

ID: 108682524

18-12-2023

CARLOS CORREIA PRESIDENTE DO PORTO DE SETÚBAL

“Os factos desmentem os que tentaram manipular a opinião pública contra as dragagens”

APSS diz que as evidências científicas confirmam o que diziam os estudos ambientais sobre as dragagens e atira que este caso devia ficar de exemplo para outras obras polémicas

Francisco Alves Rito

No final do ano do centenário, o presidente da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS) dá uma entrevista a O SETUBALENSE para fazer o balanço das comemorações, que diz terem atingido os objectivos de aproximar o porto da comunidade, e falar das grandes questões recentes e futuras da actividade portuária. Sobre as dragagens, concluídas há três anos, afirma que os resultados desmentem os críticos e que os contestatários de futuras obras não devem esquecer o que se passou em Setúbal.

Como avalia o ano de comemorações do centenário, que agora termina?

Pela adesão demonstrada, é possível afirmar em jeito de balanço que as iniciativas do programa do centenário do Porto de Setúbal foram um sucesso e cumpriram plenamente os objetivos delineados, de nos darmos a conhecer, para mostrar o que fazemos e melhorar a percepção dos setubalenses sobre o nosso porto. Também tínhamos como finalidade promover o envolvimento e participação de todos os nossos

parceiros, município de Setúbal, empresas, centros de investigação e ensino, associações de pescadores, associações ambientalistas e de todos os cidadãos, de forma a assegurar um objetivo que é de todos nós, o desenvolvimento sustentável da actividade portuária no estuário do Sado e, simultaneamente, promover o crescimento económico, a economia azul e o bem-estar local, regional e nacional.

Foi um ano especial e muito positivo para a promoção e sensibilização da comunidade setubalense para as diferentes áreas e aspetos da actividade portuária e da contribuição do porto para o desenvolvimento económico e criação de emprego na região, mas também, do enriquecimento da relação entre a população e o binómio porto-cidade.

As comemorações repartiram-se em duas áreas principais: as de debate e reflexão - os fóruns - e as de mostra e memória - as várias exposições. Os objetivos de umas e outros foram atingidos?

As comemorações do centenário proporcionaram a realização de um grande número de iniciativas abertas ao público com o objetivo principal de dar a conhecer e aproximar o porto à população. Por um lado, foram realizadas iniciativas desde visitas orientadas, passeios marítimo-turísticos, actividades culturais e visitas a navios, por outro lado, foi desenvolvido o Fórum: Investir, Inovar e Descarboxonar, sob o qual decorreram cinco seminários.

Quer a oferta de experiências com enfoque na actividade portuária, quer o debate e a reflexão sobre o passado, o presente e o futuro do porto, proporcionaram à população uma diferente e mais próxima percepção da realidade, daquele que é um parceiro sempre presente e disponível para o desenvolvimento da região, no apoio à actividade económica, na criação de emprego qualificado e às empresas.

Que evento ou aspecto destaca?

De um modo geral, todos os eventos tiveram a sua relevância nas diversas áreas que abrangemos, no entanto podemos afirmar que junto da população o evento que teve mais impacto foi a Corrida do Porto de Setúbal - que, aproveitamos para adiantar, se realizará novamente em 2024 - com a adesão de 1000 participantes, também os fóruns tiveram especial relevância pela diversidade das temáticas abordadas e pela distinção e especialidade dos oradores presentes nos painéis que em muito elevaram e dignificaram estes eventos. Também as Festas da Baía de Setúbal com a presença dos grandes veleiros no Cais 2, para o que foi de extrema importância a parceria com a Marinha Portuguesa, marcaram o programa das comemorações, com mais de 20 mil visitantes, entre alunos das escolas e população em geral. Fechamos as comemorações com o lançamento do IV Volume dos Cadernos do Arquivo, intitulado “Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Setúbal e do Rio Sado - Da Fundação à Inauguração das Modernas Infraestruturas Portuárias (1923 - 1934)”, da autoria de Diogo Ferreira.

Aos 100 anos, quais são os dois ou três maiores desafios do Porto de Setúbal?

A APSS implementou uma estratégia de desenvolvimento, denominada HUB2GREEN Setúbal.

A nova estratégia do Porto de Setúbal 2030 pretende diversificar as diferentes áreas de negócio e oferecer serviços logísticos para as indústrias e energias verdes, visa aumentar a eficiência e reduzir custos através da inovação e da aposta em novas tecnologias, bem como, alargar o hinterland pela complementaridade e articulação logística com o porto de Lisboa, da nova ligação ferroviária a Espanha, gerando mais valor para os serviços logísticos oferecidos por este cluster portuário alargado.

É um objetivo transformar o Porto de Setúbal num Hub económico

de desenvolvimento sustentável na cidade, na região e no País, parte imprescindível de cadeias logísticas sustentáveis de base para a localização de novos negócios, de novos clusters da reindustrialização, das novas energias, das energias verdes e economia circular, da inovação e da bio-economia.

Pretende-se transformar o Porto de Setúbal, num Hub Atlântico de nova geração com pegada ambiental mínima, digitalizado e automatizado, associado às cadeias de abastecimento verdes da próxima geração, numa visão holística das questões económicas, sociais e ambientais para a criação de valor através: da captação de mais mercadorias, da captação de novos investimentos em setores emergentes nas áreas das novas tecnologias, da logística, dos novos combustíveis marítimos e das energias renováveis offshore e do desenvolvimento de plataformas de desenvolvimento tecnológico ligadas à investigação, ao desenvolvimento e à inovação. A APSS assumiu um compromisso com os ODS (Objectivos de Desenvolvimento Sustentável da

Não é lícito concluir que os golfinhos nasceram devido às dragagens, mas é justo depreender que nasceram porque existem condições ambientais

Agenda 2030) da ONU através da adesão à UN Global Compact. São objetivos muito desafiantes, mas que têm de ser enfrentados com a resiliência de todos os parceiros, trata-se de uma estratégia verde que visa reduzir o consumo de energia e emissões em 40% até 2030; apostar na transição energética e neutralidade carbónica; promover a intermodalidade sustentável; aprofundar a ligação cidade porto; proteger o ambiente e salvaguardar o capital natural e os serviços dos ecossistemas do estuário do Sado e zonas adjacentes, que incluem a qualidade do ar, da água e do ruído.

Uma das necessidades há muito identificadas é a modernização da ligação ferroviária. O que falta e quando espera que avance a obra?

O Projeto Rail2Green - Electrificação do Last-mile ferroviário, que tem por objetivos reduzir os constrangimentos identificados na ligação dos terminais à rede ferroviária nacional, é um projecto estratégico, desenvolvido em conjunto com a IP-Infraestruturas de Portugal, abrange um conjunto de intervenções, entre as quais a electrificação das linhas ferroviárias de acesso aos terminais portuários, melhorias operacionais e de segurança, aumento do seu comprimento para ampliar capacidade de receção de comboios, e que vai permitir, designadamente, a receção/expedição de composições com 750 m, que são o standard da interoperabilidade que está a ser adotado para a rede ferroviária nacional e restante rede ferroviária europeia. O lançamento do concurso para este projeto incluindo a empreitada e a fiscalização está pronto e teve já data prevista, no entanto os recentes acontecimentos políticos condicionaram o seu lançamento, pelo que este procedimento será efectivado assim que as condições políticas o permitirem.

As dragagens foram concluídas há sensivelmente três anos. Que conclusões já se podem

ID: 108682524

18-12-2023

tirar? Já há estudos ambientais? O aprofundamento do canal resultou em pleno, em todo o percurso previsto?

Em Novembro de 2022, foi publicado o Relatório da Campanha Extra da Qualidade da Água, onde se concluiu que os parâmetros monitorizados naquela campanha se encontravam dentro dos limites de qualidade de águas superficiais estabelecidos na legislação e não foi indicada a necessidade de medidas de minimização ou programas de monitorização adicionais. Por outro lado, têm vindo a ser percecionados relatos vindos de pescadores e utilizadores do rio Sado de que existe mais peixe, mais vida no rio, e que as águas estão aceitavelmente limpas. Finalmente, numa notícia publicada pelo vosso jornal, foi-nos dada a feliz novidade de que nasceram, em 2023, mais seis golfinhos na família residente no estuário. Segundo a mesma notícia, não nascia nenhum golfinho há quatro anos. Não é lícito concluir que os golfinhos nasceram devido à execução das dragagens, como é evidente, mas é justo depreender que nasceram porque existem condições ambientais que o permitiram. Estas são evidências científicas e factos, que desmentem todos aqueles que, de forma pouco sustentada e leviana, tentaram manipular a opinião pública contra o processo de dragagens e vêm confirmar os dados de que a APSS dispunha nos estudos que tinha realizado e que devem servir de exemplo de reflexão para situações futuras.

Os ganhos que se esperavam com as dragagens já estão a aparecer?

Devemos ter sempre presente que o Porto de Setúbal está inserido num setor altamente competitivo em acelerado processo de evolução e inovação em que compete diretamente com os portos ibéricos e europeus, pelo que a sua estratégia terá que estar alinhada com as principais tendências da descarbonização, da transição energética e digital, da inovação e da economia circular, que estão a acontecer nos portos e no transporte marítimo. Dos investimentos que o Porto de Setúbal tem vindo a fazer para a modernização tecnológica, a transição energética e a descarbonização um dos principais, que permite posicionar o porto na primeira linha do shipping mundial, foi a melhoria dos acessos marítimos. Actualmente, é possível receber navios mais modernos e eficientes ambientalmente, com benefícios evidentes para a competitividade e atractividade do porto.

As novas condições oferecidas, ao



Foi um ano especial e muito positivo para a sensibilização da comunidade setubalense

Os relatos de pescadores e utilizadores dizem que existe mais peixe, mais vida no rio, e que as águas estão aceitavelmente limpas

Até Setembro, o Porto de Setúbal cresceu 5,4% em relação ao mesmo período em 2022

nível dos mais modernos portos de média dimensão, têm sido destacadas pela Comunidade Portuária de Setúbal como a obra mais impactante para assegurar o futuro do porto e tornar atractivo o investimento nas infraestruturas portuárias, nas indústrias já instaladas e em novas que pretendem iniciar as suas operações junto à área portuária. A validade desta posição da CPS, tem sido confirmada pelos novos investimentos anunciados e pelos outros em carteira, são investimentos elevados, dos já anunciados na ordem dos 2 mil milhões de euros e feitos por privados, que demonstram que o Porto de Setúbal está agora em condições de valorizar a aposta destes investidores. É já um grande ganho para o porto e para a região. Importa ainda ter presente, que o ano de 2023 tem vindo a ser um ano de

crescimento, até Setembro, o Porto de Setúbal teve um movimento de cerca de 4,8 milhões de toneladas, mais 5,4% em relação ao mesmo período em 2022. Como principais destaques, a carga ro-ro evidenciou robustez, com 236 mil viaturas movimentadas, um incremento de quase 19%, face a 2022, com a exportação a representar 62,4%, relativamente ao movimento total, enquanto, por outro lado, continua a ser consistente o desempenho da carga fracionada, com mais de 983 mil toneladas movimentadas, um aumento de 7,6%, em comparação com o período homólogo em 2022, sustentada maioritariamente pela produção industrial oriunda da região.

Quanto aos terminais, em que ponto estão as renovações das concessões? Incluindo da Lisnave.

A APSS analisou as propostas dos actuais concessionários do Terminal Multiusos Zona 1 concessionado à Tersado e do Terminal Multiusos Zona 2 concessionado à Sadoport, tendo concluído face ao plano de desenvolvimento e aos investimentos previstos estarem em condições de se iniciarem as negociações para a sua prorrogação pelo prazo de 10 anos tal como previsto contratualmente, tendo por proposta à tutela o início do processo negocial para as suas prorrogações. Relativamente à concessão da Lisnave, como é do conhecimento, não é actualmente uma concessão da APSS, sendo o Estado diretamente o concedente, sendo que a APSS manifestou o interesse e a conveniência de assumir a posição de concedente, ou seja, em nosso entender e previamente a qualquer decisão sobre o futuro da actual concessão da Lisnave, será necessário clarificar este aspecto.

Complementarmente estão em desenvolvimento os estudos técnicos, económico-financeiros e ambientais tendo em vista o lançamento da concessão até 2025 para o TMM -Terminal Multiusos da Mitrena que prevê a construção do novo cais com 350 m, do terraplano e pavimentação de 15ha, o prolongamento da ferrovia e a dragagem de estabelecimento fundos de 13,5 m, num investimento estimado de cerca de 60 milhões de euros.

O alargamento do terminal roll-on roll-off?

No segmento do ro-ro o ano de 2023 tem vindo a ser um ano de crescimento. Até Setembro, o Porto de Setúbal teve um movimento de 236 mil viaturas, um incremento de quase 19%, face a 2022, consolidando a sua posição como principal porto

nacional no segmento da carga ro-ro, prevendo a estratégia que delineámos para o Porto de Setúbal o reforço da capacidade de movimentação neste segmento para dar suporte ao importante cluster da indústria automóvel existente na região, atrair novas indústrias deste cluster e posicionar o Porto de Setúbal como um dos principais portos ibéricos na rede de portos que dão suporte ao mercado global do ro-ro.

O projeto de Expansão do Cais e Área de Parqueamento do Terminal Ro-Ro, está incluído nos investimentos estratégicos do Porto de Setúbal. Tem como objectivo aumentar a capacidade operacional do terminal, de forma a atender à crescente procura por serviços de transporte de veículos, agilizando as operações de carga e descarga. Terá um investimento de cerca de 31 milhões de euros e um prazo previsto de desenvolvimento, de 2024 a 2027.

Neste sentido dois projectos estão incluídos nos investimentos estratégicos do Porto de Setúbal.

O projeto de Expansão do Cais e Área de Parqueamento do Terminal Ro-Ro, que tem como objetivo aumentar a capacidade operacional do terminal, de forma a atender à crescente procura por serviços de transporte de veículos, agilizando as operações de carga e descarga. Terá um investimento de cerca de 20 milhões de

euros e um prazo previsto de desenvolvimento, de 2024 a 2027. O projeto TGM - Terminal Green Multimodal, a desenvolver no aterro construído no âmbito da empreitada de melhoria das acessibilidades marítimas, prevê a construção de cais com 650 m, a consolidação e pavimentação de 15ha de terraplano, a construção de rampa Ro-ro para trailers pesados e o prolongamento da ferrovia, num investimento total previsto de cerca de 50 milhões de euros, para nomeadamente aumentar a capacidade de resposta atual e futura do porto de Setúbal na movimentação de veículos, que, é já hoje, a maior movimentação deste tipo de carga a nível nacional.



A Corrida do Porto de Setúbal vai realizar-se novamente em 2024