas/operadores que estão no porto de Viana têm licenças de estiva para operar, não têm espaços concessionados à sua atividade", explicou o presidente da APDL, Nuno Araújo.

Na prática, as licenças de estiva são passadas por menos tempo do que as concessões. "A APDL está a equacionar a possibilidade de lançar uma concessão para carga geral no porto de Viana, mas a carga que se movimenta pode não justificar uma concessão", admitiu, indicando que em 2020, o porto de Viana movimentou 360 mil toneladas. "Para que perceba a diferença, em Leixões movimentamos 16,5 milhões de toneladas",

apontou. Nessa medida, o porto de Viana do Castelo é considerado "complementar" à atividade do porto de Leixões. "Além disso, tem outra importância significativa relacionada com os graneis sólidos (cereais) e com a construção naval. Por isso, fizemos o investimento significativo na dragagem dos acessos aos estaleiros navais", sublinhou Nuno Araújo, adiantando que essa empreitada de 17,5 milhões de euros por parte da APDL, apesar dos atrasos causados pela pandemia, está prevista terminar em maio deste ano. "O valor desse investimento já diz muito sobre a forma como a APDL vê o porto de Viana do Castelo e a importância que têm para o nosso negócio", complementou. Esta dragagem vai permitir que os estaleiros navais possam receber navios com 200 metros de comprimento, cerca de 30 metros de boca e seis metros de calado.

O sector industrial do porto de Viana do Castelo revela-se fundamental para a APDL pela especificidade da construção/reparação naval. "Temos feito a construção de novos navios, reparações e reconversão de navios de todo o mundo que passam de diesel para GNL (gás natural liquefeito) no porto de Viana que também tem sido o berço de projetos de energias alternativas. Não conheço, aliás, nenhum outro porto no país que tenha paralelo sequer com o que se faz no porto de Viana", realçou o presidente da APDL, admitindo os contributos dos projetos WindFloat e CorPower Ocean têm tido para esse desígnio. "O porto de Viana tem sido o embrião para estas empresas que irão produzir energias alternativas com recurso ao vento ou das ondas e essa tem sido a nossa especificidade", acrescentou.

Nuno Araújo destaca ainda que o porto de Viana do Castelo movimentava ainda graneis líquidos, cerca de 40 mil toneladas por ano, e renovou a licença para os cimentos "que hoje tem muito menos significado do que no passado".

Além da continuidade da construção e reparação naval e da aposta em energias renováveis, a APDL tem objetivos ambiciosos para o porto de Viana. "Estamos a pensar noutras soluções porque há várias empresas interessadas no porto de Viana, incluindo no serviço de Roll-On Roll-Off, conhecido por RORO. É um serviço em que as mercadorias entram e saem pelos próprios meios. Este é o segmento que mais cresce no porto de Leixões e estamos a preparar para lançar uma concessão de serviço público para esse serviço. Estamos em diálogo para perceber se essa concessão de serviço público pode abranger os dois portos. No fundo, seria como se o terminal mais a sul fosse em Leixões e mais a norte em Viana", explicou Nuno Araújo, complementando que este tipo de serviço implica um determinado tipo de navio (ferry) de grandes dimensões que transporta, por exemplo, camiões, desviando-os das estradas e evitando emissões de dióxido de carbono para atmosfera. "Estamos a equacionar se essa concessão de serviço público permite que haja um ponto de ligação entre um país e Viana, evitando sobrecarregar o porto de Leixões. Isso significa que, a acontecer, teremos de fazer alguns investimentos em terraplenos", antecipa.

A APDL e a Câmara de Viana do Castelo investiram também seis milhões de euros na empreitada dos novos acessos rodoviários ao sector comercial do porto de Viana do Castelo com o objetivo de reforçar a sua competitividade e alargando o seu hinterland. A previsão é que os camiões possam circular pelos novos acessos entre a A28 e o porto de mar em março deste ano.

No final de 2020, esta obra foi alvo de contestação por causa do abate de plátanos na Avenida do Cabedelo, em Darque, junto à entrada do porto comercial de Viana e, durante os protestos, levantou-se a questão da viabilidade económica deste porto de mar.

"Nunca me falaram que o minério (lítio) pudesse ser manuseado no porto de Viana do Castelo. Mas se isso vier a acontecer, o porto está disponível. Mas não significa que vale tudo. Significa que todas as operações têm um procedimento do ponto de vista ambiental e é altamente controlado."

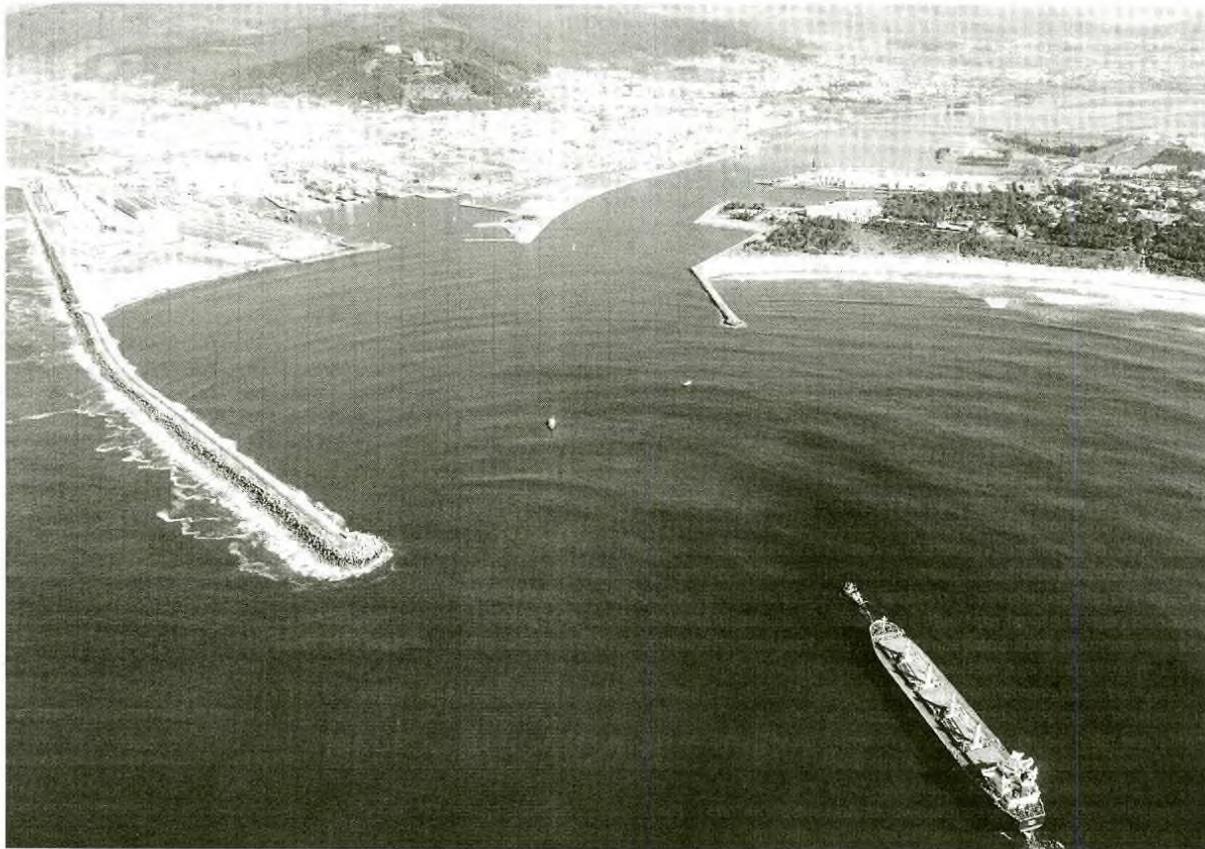




Ora, Nuno Araújo é taxativo a contrariar essas dúvidas. "Senão fosse a pandemia, o porto tinha registado um resultado positivo do ponto de vista operacional em 2020. E se queremos combater assimetrias e puxar pelas regiões, é necessário que o Estado seja capaz de investir em determinadas infra-estruturas. É um privilégio e representa uma enorme vantagem competitiva uma região ter um porto de mar operacional e isso não se resume a questões financeiras", afirmou, lembrando que os investimentos, públicos e privados, que têm sido feitos para o potenciar vão permitir criar mais emprego. "Não sei se na região haverá muitos investimentos com esta ordem de grandeza: estamos a falar de 17,5 milhões por parte da Autoridade Portuária e mais 15 milhões de euros do privado", observou.

Sobre os novos acessos rodoviários, Nuno Araújo lembra que "todos os quilómetros contam" para perceber a competitividade de uma região. "E o facto de termos simplificado e muito os acessos ao porto de Viana, permitindo que muitas indústrias se instalem ao longo dos acessos, irá aumentar a competitividade. Daí estamos a estudar se uma operação de RORO será viável ou não em Viana. Sem os novos acessos, nem estaríamos a equacionar isso", explicou, frisando que a APDL "não visa essencialmente o lucro, mas sim servir a região".

Nuno Araújo considera que a aproximação das empresas é vital para o porto de Viana do Castelo. "Tem a ver com a complementaridade de as empresas da região perceberem a importância que o porto tem para a região e o facto de o usarem estão a ser mais amigos do ambiente", referiu, assumindo que o objetivo da APDL é que as empresas olhem para o porto como uma solução logística. "E acredito que, se conseguirmos implementar o RORO em Viana, mais empresas passarão a olhar para o porto de Viana como solução em detrimento do porto de Leixões", acrescentou o presidente da ADPL, frisando que esta administração portuária tem sido "agressiva" na captação de clientes. "Ou seja, temos de colocar o porto de Viana cada vez mais no mapa como uma solução logística para as empresas. Este é um trabalho que estamos a fazer e agora é preciso que as empresas olhem para o porto como um elo numa cadeia logística", reiterou, considerando que, mediante os investimentos já feitos e o que se



perspectiva ganhar com eles "o porto de Viana tem futuro garantido".

"Estamos na vanguarda nacional e europeia da descarbonização"

Em relação à polémica em torno do abate dos plátanos, Nuno Araújo remeteu para todo o processo que permitiu a execução da empreitada, designadamente, a avaliação de impacto ambiental e o período de discussão pública. "Os valores ambientais, obviamente, que para nós são essenciais. E quando quisermos ter esse tipo de debate com a APDL podemos tê-lo. Fazemos a monitorização de muitos indicadores, não porque somos obrigados por lei, mas por opção, nomeadamente na qualidade do ar, água e ruído", frisou Nuno Araújo, lembrando que a APDL proibiu a entrada nos portos de Viana e Leixões de camiões mais poluentes, ao abrigo de um protocolo com a ANTRAM. Para que a adaptação seja gradual, foi previsto um período de transição para as viaturas que, a 31 de dezembro 2020, estives-

sem já registadas nos respetivos portos. Para os camiões EURO I e II, os classificados como mais poluentes, este período será de 24 meses e, as viaturas EURO III e IV, terão 36 meses para a adaptação. "Daqui a dois anos, só teremos camiões EURO V e EURO VI a entrar nestes dois portos, o que corresponde a um ganho de 150% na diminuição das emissões poluentes que resultam do transporte rodoviário das duas infra-estruturas. Portanto, estes dois portos estão na vanguarda nacional e até europeia no aspeto da descarbonização", sublinhou.

"Entrada na rede CORE permite aceder a fundos comunitários"

A este propósito, Nuno Araújo adiantou que a APDL comprou um camião elétrico que está a circular no porto de Leixões e é único no país. "Estamos também a falar com os motoristas dos camiões para que percebam que é necessária uma mudança e que o novo paradigma

energético vai atingir-nos a todos. Estamos a antecipar as metas impostas pela Europa porque a ADPL em 2023, pelo menos no transporte rodoviário, vai diminuir 50% das emissões poluentes", sustentou.

Outro dos objetivos da APDL para o porto de Viana do Castelo é colocá-lo na rede CORE - rede trans-europeia de transportes, o que significa, na prática, colocá-lo na rede dos principais portos europeus. A entrada de Viana nesta rede vai permitir aceder a fundos comunitários. "O porto de Viana, per si, atendendo à quantidade de mercadorias que movimenta, não consegue integrar a rede CORE. Por isso, temos passado à Europa a mensagem de que o porto de Viana é uma extensão do porto de Leixões, logo complementam-se e fazem parte da mesma unidade de negócio", esclareceu.

A APDL investiu cerca de dois milhões de euros na reparação do quebra-mar e estima que seja preciso investir mais 20 milhões na estrutura que garante o funcionamento do porto de Viana. "A reparação do quebra-mar é a nossa principal prioridade para os próximos anos e a

expectativa é que tenhamos fundos comunitários porque de outra forma será muito difícil para a APDL arranjar esse dinheiro. O quebra-mar não está em risco, mas como qualquer infra-estrutura precisa de manutenção. É como um automóvel que precisa de ir à revisão...esta é uma revisão que custa 20 milhões de euros", comparou, entre risos.

Em relação ao porto de recreio, com duas docas/marinas, Nuno Araújo refere que, ao abrigo da descentralização de competências, passará a ser da responsabilidade do Município. "As duas marinas carecem de alguma intervenção em reparações e depois logo veremos como iremos fazer o terminal de cruzeiros, em função do que vier a ser a resposta do sector a esta pandemia", elucidou.

Pandemia gera quebra de 4 milhões de euros

A APDL não ficou imune aos impactos da pandemia e, de acordo com Nuno Araújo, houve uma quebra de cerca de quatro milhões de



"Se me diz que o porto de Viana do Castelo pode integrar a cadeia logística do transporte desse minério, acho que a região só pode ficar muito satisfeita com isso..."

euros durante 2020 no volume de negócios, fruto da diminuição do consumo e, por consequência, das importações e exportações. "Em 2019 movimentamos mais de 19 milhões de toneladas e em 2020 fechamos o ano com pouco mais de 17 milhões de toneladas movimentadas. Estamos a falar de uma redução de 12% e em Viana do Castelo a redução está nessa média, apesar de ser medida em milhares de toneladas", especificou, acrescentando que o impacto da pandemia na APDL notou-se especialmente ao nível dos combustíveis tendo em conta que a Galp é o seu maior operador.

Lítio no porto de Viana?

"Adoraria que acontecesse"

"A notícia de que a Galp fecharia as suas fábricas na refinaria de Matosinhos acabou por originar uma quebra significativa na movimentação de granéis líquidos em Leixões. Estamos a falar em perder cerca de quatro milhões de toneladas, quando a nossa média é movimentar cerca de 20 milhões todos os anos", indicou.

Questionado sobre a possibilidade de o porto de Viana ficar associado à exploração de lítio na Serra d'Arga,

algo temido pela população e contestado por movimentos cívicos, Nuno Araújo admite que não tem nenhuma informação sobre o assunto, mas não esconde que "adoraria que isso acontecesse".

Essa hipótese foi afluída por Paula Veiga, vereadora do PSD de Viana do Castelo e ativista ligada aos movimentos que contestam a exploração mineira na Serra d'Arga, em entrevista ao Semanário Alto Minho, quando se referiu aos novos acessos rodoviários ao porto de mar. "Há muitos aspetos que não estão esclarecidos... tenho a percepção que a obra promove desenvolvimento, mas que tipo de desenvolvimento? O que está por trás desse problema todo é a exploração mineira que tem sido uma bandeira nossa", disse a vereadora.

"No país foi-se perdendo muito a tradição mineira... por exemplo, a exportação do ferro associado às minas de Moncorvo tem que passar pelo porto de Leixões e vai exigir um forte investimento. Portanto, se me diz que o porto de Viana do Castelo possa integrar a cadeia logística do transporte desse minério, acho que a região só pode ficar muito satisfeita com isso", afirmou, enquadrando a contestação na vida em democracia.

"Haverá pessoas a favor e outras contra... é da vida. Nós não temos nenhum contacto e é a primeira vez

que estou a ouvir essa possibilidade. Nunca me falaram que o minério pudesse ser manuseado no porto de Viana do Castelo. Mas se isso vier a acontecer, o porto está disponível. Mas não significa que vale tudo. Significa que todas as operações têm um procedimento do ponto de vista ambiental e é altamente controlado. Se o porto de Viana for colocado nessa cadeia logística, iremos oferecer os nossos serviços, desde que se respeitem todas as condições de segurança e do ponto de vista ambiental", vincou, salvaguardando que se essa possibilidade for real, o porto de Viana tem de constar na declaração de impacto ambiental da operação mineira.

Questionado sobre o podem os alto-minhos esperar da APDL, Nuno Araújo é taxativo:

"O que lhe posso dizer é que iremos continuar a valorizar o porto, investir na infra-estrutura para manter o que temos e aumentar a capacidade. Queremos dinamizar a atividade do porto, o que depois se traduz no desenvolvimento da qualidade de vida das pessoas. O nosso comprometimento é total na melhoria da capacidade do porto de Viana do Castelo e de responder a todas as solicitações das empresas da região, sejam elas de lítio, ou não, porque a nossa obrigação é serviço público."

Engenheiro mecânico e ex-deputado que quer tornar a ADPL num Green Tech Port

Nuno Araújo tem 43 anos e é natural de Penafiel. É licenciado em Engenharia Mecânica, pela Universidade do Minho, e tem um Master of Business Administration (MBA) Executivo, na Porto Business School. Foi presidente do Conselho de Administração da Fundação para Divulgação das Tecnologias de Informação (FDTI), diretor de Desenvolvimento de Negócio e Internacionalização na EQS, sócio-gerente e diretor da Divisão Industrial da EQS e perito especializado na Sociedade Geral de Superintendência (SGS) Portugal.

Entre 2015 e 2018, foi chefe de gabinete do então secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares e atual ministro das Infra-estruturas, Pedro Nuno Santos, do Governo liderado por António Costa. Foi nessa altura que Nuno Araújo assumiu o Conselho de Administração da APDL, na qualidade de vogal. Passou a presidente da APDL no final de junho de 2020, substituindo Guilherme Rego nessa função. "Do ponto de vista da experiência, exercer esta função tem sido muito gratificante. O desafio não é muito diferente do que eu já tinha quando era vogal. Nessa altura, era responsável pela Divisão de Obras e Equipamentos e pela Direção de Sistemas de Informação que são os dois vectores responsáveis por mais de 90% do investimento da APDL, o que já representava muitos desafios pela frente, até porque o nosso foco é conseguir ser um Green Tech Port, ou seja mais amigo do ambiente e tecnologicamente mais avançado, sendo que a tecnologia contribuiu também para a diminuição da pegada ambiental", referiu o presidente, adiantando que a APDL vai construir o primeiro Data Center Tier III público no país, cuja obra se espera que comece ainda este ano. "Estamos a apostar também muito na ferrovia que hoje representa 10% da carga movimentada. Estamos em diálogo com a IP para termos terminais rodoferroviários para serem incorporados nesta rede "ferro-



marítima". Acreditamos que dentro de três a quatro anos iremos mais que duplicar a quantidade de carga movimentada por ferrovia", apontou, realçando que as melhorias tecnológicas, digitalização do negócio e transição energética vão sendo implementadas também no porto de Viana. "Compramos dois rebocadores novos para o porto de Leixões e pretendemos desviar pelo menos um dos rebocadores para Viana, melhorando esse serviço público que é único no país", salientou.

De setembro de 2009 a junho de 2011, Nuno Araújo foi eleito deputado pelo PS à Assembleia da República, integrando a Comissão Parlamentar de Assuntos Económicos, Inovação e Energia, Comissão de Educação e Ciência, Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações e a Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar à atuação do Governo em relação à Fundação para as Comunicações Móveis.

Depois de ter trabalhado no sector privado e agora estar no público, Nuno Araújo diz que tem tentado aproveitar as melhores aprendizagens dos dois lados e considera a APDL como "a mais importante empresa da região norte" pelo impacto que gera. "É que não se traduz no número de trabalhadores diretos que tem nem no seu volume de negócio. Traduz-se na sua capacidade de se relacionar do ponto de vista social porque ADPL é música, cultura, preservação do património, promoção de turismo, desporto e até proteção da nossa vida", concluiu.



sambiental
www.sambiental.pt

Serviços de Limpeza e Desentupimentos Saneamento
966 067 267

SEMANÁRIO

1,80€
(IVA INCL)

Nº 1519 - 3 DE FEVEREIRO DE 2021
DIRECTOR: FERNANDO DA SILVA PEREIRA - SAI À QUARTA-FEIRA

ALTO MINHO

Roady
CENTRO AUTO

TEL. 258 359 150

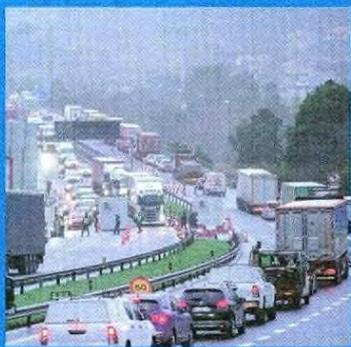
MAZAREFES - VIANA DO CASTELO

DE SEGUNDA A SÁBADO DAS 9H ÀS 19H
DOMINGO DAS 10H ÀS 12H30 E DAS 14H ÀS 18H

"Espero que o novo mercado se faça rápido porque aqui não presta"



Caos voltou à fronteira de Valença



Domingo sombrio em Paredes de Coura



Rafa e Jorge ensinam jovens árabes a evitar golos e já viveram aventuras no deserto



Nuno Araújo: "Porto de Viana está preparado para o lítio"



Américo Fernandes:

"Pandemia obriga Bombeiros de Ponte de Lima a ter de arrumar a casa outra vez"



Intermarché
PONTE DE LIMA SUPER

Levante as suas compras no **DRIVE** ou receba-as em casa

loja online

SIMPLES, CÓMODO E RÁPIDO

MARKA **PORSI**
A BODICA

VIVER BEM AO MELHOR PREÇO.