



Eduardo Feio,
presidente do Conselho
de Administração do
Porto da Figueira da Foz

receber navios que calem mais de oito metros e com 140 metros de comprimento. A obra implica destruir também um pouco os molhos que estão do lado dos estaleiros para termos uma bacia de rotação para os navios maiores darem a volta. A obra também vai permitir reforçar todo o cais (vai avançar uns metros para água) de forma a permitir calar os tais oito metros. Em termos de melhoria das acessibilidades e em termos de navegação, terá um impacto positivo na zona de navegação comercial mas também na pesca. Vai melhorar as condições de acessibilidade ao porto, seguramente. Já tardava esta obra que é fundamental e queremos que arranque o mais depressa possível porque vai permitir uma capacidade de resposta ao Porto da Figueira da Foz que ele não tem.

O Porto da Figueira da Foz é cada vez mais uma plataforma logística da região Centro

Afirmação Com o projeto há muito ansiado de aprofundamento do caudal, acredita Eduardo Feio, presidente do Porto da Figueira da Foz, a respetiva atividade será potenciada

Que balanço faz da movimentação de mercadorias no Porto na Figueira da Foz? O último ano superou os valores de 2022?

Eduardo Feio Fechamos o ano de 2022 com 2.200 milhões de carga movimentada. Foi o ano re-

corde até hoje. Já 2023 não foi tão bom, mas, ainda assim, passamos os dois milhões e 20 mil toneladas o que, no quadro dos últimos anos, acaba por ser bom, posicionando o Porto da Figueira da Foz a seguir ao Porto de Aveiro. Figueira da Foz é um porto com um volume de carga em termos nacionais muito interessante, e mesmo à escala global/europeia é dos portos com uma movimentação relevante.

Qual o tipo de carga com melhor desempenho?

O Porto da Figueira da Foz faz agora carga mais diversificada do que fazia há uns anos. Sempre esteve historicamente muito associado à celulose, quer à madeira quer à pasta. Esteve e continua, porque é um porto importante para esse tipo de indústria, mas tem diversificando cada vez mais a sua carga, desde o vidro, às argilas e ao gesso, para dar alguns exemplos. A ideia é ir diversificando mais, com o porto a ter possibilidade de, através da obra (de melhoramento da acessibilidade marítima) que já foi lançada e que irá acontecer nos próximos anos, de ter outro tipo de navios a entrar no porto, diversificando ainda um pouco mais as cargas do Porto da Figueira a Foz. Isto na dimensão de cais comercial do porto.

O melhoramento da acessibilidade marítima, com o respetivo aprofundamento do caudal de navegação, é há muito reclamado como uma necessidade para abrir o porto a outro tipo de embarcações.

Será um investimento superior a 20 milhões de euros, um investimento estruturante porque não o fazer seria limitar o Porto da Figueira da Foz. Assim vamos poder

Como descreve a atividade do Porto da Figueira da Foz?

Há mais para além da vertente comercial. Este porto tem-se transformado cada vez mais numa plataforma logística da região Centro e, depois da conclusão da obra de aprofundamento do caudal de navegação, poderá integrar o hinterland, tocando uma parte mais ibérica e afirmando-se cada vez mais como um Porto Nacional. Com este projeto procuramos melhorar as condições na globalidade do porto que tem outras atividades igualmente relevantes. É o caso da pesca, que representa para o Porto da Figueira uma dimensão importante, através da Docapesca, concessionária do porto, e dos estaleiros, também com concessionários, uma área que é importante em qualquer porto e em qualquer território. Temos também alguma indústria dentro da área portuária, como a conserveira e novos projetos de aquacultura que estão a ser desenvolvidos. Também na perspetiva do hinterland, firmamos protocolo em setembro com a Câmara de Mealhada, no sentido de apoiarmos o estudo e viabilidade do terminal intermodal da Pam-pilhosa, importante tanto para o Porto da Figueira da Foz como

para o Porto de Aveiro. Estamos muito empenhados nesse projeto de forma a que esse espaço sirva quase como um cais de retaguarda em algumas circunstâncias, com ligação à Beira Alta que será a grande entrada para Espanha. Temos também um protocolo do Porto de Aveiro com Salamanca que queremos estender à Figueira da Foz. Somos uma única administração e vemos cada vez mais os dois portos de forma integrada e articulada de forma a tirarmos o melhor partido dos dois e potenciá-los. Por isso, quando falamos em hinterland, referimo-nos a ambos. Os dois portos também estão cada vez mais a afirmar-se como um hub na área da energia e a Figueira da Foz não está fora desse processo, como é evidente, com a fábrica de biodiesel aqui instalada a comprovar isso mesmo, usufruindo de uma localização privilegiada. Temos também uma dimensão que será mais importante para o Porto da Figueira da Foz, para o Porto de Aveiro e toda



Entre o norte de Portugal e Cascais podemos ter aqui uma marina urbana e atlântica forte, que puxe muito pela Figueira da Foz e pela região Centro na área do turismo

Há mil e uma dimensões em que os portos podem colaborar e capacitar o país para o conhecimento e para a inovação

a região Centro, e que se prende com a indústria eólica offshore, estando em curso por parte do Governo a construção de parques eólicos flutuantes “em frente” à cidade da Figueira da Foz, e que irão envolver um conjunto de entidades que apoiem não só a construção mas essencialmente, e no caso da Figueira da Foz, tendo em conta as características do porto, a manutenção dessas torres. Estarão entre Peniche e Aveiro um conjunto de estruturas, quatro ilhas do total de 10 só nesta área, com cerca de 200 e muitas torres eólicas offshore, que obrigam a uma manutenção, monitorização e acompanhamento permanente e isso terá impactos seguramente positivo para a economia da Figueira da Foz como da região, não só pelo reforço da produção de energia verde mas essencialmente porque irá haver um conjunto de empregos qualificados e de trabalhos que têm de ser feitos aqui na região, pela proximidade, contribuindo seguramente para a eco-

nomia local.

E para a vertente de recreio, há algum projeto previsto?

Essa dimensão é muito importante para o Porto da Figueira da Foz e estamos neste momento com um estudo de viabilidade económico-financeiro para uma hipotética concessão do recreio e da marina. A Figueira da Foz tem um potencial muito grande, e por isso estamos a estudar essa possibilidade com uma consultora e técnicos especializados, que nos estão a dar apoio no sentido de ver qual a possibilidade de ampliar a marina, nomeadamente para o lado sudoeste, mantendo sempre os clubes e a atividade que aí tem funcionado, mais municipal e mais pública, reservando depois toda a outra parte para uma hipotética concessão que permita desenvolver a marina e transformá-la numa grande marina atlântica. Entre o norte de Portugal e Cascais podemos ter aqui uma marina urbana e atlântica forte, que puxe

ID: 110462109

05-04-2024 | MAIORES EMPRESAS

muito pela Figueira da Foz e pela região Centro nesta área do turismo. Neste momento temos entre 800 a mil veleiros a atracarem aqui. Com uma marina com características mais desenvolvidas e com mais espaço, não só atracariam mais veleiros, com mais passantes, como as embarcações estariam cá durante mais tempo, com um conjunto de atividades complementares que potenciem a região Centro. É uma aposta que também para nós é fundamental. No fundo, são vários os projetos em cima da mesa, como por exemplo a declaração de impacto ambiental (já lançamos concurso e abrimos propostas que vão ser analisadas), pequenas obras de pavimentação também junto à marina, projetos de reabilitação do próprio cais e a fábrica de biodiesel, quase concluída. As dragagens para sul também já estão a acontecer. É pretensão, como já referi, ampliar a área de influência do Porto da Figueira da Foz no território da região Centro, Interior, até Espanha. Cada vez mais empresas irão usar este espaço e por isso é também muito importante a questão da ferrovia, com comboios a chegarem ao porto todos os dias, transportando pasta, por exemplo. Projetos como a alta velocidade irão permitir que a Linha do Norte fique mais liberta para o transporte de mercadorias e eventualmente a duplicação e melhoria do ramal irá permitir que haja mais comboios a virem para a Figueira da Foz, com possibilidade do porto funcionar como uma plataforma logística.

No Dia do Porto da Figueira da Foz, no ano transato, referiu o objetivo de desenvolver projetos para permitir integrar a estratégia portuária nacional, tornando-o num porto europeu para o futuro. Essa obra irá contribuir para esse objetivo?

Quando for publicado o novo regulamento das redes transeuropeias, o Porto da Figueira da Foz passa a ser um porto da “rede comprising”, passando a estar nas redes europeias. Assim, mal seja

publicado o relatório este porto passa a ser um Porto Europeu, objetivo antigo. Há pouco mais de 1.200 portos na Europa, há 300 e poucos na transeuropeia, e a Figueira da Foz vai ser um deles, com rodovia, ferrovia, portos e questões das energias associadas. São as três principais redes: comunicações, energias e carga/movimento. É uma boa notícia para a Figueira da Foz, para o porto e essencialmente para a região Centro que passa a ter dois portos nesta rede: o de Aveiro e o da Figueira da Foz. O próprio porto também beneficia, passando a ter acesso a verbas para investimentos, como é o caso da obra de melhoramento da acessibilidade marítima que iremos começar em breve.

Embora virado para o mar, o Porto da Figueira tem procurado fortalecer a sua relação com a comunidade e empresas locais, como referiu na última entrevista. O que tem vindo a ser feito nesse sentido?

Temos noção que os portos não existem para eles próprios. Existem para o território, para as empresas, quer as de proximidade, quer para todo o contexto de hin-

terland e mesmo para os que estão no foreland. É sempre uma relação entre vários territórios, alguns nacionais e muitos estrangeiros. O foreland do Porto da Figueira da Foz (de onde vêm as cargas e para onde vão, via marítima) já compreende a Europa toda, o norte de África, até à Turquia. É importante irmos potenciando isto, com o Porto da Figueira da Foz a reforçar a sua competitividade, com claro impacto para as empresas, sejam elas importadoras ou exportadoras. Tendo em conta que estamos implementados numa cidade, temos tido sempre a preocupação de haver um bom entendimento com todos os atores locais. Com a Câmara Municipal, o entendimento tem sido pleno em todos os projetos que o porto tem desenvolvido, quer o de aprofundamento do caudal, quer da marina, possíveis muito graças ao apoio da autarquia e do seu presidente, nomeadamente com iniciativas de concertação, no roteiro para o desenvolvimento local. Nós, administração, temos plena noção de que temos de articular muito com os atores do local onde estamos, seja município, Associação Comercial, Comunidade Intermunicipal ou CCDR, demonstrando que os dois

portos comerciais da região, Aveiro e Figueira da Foz, são importantes para uma maior capacitação da região Centro no contexto ibérico, nomeadamente com Castelo e Leão. Depois, também mantemos uma boa relação com os operadores portuários, sem os quais o porto não existe, com as empresas que cá estão e com a Capitania do Porto que nos dá um apoio fundamental, nomeadamente no que diz respeito à segurança marítima.

O desenvolvimento tecnológico, a Inteligência Artificial, representam desafios mas igualmente oportunidades para a atividade do porto?

Sim, a transição digital no seu todo: na operação portuária e tudo o que tem a ver com a energia. O porto tem de se capacitar para isso e ter recursos humanos mais diferenciados. Vamos apostar nos próximos anos nessa transição digital que tem de se fazer, acautelando sempre os postos de trabalho. Queremos prestar um serviço portuário com melhor eficiência e eficácia e integrar todas as entidades, desde a administração portuária, passando pelos operadores e alfândegas, para que seja tudo mais rápido, mais digitalizado e mais fácil. Na ampliação do Porto da Figueira da Foz, já vamos enquadrar o futuro abastecimento aos navios de forma elétrica, o chamado OPS (Onshore Power Supply), de forma a desenvolvermos também a parte turística do porto. No ano passado tivemos três cruzeiros, este ano estão outros três em cima da mesa, e por isso quando falamos da marina, a aposta também é potenciar o Porto da Figueira como um porto de pequenos cruzeiros, e esta melhoria também irá permitir isso. Será bom para a economia local e para o porto. A Figueira da Foz tem uma história centenária ligada ao turismo, era a Praia de Portugal nos anos XX, e voltar a ter isso é um objetivo para o qual o porto também quer contribuir, reforçando essa dimensão turística. Assim, é nosso objetivo ter, por um lado, um porto organizado,



Próximos anos serão de aposta na transição digital

sem causar grande impacto na cidade, potenciando o seu impacto mais positivo, com o turismo através da náutica e pequenos cruzeiros. Há um potencial interessante associado aos produtos turísticos da região Centro e da própria Figueira da Foz, com a cidade a apresentar um conjunto de atrativos que pode potenciar. A entrada na baía da Figueira é uma vista magnífica que deve ser mais aproveitada.

Navios maiores e mais movimento implica maior poluição. É uma preocupação para a administração?

A questão do OPS é fundamental nesse sentido. Há uma grande preocupação transversal a todos os portos do mundo, e hoje com orientações muito específicas, tanto por parte da entidade marítima internacional como da própria União Europeia. Temos de ir descarbonizando os portos, rumo à neutralidade carbónica, e por isso o OPS nesta década tem de ser

desenvolvido. É natural que com as obras se possa melhorar no tipo de cruzeiros que se recebe (e as questões aí não serão tanto do porto mas da oferta turística que a região possa vir a ter), o que obriga a uma ligação elétrica a esses navios, o tal OPS que estamos a fazer em Aveiro e na Figueira da Foz. Outros tipos de navios que têm de ser “ligados à ficha” são os de contentor, e por fim os cargueiros, estes últimos levarão mais tempo e muitos deles serão difíceis de adaptar. É progressivo mas temos de ter essa capacidade.

Iremos ter mais carga, há previsões que apontam no sentido de que depois destas obras possamos chegar aos três milhões de toneladas, é um objetivo. A carga/vida portuária depende muito de duas dimensões: da economia real, as empresas o que produzem, custos de mercado, custos de exportação e de importação, e contexto internacional, que atualmente é condicionado pela guerra na Ucrânia e atentados no mar vermelho, só

para dar dois exemplos. Podemos fazer os planos todos do mundo para correr bem mas há sempre um contexto que pode mudar e é imprevisível. Temos de nos ir preparando com o melhor conhecimento que temos na altura, fazendo os melhores investimentos, dotando os portos das melhores condições, contando com os imprevistos que, no final, podem ser oportunidades. Os portos têm, assim, de combater ao máximo a questão da poluição, mas também os acidentes, sendo muito importante a área da segurança, tendo sido instaladas recentemente no Porto da Figueira oito barreiras de segurança.

Como classifica o recente acordo de cooperação firmado com o Instituto Hidrográfico e qual a sua importância para o porto?

O Instituto Hidrográfico é importante para todos os portos porque tem o conhecimento das condições do mar, das marés e marégrafos. A ideia é termos o melhor conhe-

cimento possível disponível e o Instituto tem esse papel central e que para nós é fundamental. Há uma relação histórica entre o Instituto Hidrográfico e o Porto da Figueira da Foz que, com esta cooperação, quisemos aprofundar. Consideramos que os portos são cada vez mais centros de conhecimento, de saber e de inovação. No caso da Figueira da Foz, só para dar um exemplo, apoiamos o projeto Seapower da Universidade de Coimbra. Estamos empenhados que sejam desenvolvidos e testados novos produtos ligados ao mar, à construção naval, com pessoas qualificadas que possam estudar novas soluções para este mundo, em todas as dimensões. Entendemos que os portos são locais históricos de encontro de culturas diferentes, espaço de investigação, inovação, quer na área da logística, pesca e energia. Há mil e uma dimensões em que os portos podem colaborar e capacitar o país para o conhecimento e para a inovação. ◀