

LIDIA SEQUEIRA Presidente da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS)

“A partir de agora Setúbal será u

O debloquear do processo da ferrovia, o futuro do porto e a Marina de Setúbal são alguns dos temas abordados nesta parte da entrevista, em que Lídia Sequeira explica também porque não aceitou vender o Cais 3 à Macau Legend

POR FRANCISCO ALVES RITO

Na segunda parte da longa entrevista que deu a O SETUBALENSE-DIÁRIO DA REGIÃO, a presidente da APSS, que preside também ao Porto de Lisboa, explica a estratégia para o Terminal de Contentores do Barreiro, avisa que a concessão dos terminais do Porto de Setúbal vão a concurso em breve e deixa uma indirecta à administração anterior, dizendo que a casa estava desarrumada

Porque é que as obras são tão importantes para o Porto de Setúbal?

O projecto é tão importante para o porto, como é para a região de Setúbal, em particular para as populações, para o tecido económico e para a sustentabilidade do estuário do Sado.

É importante ter presente que um porto é um nó de cadeias logísticas globais e multimodais que levam as mercadorias dos locais de produção para os locais de consumo. É necessário, ter consciência que o que está em questão não é só o aumento da segurança, da eficiência e da competitividade do porto de Setúbal ou criar as condições para que os navios mais modernos e mais eficientes do ponto de vista ambiental possam escalar o Porto de Setúbal, mas também, o desenvolvimento económico e social da região de Setúbal com a possibilidade de atrair novas empresas, de desenvolver as empresas exportadoras da região e consequentemente a possibilidade de criação de mais emprego.

O Porto de Setúbal necessita urgentemente de se reposicionar no contexto daquelas cadeias logísticas multimodais, criando as mesmas condições em termos de acessibilidades marítimas e terrestres e de eficiência tecnológica que outros portos nacionais já têm e que lhe permita tirar partido das suas vantagens para ser considerado pelos armadores mundiais como uma alternativa válida para fazer parte das suas cadeias logis-

ticas, sem isso, estará condenado à estagnação ao desinvestimento e à consequente perda de cargas para os outros portos.

Os números do primeiro semestre indicam que a carga movimentada no Porto de Setúbal diminuiu 3,1%. Porquê?

No primeiro semestre de 2018 o volume de carga movimentada no Porto de Setúbal foi de 3,4 milhões de toneladas apresentando uma redução relativamente ao período homólogo de 2,4%, essencialmente devido à diminuição da exportação de cimento ensacado, que passou a ser movimentado a granel, bem como à diminuição da movimentação de clínquer e coque.

Não obstante o número e dimensão de navios registaram um crescimento nesse mesmo período de 2,3% e 7,3%, respetivamente.

Dados mais recentes de Agosto de 2018, evidenciam que o Porto de Setúbal movimentou mais de quatro milhões de toneladas, verificando-se uma recuperação dos volumes totais, destacando-se o crescimento de 44% no movimento de carga roll-on roll-off, em número de viaturas movimentadas (200 mil unidades), como resultado do aumento da exportação de veículos automóveis produzidos na unidade industrial VW Autoeuropa, continuando a ser o segmento com maior incremento no porto.

Em volume, os terminais de serviço público representaram mais de 70% da carga movimentada em porto, acentuando cada vez mais a associação da vertente comercial do porto face à sua vocação industrial. Também o número e dimensão dos navios (GT) que escalaram o porto registaram um crescimento de 5,2% e 9,8% respetivamente.

Para o final do ano mantêm-se a perspetiva de crescimento no total de mercadorias movimentadas através do porto de Setúbal, superando 7 milhões de toneladas, alicerçadas nos segmentos da carga contentorizada, que deverá chegar aos 170 mil TEU, reforçada pelo novo serviço de linha regular da WEC e da carga roll-on roll-off, que deverá ultrapassar as 300 mil unidades.

Que balanço faz da fusão da administração dos portos? Confirma que foi uma boa medida ou conclui que não?

Em primeiro lugar importa esclarecer que não existiu nenhuma “fusão da administração dos portos”, o que existe são duas sociedades a APSS, S.A. e a APL, S.A. totalmente independentes e dotadas de auto-

nomia jurídica e financeira, em que os respetivos conselhos de administração nomeados são constituídos pelos mesmos elementos.

Naturalmente que considero que esta foi uma boa medida, ao contrário dos receios de muitos “de que o Porto de Setúbal iria ser subalteralizado em detrimento do Porto de Lisboa”, a experiência tem demonstrado precisamente o contrário, o Porto de Setúbal tem dado passos significativos tendo em vista a sua modernização.

Neste mandato, no porto de Setúbal, tinha que arrumar a casa, verdadeiramente

No Porto de Setúbal, temos vários terminais em fim de concessão. Por exemplo, o terminal de graneis sólidos da Sapac é em Junho de 2020. É já aí. Temos de estar já a pensar nisso. Todos estes terminais tem que ser modernizados, tem que haver investimento em todos, mas têm grandes potencialidades no futuro. Para alguns temos que abrir concurso, novo, aberto, e os interessados candidatam-se. Há entidades interessadas e isso é muito importante para o Porto de Setúbal.

Que futuro vê para o Porto de Setúbal?

Setúbal, neste mandato, tinha que arrumar a casa e criar as condições para o futuro. A partir de agora Setúbal será um novo porto e, quem vier a seguir terá belíssimas condições para o desenvolvimento até noutras actividades.

A casa estava desarrumada? Ou é figura de estilo?

Arrumar a casa, verdadeiramente. Ouça: nós tínhamos um sistema de despacho electrónico de mercadorias que não permitia, não permitiria nunca, ter um terminal de contentores a funcionar a sério. Um sistema como o que existia, podia funcionar para os graneis e para pequenas quantidades de carga contentorizada, mas a partir dos 100 mil TEUS, que é quando se faz verdadeiro teste, não funcionava. O que nós tínhamos que ter em Se-



Setúbal deve ter navios de cruzeiro Marina só com Cais 3

Que porto haverá em Setúbal daqui a 10 anos?

Assim que tivermos este processo das dragagens encaminhado, é a altura de estudarmos muito bem, a sério, o que devemos fazer em Setúbal para termos actividade de cruzeiros.

Quanto à marina: está adjudicado o estudo de viabilidade económica e financeira. O motivo único por que não pegámos ainda no Cais 3 é porque pensamos que a única possibilidade de viabilidade económica e financeira de uma marina é associar as duas coisas. Ou seja, quem levar a carne leva os ossos.

Foi por isso que a APSS não aceitou vender o Cais 3 à Macau Legend?

Absolutamente. Não é só a Macau Legend, eu tenho umas dez empresas interessadas.

Mas essa fez proposta concreta.

E tenho outros casos concretos, por escrito. Isso não é habilidade nenhuma, a Macau Legend ou qualquer outro ter interesse no Cais 3. Eu também estaria interessada em investir no Cais 3.

Qual é o potencial do Cais 3 na relação com a marina?

O Cais 3 tem que estar associado à marina e só assim é que pode a marina ter viabilidade económica e financeira.

A marina localizada na zona do Naval?

Do Cais 3 até lá, à zona do Naval.

Qual é o calendário?

Está mais atrasado. A Câmara tem acompanhado todo este processo em pormenor - devo dizer que temos uma belíssima relação institucional com a



Im novo porto”

O Cais 3 tem que estar associado à marina porque só assim esta pode ter viabilidade económica e financeira

túbal era o sistema de Janela Única Portuária, igual ao de Sines. Isto é arrumar a casa.

Mais. Tínhamos que ter um sistema de controlo de tráfego marítimo (Vessel Traffic Service - VTS) moderno, eficiente, não dependente das circunstâncias do momento, e tão bom como de Sines ou de Lisboa. Passando despercebido aos jornalistas e à população, nós temos neste momento a Janela Única Portuária a funcionar muito bem, com nova tecnologia, e já adjudicamos o fornecimento e instalação do VTS, num investimento de 600 mil euros. Não fazia sentido ter a obra no canal sem estes sistemas a funcionar eficientemente.

A isto, um conjunto de projectos cruciais para o que vem a seguir, eu chamo arrumar a casa.

E a visão para o futuro?

Além destas condições, o futuro

passa, também, pelas acessibilidades. Os projectos emblemáticos, do futuro, passam pela acessibilidade marítima mas também pelas terrestres, e continuam associados ao arrumar a casa.

Os acessos terrestres devem ser, essencialmente, bons acessos ferroviários, porque um porto tem que estar sempre associado a um modo pesado de transporte. Sem essa visão o porto tem fragilidades no futuro.

Quanto às acessibilidades marítimas - que são o projecto mais mediático -, os nautas de recreio, pelo menos com veleiros maiores, não têm condições para entrar em setúbal, nem sequer de segurança. O novo canal de acesso vai permitir navios de maior dimensão, mas temos que pensar também em duas outras vertentes: na segurança e na entrada de iates de grande dimensão. Já tive aqui problemas de entrada de um grande veleiro. Não pense que são só os navios de mercadorias que tem dificuldade em entrar cá. Nós temos sérias limitações no canal da barra, depois no canal central e canal norte, sérias limitações em termos de largura. Este canal não permite o cruzamento de navios e isso é uma questão básica de segurança.

O Porto de Setúbal, em relação a Sines, tem uma vantagem enorme em termos de ligação à ferrovia. No entanto, o troço final desta linha não é eléctrico, é a diesel, o que significa que, para o contentor entrar

no porto tem que mudar a máquina e isso é um custo, tempo perdido e falta de operacionalidade brutal. Eu não descobri a pólvora, já conheço o projecto da electrificação da linha de Setúbal há 20 anos, e nunca se fez. Quando cá cheguei coloquei a questão às Infraestruturas de Portugal (IP) e disseram-nos “não temos dinheiro para esse projecto”. Era um projecto de 6,5 milhões de euros, que se vinha a arrastar há 20 anos, porque é demasiado pequeno para entrar no Fundo de Coesão e demasiado grande para entrar nos projectos regionais, e andávamos nisto, e eu disse ao presidente da IP “a APSS paga a infraestrutura, temos de acabar com isto, mas precisamos de vocês”.

Resolvemos o impasse no caminho-de-ferro, fizemos um protocolo com a IP, a APSS paga os 6,5 milhões e a IP disse que, sendo assim, faz uma candidatura de maior valor introduzindo a eliminação das passagens de nível, que eles pagam. Neste momento o projecto já está em 13 milhões.

E temos trabalhado sempre em parceria com a Câmara de Setúbal, para este projecto, que envolve já mais coisas e neste momento já concluímos o estudo prévio, já estamos em fase de fazer o projecto de execução, a estudar a necessidade de avaliação de impacto ambiental, uma vez que a distância é reduzida e o traçado é basicamente o mesmo, com ligeiras correcções, mas temos que ter parecer das autoridades ambientais. Já fizemos o estudo prévio e o projecto de execução deverá ficar concluído no final deste ano e havendo luz verde ambiental, lançaremos em Janeiro o concurso público para a execução da obra.

Estou plenamente convicta de que vai haver obra no próximo ano.

Com este investimento em Setúbal, continuará a ser útil ou necessário o Terminal de Contentores do Barreiro?

É importante aumentar a massa crítica portuária do país. O Terminal do Barreiro vai permitir movimentação portuária, para consumo, aproveitando o crescimento da logística. Eu moro em Lisboa e, no percurso para Setúbal, vou vendo o surgimento de grandes armazéns logísticos nesta região. A zona entre a Margem Sul e Setúbal, é uma extensa área com grande potencialidade de instalação de empresas integradas numa cadeia logística. Se houver deslocação da zona de instalação de cadeias logísticas, que hoje é mais a norte, muito na zona do Carregado, por força do desenvol-

vimento de massa crítica nesta região, eu acho que estão criadas as condições para o Porto de Setúbal vir a ser um grande beneficiário.

O novo terminal de contentores só vai existir se houver um operador interessado em explorá-lo e isso só acontecerá se houver tráfego.

Essa é a grande dúvida; se algum privado quer pagar o Terminal do Barreiro. Acha que sim?

Sim. Tenho conhecimento de armadores, que estão noutros portos, e que podem estar interessados naquele terminal, que vai aumentar a massa crítica do nosso sistema portuário total. Existem manifestações de interesse. Reais. Não são fictícias, são reais.

Hoje, já ninguém tem dúvidas da utilidade do terminal de contentores de Sines e acho que poderá ser pacífico, também, o do Barreiro.

O que é que o Barreiro tem que Setúbal ou Lisboa não possam oferecer? É o espaço para conjugar com a logística?

Exactamente. Temos a possibilidade de criar na região uma das melhores zonas logísticas do país. Estamos perto do mercado consumidor, que está todo aqui, e todas as outras condições para que isso possa ser um êxito. Setúbal está muito bem posicionada.

Leixões, que tem aproveitado bem as oportunidades, e tem crescido com a distribuição fina. Com as acessibilidades que temos aqui em Setúbal, isto é uma excelente oportunidade para o Porto de Setúbal. Não é só os automóveis e a carga industrial, há também esta potencialidade, que devia ser muito bem estudada e que eu acredito que pode ser uma área de negócio, aqui do porto, com muito sucesso.

Mas esse é o perfil do Terminal do Barreiro.

Sim, mas o Barreiro pensa sustentar-se também no Transhipment [transbordo entre navios que utilizam os portos para organizar a movimentação de carga, internacional e nacional], cujo navio-tipo é de 14 mil TEUS.

Um país pequeno como o nosso não pode ambicionar ter cinco linhas directas semanais para os Estados Unidos, como tem, sem o transhipment. E permite ao nosso sector exportador ter transporte marítimo mais barato.

O sucesso do terminal do Barreiro está associado a uma nova linha, de um operador de terminal que esteja interessado naquela localização para desenvolver a sua actividade.

Câmara - e temos, neste momento, um estudo de viabilidade económica e financeira, a que se seguirá o ante-projecto e o estudo de avaliação de impacto ambiental. Isto está tudo contratualizado já. Depois vem a parte mais fácil, a concretização da obra.

Mas para que serve a integração do Cais 3?

Para serviços, restauração e turismo e para dar rentabilidade à marina. Se fizer o concurso para a marina sem o Cais 3 não vai apanhar nenhum investidor privado. Não é por acaso que a Macau Legend manifestou tanto interesse no Cais 3 e disse “depois a marina logo se vê”. Eu disse “muito obrigada”, mas para isso lanço um concurso público e aparecem 100 cães a um osso, por causa do Cais 3. Não preciso de ninguém a pensar que está a fazer um favor. A APSS deixou de mostrar o Cais 3 a particulares, porque tinha um funcionário que já andava quase só a fazer isso.

O Cais 3 é uma coisa apetecível,

um edifício com potencialidades monstruosas. Basta olhar para o edifício para perceber isso. Aquele edifício tem que ter uma função muito nobre. Quando cá cheguei estava para ser um supermercado e nesse aspecto houve um bom entendimento com a Câmara, que chumbou o projecto.

Temos que ter uma visão de futuro, a Câmara há-de ter aí um papel muito importante, e há-de ser uma zona completamente diferente. Nós temos é que criar as condições.

Vai ter que haver um estudo de impacto ambiental - não se pode fazer a marina sem isso - e será mais uma oportunidade para as pessoas participarem na discussão pública.

O Cais 3 será a ‘carne associada ao osso’ e assim acho que a marina terá viabilidade e será uma realidade. Terá de ser um contrato de concepção-construção, um privado a fazer o investimento, e julgo, pela quantidade de interessados que há no Cais 3, que haverá interessados

nesse contrato.

A partir do momento que isole o Cais 3 não vai ter ninguém a querer fazer a marina.

Daqui a quantos anos haverá marina? Cinco anos?

Creio que não demorará tanto. O processo está em curso e, concluído que seja o estudo de impacto ambiental, o resto é tudo rápido. Nós inclusivamente já estamos a estudar o concurso.

Isso significa que a APSS não vai abrir mão do domínio na zona ribeirinha?

Não. Nesse aspecto eu muito bem-mandada. Existe uma lei-quadro, que prevê uma descentralização progressiva para as autarquias e estou convencida que nos havemos de entender lindamente. A lei é para cumprir e havemos de encontrar algum entendimento com alguma facilidade.

Mas o Porto de Setúbal tem que continuar porque seria fatal para as empresas da região.

TERÇA-FEIRA | 2. OUTUBRO. 2018 | N.º 27 | Ano I | 5.ª Série

osetubalense

Director: Francisco Alves Rito

DIÁRIO DA REGIÃO desde 1855

Preço 0,60€

institutooptico
Óptica Modelo

0% DE JUROS*
TAN e TAEG = 0%

Mensalidade mínima de 15€.

*Título Instituto Óptico, para a aquisição de óculos, a partir de 15€.

As ópticas Instituto Óptico, através da sua rede de ópticas, oferecem o melhor preço e o melhor serviço ao cliente.

SETÚBAL ☎ T. 265 229 088 / 265 547 180

Funerária Armindo
www.funeraria-armindo.com

LINHA 24h. 265 523 515
EMERGÊNCIA FUNERÁRIA
800 217 217
LIGUE GRÁTIS

SEIXAL DECLARA GUERRA SETÚBAL QUEIXA-SE DE PRAGA

MOSQUITOS
Causa é o calor.
Delegado de Saúde
está atento P.3

PALMELA P.4



Feira Medieval atraiu mais de 30 mil visitantes

SETÚBAL P.4



Motos batem recorde com 40 mil na Praia da Saúde

PALMELA ÁLVARO AMARO ELOGIA OBRAS

P.12



**QUARTEL DOS BOMBEIROS
FICA PRONTO ESTE MÊS**

SEIXAL



Município rejeita descentralização na Educação P.4

SETÚBAL P.4

Piscina de Paio Pires adjudicada P.7

PÉROLA DO PINHAL
OURIVESARIA e RELOJOARIA
TÉCNICO RELOJOEIRO

COMPRO OURO

Tel.: 21 236 25 30 • Tlm.: 91 999 87 83

PINHAL NOVO

C. COMERCIAL PINÓ L1 12 (AO LADO DO IPT)

R. PADRE JOSÉ ESTEVENS DIAS 29

LÍDIA SEQUEIRA QUER NAVIOS DE CRUZEIRO NA CIDADE E MARINA ASSOCIADA AO CAIS 3

P.8 e P.9



**“Setúbal vai ter
um novo porto”**