

ESPECIAL PORTO AVEIRO

Director Adriano Callé Lucas

Edição 26 de maio sexta-feira 2023

215 anos na rota do futuro

 Porto de Aveiro





Fazemos
a diferença.
**Valorizamos
o seu negócio.**



**Porto
de Aveiro**

215 anos
da abertura da barra



> **PORTO SEM
CONGESTIONAMENTO**



> **CONTENTORES
E RO-RO**



> **SERVIÇOS
MULTIMODAIS**



portodeaveiro.pt



Porto de Aveiro - Canal de Negócios

Porto de Aveiro assinala 215 anos de um «trabalho épico»



Aniversário As comemorações arrancaram no dia 3 de abril e vão prolongar-se até ao próximo mês de novembro

O Porto de Aveiro assinalou, no passado dia 3 de abril, os 215 anos da abertura da barra de Aveiro. Eduardo Feio, presidente da Administração do Porto de Aveiro (APA), recordou que, na época, a barra era considerada a segunda melhor do país, a seguir à de Lisboa. Este ano, a data comemorativa junta-se a outras datas “redondas”: os 100 anos da publicação dos estatutos da JARBA - Junta Autónoma da Ria da Barra de Aveiro; os 25 anos da criação da APA (a 3 de novembro de 1998) e, os 130 anos do Farol da Barra, um «instrumento fundamental para a operação portuária». Datas importantes, na ótica do presidente do conselho de administração da APA, não só para o Porto de Aveiro como para «toda a região envolvente».

Sob o lema “Na rota do futuro”, o programa comemorativo, que se estenderá até novembro, iniciou-se com o regresso da ação “A Escola vai ao Porto”, destinada aos alunos das escolas do concelho de Ílhavo.

E, no dia 3, decorreu a sessão evocativa dos 215 anos de abertura da barra, um evento dedicado à comunidade portuária que teve lugar no Laboratório

das Artes da Vista Alegre (Ílhavo). Foi aí que, no final do mês, aconteceu o seminário internacional no âmbito do projeto Cencyl, onde foram analisados os desafios e oportunidades do

“Crescimento ferroviário no corredor ibérico”. Este mês, para além da visita aos portos da Figueira da Foz e de Aveiro por representantes das comunidades intermunicipais de A-

veiro e Coimbra, e autarcas de todo o distrito, foi promovido o seminário “Os Portos - alavanca da economia regional”, no Luso (Mealhada).

No mês de julho, o Porto de

Aveiro promove a projeção de “videomapping” alusiva à abertura da barra tendo como pano de fundo o Farol da Barra. O programa termina em novembro, com o lançamento do livro

evocativo dos trabalhadores do Porto de Aveiro nos últimos 100 anos (no dia 2) e com a cerimónia evocativa dos 25 anos da APA e dos 15 anos da Administração do Porto da Figueira da Foz (dia 3).

O programa, que poderá contar com a integração de outras iniciativas, como afirmou Eduardo Feio na sua apresentação, inclui, ainda, a entrada em funcionamento do projeto “Portos IdeiasFactory”, envolvendo as duas estruturas portuárias, que visa «refletir sobre o passado, o presente e o futuro dos portos».

Tudo começou em 1808, com a abertura da barra de Aveiro

Conta a história que a génese do Porto de Aveiro está ligada à ria e à obra de fixação e abertura da barra de Aveiro. Em 1808, os engenheiros Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho conceberam o primeiro grande estudo para restabelecer a ligação da Ria de Aveiro ao mar, o que culminou com a abertura da barra, em 3 de abril desse ano. Desde então, Aveiro criou a sua identidade, com a abertura de um porto ao comércio internacional, com um setor de pesca, costeira e longínqua, dos mais importantes ao nível nacional. Depois disso, foram-se ampliando os molhes e construindo-se diques. É do engenheiro Von Hafe a autoria daquele que pode ser consi-

derado um dos primeiros planos para o Porto de Aveiro: projeção de um porto de pesca e um porto comercial junto ao Canal de São Roque, na cidade de Aveiro. Em meados do séc. XX é criada a Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro (JARBA) e é orientado pelo engenheiro Coutinho de Lima o “Esquema Geral do Porto Interior de Aveiro” e os planos de arranjo e exploração dos portos de Pesca do Largo (porto bacalhoeiro), do Porto de Pesca Costeira e do Porto Comercial. Em 1974, o “Plano Diretor de Desenvolvimento e Valorização do Porto e Ria de Aveiro” deslocou os terminais portuários para a zona próxima da entrada da barra. O dia 3 de novembro

de 1998 foi um marco. Foi publicado o Decreto-Lei n.º 339/98, com a conversão da JAPA em APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A., sendo-lhe, assim, reconhecido o estatuto de porto de âmbito nacional. Com as novas competências que lhe foram atribuídas no desenvolvimento do porto e a maior autonomia, a Administração do Porto de Aveiro procedeu à revisão do “Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Aveiro”, incluindo a ligação ferroviária do Porto de Aveiro à Linha do Norte e a conclusão e melhorias das suas infraestruturas. Em 2005, já com a área de jurisdição reduzida apenas ao espaço com interesse portuário (Decreto-Lei n.º

40/2002, de 28 de fevereiro), a APA elaborou e aprovou o “Plano Estratégico do Porto de Aveiro”. E, em 2008, foi criada, através do Decreto-Lei n.º 210/2008, de 3 de novembro, a APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A., sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos integralmente detidos pela Administração do Porto de Aveiro. Daqui resulta o facto de o Porto da Figueira da Foz passar a deter uma administração orientada por critérios de gestão empresarial, dotada de maior autonomia, proximidade e afinidade quanto à natureza, missão e objetivos. Hoje, é a APA que se empenha em cumprir o futuro sustentável do porto. ◀

Movimento de carga duplicou em 25 anos

Neste quarto de século, desde a criação da Administração do Porto de Aveiro, a estrutura portuária sediada na Gafanha da Nazaré (Ílhavo) registou a duplicação das cargas movimentadas, «passando das 2.825 toneladas em 1998, para as 5.779 toneladas em 2022, um número recorde, apesar da guerra na Ucrânia», como referiu Eduardo Feio. Segundo dados apresentados, o número de navios diminuiu ao longo dos anos, mas, devido ao aumento do seu tamanho, a carga aumentou. ◀

FICHA TÉCNICA

Diário de Aveiro

Fundador
Adriano Mário da Cunha Lucas (1925-2011)
Diretor
Adriano Callé Lucas

Diretor adjunto executivo
Ivan Silva
Textos
Cláudia Azevedo
Fotografias
Ricardo Carvalho e Direitos Reservados

Paginação
Inês Baptista e Isabel Antunes
Publicidade
Áurea Vidinha, Eduardo Henriques e Ivo Almeida (coord.)

Redação
Av. Dr. Lourenço Peixinho, n.º 15-5.º A | 3800-801 Aveiro. Email: economia@diarioaveiro.pt
TELEFONES
Redação: 234000031 | Publicidade Geral: 234000030 (chamada para rede fixa nacional)

CONCESSIONÁRIO DA EXPLORAÇÃO Diário de Aveiro, Lda.
com sede na Av. Dr. Lourenço Peixinho, n.º 15-1.ºG 3800-801 Aveiro, matriculada na Cons. R. Com. de Aveiro sob o n.º 1731
Capital Social: 5.000,00 euros

Contribuinte: 501547606
IMPRESSÃO
FIG Indústrias Gráficas, SA
Tels.: 239499922 / 239499935
(239499936, após 18h30)
(chamada para rede fixa nacional)



Especial PORTO DE AVEIRO

Aos 215 anos, o Porto de Aveiro continua a trabalhar para o desenvolvimento regional e nacional

Efeméride No ano em que se assinalam os 215 anos da abertura da barra de Aveiro, o presidente da Administração do Porto de Aveiro, Eduardo Feio, traça os objetivos futuros que permitirão a continuidade do crescimento da área portuária. Elaboração de um plano diretor, a melhoria das acessibilidades marítimas, a aposta no setor do “offshore” eólico e a implementação do terminal intermodal são alguns deles

Diário de Aveiro: O porto tem batido recordes sucessivos de movimentação de cargas. É exetável que o porto continue a crescer? Até onde é que pode crescer e como?

Eduardo Feio: Continuamos a trabalhar nesse sentido e temos como objetivo trabalhar sempre para melhorar o desempenho do porto, nomeadamente na movimentação de cargas. O apoio da comunidade portuária e de todos os trabalhadores tem sido fundamental para atingirmos estes resultados que se traduzem não apenas nos aumentos das cargas movimentadas, mas também no desenvolvimento e crescimento das empresas e territórios que o Porto de Aveiro serve. Uma das iniciativas que estamos a desenvolver, para continuar este percurso de desenvolvimento, é a elaboração de um plano diretor do Porto de Aveiro, que consideramos que é um instrumento fundamental para a promoção do desenvolvimento e crescimento do porto. Contudo, podemos assumir que, para a evolução sustentável do porto, é importante desde já a concretização de investimentos estratégicos, como seja a melhoria das condições de navegabilidade que irá permitir o acesso marítimo ao porto todos os dias do ano a navios até 32 metros de boca, e a ampliação da rede elétrica de média e alta tensão aliada à criação de uma microrrede elétrica verde, em alinhamento com a estratégia de transição energética do porto para responder ao aumento das necessidades energéticas (equipamentos portuários, veículos, navios - “Onshore Power Supply” e derivado do crescimento natural da atividade do porto), com base, essencialmente, em fontes de energia de origem renovável



(solar e eólica) e a implementação do terminal intermodal do Porto de Aveiro.

O Porto de Aveiro recebeu, recentemente, a primeira escala de um serviço regular de contentores. Isto significa alguma transformação relevante na operação do porto?

A 4 de novembro do ano passado, o Porto de Aveiro recebeu a primeira escala de um serviço regular de contentores que assegura a linha Iberia North Europe Express (INEX) da Ellerman City Liners, o qual arrancou com uma periodicidade quinzenal.

O navio Kristin Schepers, operado e agenciado pela PTM Ibérica, tem capacidade para cerca de 600 TEU [medida-padrão utilizada para calcular o volume de um contentor] e escala os portos de Cádiz, Setúbal, Aveiro, Teesport, Tilbury e Roterdão.

Estabelecida esta ligação, rapidamente vários carregadores demonstraram interesse em utilizar o serviço, pelo que, a partir do passado dia 28 de janeiro, esta linha regular de contentores passou a ter escala semanal no Porto de Aveiro e a oferecer uma capacidade para movimentar até 800 TEU.

Com este serviço, o Porto de Aveiro reforça a sua conectividade marítima ao norte da Europa e ao resto do mundo, contribuindo para um aumento da competitividade das exportações das empresas localizadas na sua área de influência próxima. Dado o sucesso do serviço, é convicção desta administração portuária que se criaram condições de confiança com o tecido industrial da região para, no futuro próximo, se viabilizar a oferta de novos serviços regulares de carga contentorizada.



A 4 de novembro do ano passado, o Porto de Aveiro recebeu a primeira escala de um serviço regular de contentores

A internacionalização do Porto de Aveiro e consolidação de parcerias com outros portos e plataformas logísticas continuarão a ser prioridade

O ramal ferroviário que serve o Porto de Aveiro tem tido a utilização esperada?

Desde de 2010 que o Porto de Aveiro conta com um ramal ferroviário que permite a sua ligação à Linha do Norte e, por sua vez, à Linha da Beira Alta, permitindo-lhe reforçar a sua ligação a Espanha e à Europa e afirmar-se como uma plataforma multimodal. Este investimento possibilitou a captação de vários negócios pelo Porto de Aveiro, quer no mercado nacional quer na região de Castela e Leão, contribuindo para a mitigação dos gases com efeito de estufa (GEE) em comparação com o transporte rodoviário. Em 2022, registaram-se 338 comboios, correspondendo ao transporte “inland” de quatro por cento da quantidade total de mercadorias movimentadas no Porto de Aveiro.

Quando o ramal cumpriu a primeira década de funcionamento, o porto anunciou que 15 por cento do total de tráfego era assegurado por ferrovia. Quais são os números atuais e qual a evolução esperada?

O ramal ferroviário do Porto de Aveiro entrou ao serviço em 2010, pelo que 2023 é o 14.º ano de exploração. Até ao ano passado, foram transportados por via ferroviária 3,7 milhões de toneladas de fluxos de mercadorias de e para o porto, correspondendo, em termos médios, a um movimento de 300 mil toneladas por ano. Acrescenta-se que, desde o início de exploração do ramal ferroviário, a quota modal ferroviária no Porto de Aveiro variou entre três por cento, em 2010, e 14 por cento, em 2015, correspondendo, respetivamente, a 1,3 e 4,9 comboios por dia.

Por fim, ressalta-se que a Administração do Porto de Aveiro prevê a realização de investimento de expansão da oferta de infraestruturas ferroviárias, mediante a construção de terminal intermodal, que referimos anteriormente, em área adjacente ao feixe de linhas localizado na Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI) do porto, no montante de 16 milhões de euros. Este investimento é especialmente importante na medida em que dotará o porto de infraestrutura dedicada às operações ferroviárias e bem como por permitir a operação de comboios até 750 metros de extensão. Acreditamos que se trata de investimento



que irá melhorar significativamente a conexão do Porto de Aveiro ao seu “hinterland”, assegurando melhor articulação com os portos secos do corredor atlântico, do qual se destaca o de Salamanca.

Qual o ponto de situação da ZALI?

O projeto de infraestruturização da ZALI foi concluído no corrente ano, o qual foi apoiado pelo Compete2020 através do Fundo de Coesão.

Neste momento, grande parte desta zona já se encontra ocupada, com destaque para a concessão da CS WIND, empresa coreana líder mundial na produção de torres eólicas “offshore”. Decorrem presentemente obras de expansão da fábrica em exploração, cujo investimento total estimado no final da obra, este ano, ascenderá a 180 milhões de euros. A partir do ano cruzeiro, em 2025, é esperado que o investimento privado crie 957 empregos e contribua para o aumento das exportações nacionais em cerca de 200 milhões de euros /ano.

Que outro investimento público é considerado necessário?

Em termos de prioridade, é essencial a realização do investimento da melhoria das condições de navegabilidade, anteriormente referida, e que atualmente se encontra em fase final de estudo da solução a implementar, a cargo pelo LNEC -

Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Este investimento é essencial para que o porto possa dar resposta ao aumento de procura de navios de maior dimensão pelos seus clientes, em concreto, os navios até 32 metros de boca e 50.000 toneladas de deslocamento. Com a conclusão do mesmo, os clientes poderão fretar navios de maior porte e alcançar uma redução dos custos logísticos e assim reforçar a sua posição competitiva nos mercados externos. O valor de investimento estimado estima-se em 42 milhões de euros e está previsto no Plano Nacional de Infraestruturas 2030.

Que investimentos privados estão na calha para a área portuária?

Já foi aqui mencionado o investimento da CS WIND, marcando a posição do Porto de Aveiro enquanto “hub” logístico e industrial de energia eólica “offshore”.

Outros segmentos em que o Porto de Aveiro sido objeto de procura pelos privados é o da construção naval, nomeadamente de embarcações náutica de recreio, bem como novos investimentos na área da indústria das renováveis “offshore”.

O que distingue o Porto de Aveiro dos outros portos nacionais?

O Porto de Aveiro é um porto multifuncional com vocação

industrial, com uma oferta de vastas áreas dedicadas às atividades logísticas, que lhe confere capacidade de oferecer respostas customizadas atentas as necessidades das indústrias da sua área de influência e, por isso, ser reconhecido enquanto “hub” logístico e industrial de referência do seu “hinterland”. Distingue-se, ainda, por ser o único porto nacional que continua a ter pesca do largo e ter uma vocação para ser uma plataforma de apoio à indústria “offshore”.

Outras vantagens competitivas do Porto de Aveiro são o facto de este oferecer grande capacidade de acostagem e ligações rodoferroviárias fluidas ao “hinterland”, que o tomam descongestionado, e a prestação de serviços completos competitivos (serviços “door-to-door”) em resultado de ambiente concorrencial que hoje se regista entre as empresas de estiva licenciadas para o exercício da atividade portuária.

Nos últimos anos têm ocorrido alguns focos de conflitualidade com os estivadores. Essa é uma questão que pode voltar a agitar o porto?

O porto vive, desde 2013, ano em que se registou mudança legislativa que permitiu que as empresas de estiva deixassem de ter a obrigatoriedade de contratação de empresas de trabalho exclusivamente portuário, passando a poder constituir as suas equipas de esti-

vadores, em ambiente de paz social.

Em 2020, ao abrigo o Programa Revive, foi assinado o contrato de concessão do Forte da Barra para que aí fosse criada uma unidade hoteleira. Esse processo conheceu algum desenvolvimento?

Este processo continua em desenvolvimento. Recentemente foi concluído o projeto de arquitetura assinado pelo gabinete MJARC Arquitetos, encomendado pela AM+PM, que seguiu agora para a fase de licenciamento e avaliação junto da Câmara de Ílhavo.

Trata-se de um investimento de 5,6 milhões de euros no âmbito de uma concessão, por 50 anos, ao abrigo do programa Revive, de reabilitação e exploração turística do Forte da Barra do Porto de Aveiro.

Há muito que a Câmara de Aveiro luta pela gestão dos terrenos da antiga Lota de Aveiro. Acredita que o processo terá desfecho em breve?

As negociações relativas aos terrenos da antiga Lota de Aveiro, que integram o património privado da APA, encontram-se a decorrer.

Qual é a sua perspetiva para 2023?

Continuar a trabalhar para afirmar o Porto de Aveiro, neste ano em que se comemoram os

215 anos da abertura da barra, como um porto multifuncional que contribua para o desenvolvimento regional e nacional, afirmando-se como uma empresa de promoção do desenvolvimento onde a logística integrada, a indústria do “offshore”, a indústria da pesca, bem como várias dimensões da economia azul crescem de forma articulada.

Destaco ainda em 2023 as seguintes iniciativas: o lançamento do concurso para a atividade de reboque no Porto de Aveiro, o qual se verifica essencial para o aumento da capacidade de tração e modernidade do trem de rebocadores afeto ao porto, fator determinante para que o porto fique acessível a navios de maior dimensão; o projeto de melhoria das condições de navegabilidade da barra e canal principal do Porto de Aveiro e lançamento do concurso público para a execução do respetivo projeto técnico; os trabalhos que visam garantir o desenvolvimento do terminal intermodal de Aveiro; e a elaboração do projeto do cais da pesca do largo, que queremos ver terminado este ano.

Importa também referir a implementação e desenvolvimento de projetos na área da transição energética e digital do Porto de Aveiro, essenciais para a eletrificação das suas atividades e redução das emissões de GEE e aumento da eficiência dos serviços prestados. De entre os previstos, destaca-se a ampliação da rede elétrica de média e alta tensão do porto, a implementação de portarias digitais nos terminais comerciais do porto e estudo da futura rede de 5G do Porto de Aveiro. A internacionalização do Porto de Aveiro e consolidação de parcerias com outros portos e plataformas logísticas continuarão a ser uma prioridade, de forma a garantir o aumento da atividade comercial do porto bem como investimentos no seu desenvolvimento e dos seus operadores e utilizadores. Por fim, temos a perspetiva, fundamental, que toda a comunidade portuária, que envolve diversos parceiros, quer das dimensões económica e operacional do porto, quer das associações setoriais e os territórios onde se insere, vai continuar a trabalhar para desenvolver o Porto de Aveiro para que este se afirme cada vez mais como um fator de desenvolvimento nacional. ◀

Especial PORTO DE AVEIRO



Siemens Gamesa em “velocidade cruzeiro” no mercado eólico

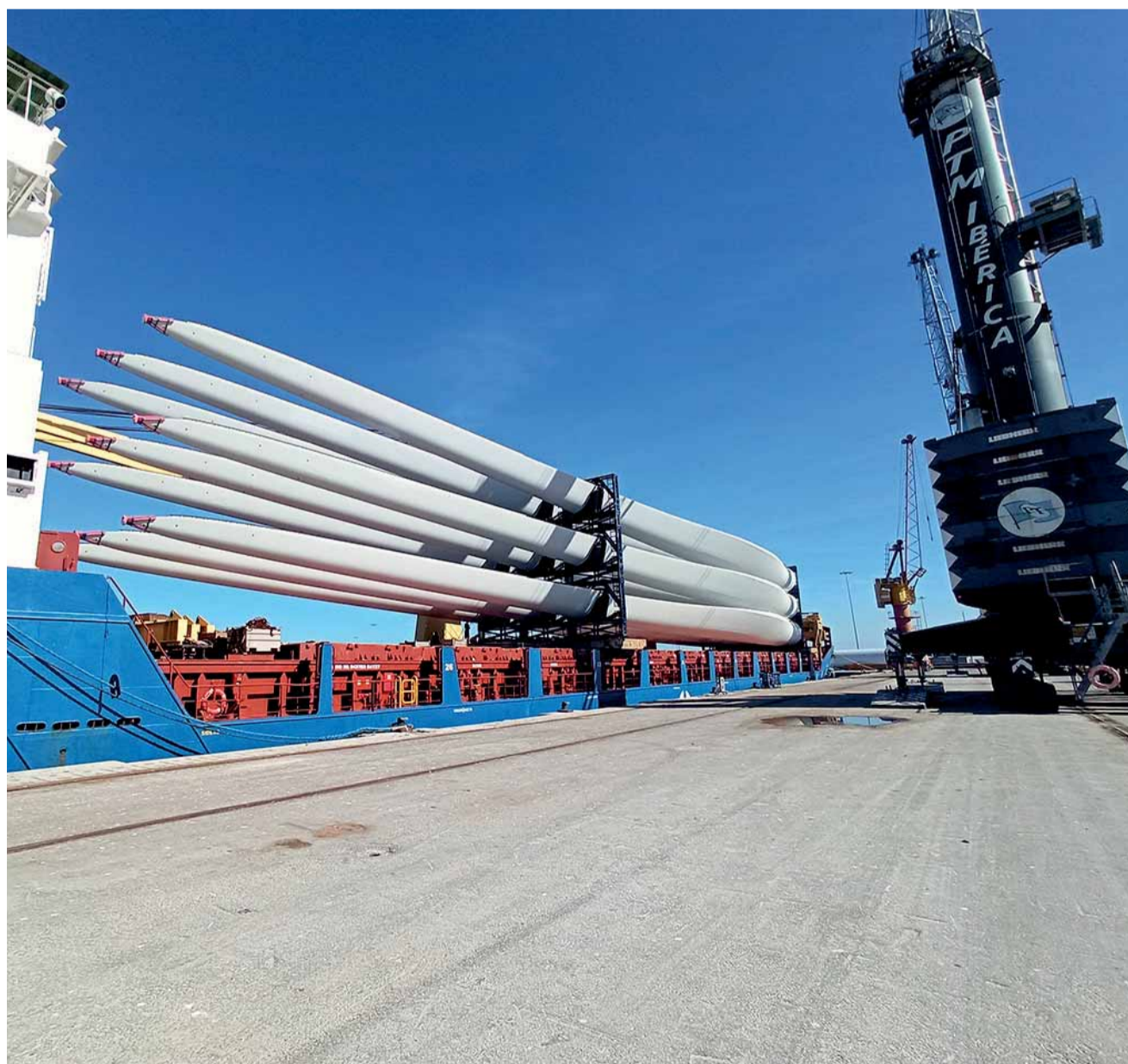
Vagos Atualmente, a fábrica está a produzir pás para as turbinas mais recentes da empresa, a Siemens Gamesa 4.X, com o modelo SG 5.0-145, e Siemens Gamesa 5.X, com os modelos SG 5.0-155 e SG 5.0-170

A fábrica de pás eólicas Siemens Gamesa, em Vagos, dedica-se à produção de pás para o mercado “onshore”. Esta fábrica desempenha um papel muito importante para o grupo Siemens Gamesa. É um polo de produção que fornece pás para parques eólicos que estão instalados não apenas em diferentes países europeus, mas também nos EUA e África.

A Siemens Gamesa é um dos maiores fabricantes mundiais da indústria eólica, com mais de 130 GW

Atualmente, a fábrica de Vagos está a produzir pás para as turbinas mais recentes da empresa, a Siemens Gamesa 4.X, com o modelo SG 5.0-145, e Siemens Gamesa 5.X, com os modelos SG 5.0-155 e SG 5.0-170. As turbinas Siemens Gamesa 5.X são as mais potentes do mercado “onshore”, sendo que as pás produzidas do modelo SG 5.0-170 são as maiores, com 84 metros de comprimento.

De facto, neste momento, esta fábrica exporta 100 por cento da sua produção para o mercado internacional, maioritariamente para os países do norte da Europa. Tratando-se de um



transporte de grandes dimensões, o navio é o único meio de transporte viável para exportar, que garante o transporte de todos os modelos de pás produzidos desta fábrica. Neste contexto, o Porto de Aveiro assume-se como um «parceiro estratégico» da Siemens Gamesa. Deste modo, a proximidade e a área de armazenamento disponível são as principais vantagens para a fábrica. Desde o início do ano já entraram mais de duas centenas de pás na área portuária, ocupando uma área útil de 30 mil metros quadrados.

«Os números da fábrica da Siemens Gamesa de Vagos falam por si, é um dos principais clientes do Porto de Aveiro, está entre as maiores empresas exportadoras e empregadoras do distrito e produz diariamente a maior peça industrial do país», refere a empresa.

A Siemens Gamesa é um dos maiores fabricantes mundiais da indústria eólica. Com mais de 130 GW instalados globalmente, detém uma posição de liderança nos mercados “onshore”, “offshore” e serviços. Está presente em mais de 50 países, instalando parques eólicos em todo o mundo e conta com mais de 27 mil colaboradores. ◀



Siemens Gamesa 5.X

Atingindo novos horizontes

Imagine como o futuro se pode tornar presente se levarmos a energia eólica para o próximo nível. Sabemos o que isso significa: liderança tecnológica, histórico sólido, compromisso com a excelência e paixão pelo que fazemos. É o que agora entregamos aos nossos clientes.

A plataforma Siemens Gamesa 5.X atinge novos horizontes:

- Referência em desempenho, custo-benefício e fiabilidade.
- Potência flexível de 5.6 MW a 6.6 MW.
- Tecnologia baseada no conhecimento e experiência da Siemens Gamesa.
- Capacidade de adaptação para configurar a solução ideal para cada projeto.
- Versatilidade, um design altamente flexível para logística, construção e serviços.
- Os protótipos SG 6.6-155 e SG 6.6-170 já estão em funcionamento.

www.siemensgamesa.com

SIEMENS Gamesa
RENEWABLE ENERGY

Especial PORTO DE AVEIRO

«O sucesso da PRIO nos seus anos de vida deve-se à sua relação com o Porto de Aveiro»

Entrevista Luís Nunes, chefe de operações da PRIO Supply, revela que, em 2023, a empresa vai lançar um novo produto para o retalho, que acredita «ser inovador» e no qual há grandes expectativas a médio prazo

Diário de Aveiro: A PRIO tem sido classificada como a maior empresa do distrito de Aveiro no que diz respeito ao volume de negócios. Qual o significado deste estatuto?
Luís Nunes: Ser reconhecido como a maior empresa do distrito de Aveiro em termos de volume de negócios é algo que muito nos orgulha, porque significa que a PRIO continua a crescer, sendo hoje uma empresa de escala nacional, sem esquecer a sua origem em Aveiro. Acresce que isso é também um sinal de que estamos a contribuir para o desenvolvimento económico local, a criar emprego e desenvolver parcerias com empresas e entidades locais. No entanto, é importante destacar que o sucesso financeiro não é o único critério pelo qual avaliamos o nosso desempenho. Continuamos comprometidos em fornecer produtos e serviços de alta qualidade, inovar e trabalhar de forma ética e sustentável e procurando dar resposta com soluções inovadoras para a transição energética. Por fim, esperamos continuar a

crescer e a servir a comunidade de Aveiro com excelência.

Mas o mundo passou por uma pandemia e agora por uma guerra na Europa, com enormes efeitos económicos. Que impactos é que essas situações tiveram e têm na atividade da empresa?

APRIO ajustou-se, como todas as empresas que atravessaram por esse período atípico. É verdade que ninguém foi imune aos efeitos da pandemia e que ninguém é imune aos efeitos que resultam da guerra. Mas na PRIO temos a sorte de ser uma empresa mais flexível e adaptável, e colocámos essas características ao serviço da procura de soluções.

Atualmente, consideramos que estamos relativamente adaptados aos efeitos mais imediatos da crise pelas medidas que adotámos: tivemos de readaptar a nossa estrutura de fornecimento, de aumentar o capital empregue no negócio, de mudar a forma de gerir “stocks”, entre muitas outras medidas que fomos tomando.

Esperamos conseguir tomar as medidas adequadas para fazer face à inflação e poder ajudar os portugueses e as empresas nacionais a não sofrerem tanto com os aumentos dos preços da energia. Com estes eventos, a nossa preocupação continua e é reforçada para encontrar soluções criativas para o chamado trilema da energia: sustentabilidade energética, segurança energética e acesso justo à energia.

Como olha para a ação do Governo na resposta à atual crise económica?

Como empresa, preocupamo-nos o ambiente económico em que operamos e acreditamos que a ação do Governo é fundamental para a estabilidade e o crescimento da economia. A atual crise económica tem sido um desafio para muitas empresas, incluindo a PRIO, mas entendemos que têm sido tomadas medidas importantes para mitigar os impactos da crise e apoiar as empresas e trabalhadores afetados. Naturalmente, há ainda espaço para melhorias

que permitam ajudar as empresas na sua capacidade de inovar e crescer. Para isso, é fundamental que o Governo trabalhe em estreita colaboração com as empresas, para desenvolver políticas que apoiem a transição para uma economia mais sustentável e resiliente. Estamos comprometidos em fazer a nossa parte para superar a crise e ajudar a impulsionar a economia. Continuaremos a investir em inovação, a melhorar os nossos produtos e a gerar empregos de qualidade. Vamos também continuar a apostar na transição energética e produtos inovadores, permitindo gerar conhecimento e crescimento em setores inovadores em Portugal.

Quais as expectativas da PRIO para 2023?

Estamos entusiasmados com as perspetivas para este ano e temos boas expectativas para o futuro. Prevemos continuar a crescer e a

expandir as nossas operações em Portugal e noutros mercados internacionais, mantendo sempre o nosso foco nas novas tecnologias e iniciativas de energia renovável, na mobilidade elétrica, bem como em projetos de economia circular e redução de emissões de carbono, contribuindo assim para uma transição para uma economia mais sustentável e criando valor para nossos clientes, colaboradores e acionistas. Em termos concretos, vamos continuar a reforçar a presença no retalho em Portugal, com mais pontos de venda, aumentar capacidade industrial e dar o nosso contributo na transição energética no setor marítimo.



Quais as grandes apostas de futuro?

A PRIO pretende continuar a investir em tecnologias e soluções de energia renovável, como a produção de biocombustíveis avançados e o uso de hidrogénio verde. Por outro lado, estamos comprometidos em criar uma economia circular mais sustentável, onde os recursos são usados de forma mais eficiente e os resíduos minimizados. Em 2023, vamos lançar um novo produto para o retalho, que acreditamos que vai ser inovador e no qual temos grandes expectativas a médio prazo.

Como têm evoluído as exportações e quais os objetivos para os próximos anos?

O nosso mercado de exportação é, sobretudo, em dois segmentos: biocombustível avançado e combustível marítimo. Em ambos temos grandes expectativas de crescimento. No caso de Bios, a nossa aposta tem sido em diferenciação pelo tipo de matérias-primas e processo usado. Com uma Europa cada vez mais focada na transição energética, pensamos estar em boa posição para competir por ganhos em quota de mercado. No segmento marítimo, com o nosso produto de bandeira, "ECO Bunkers", já chegamos a alguns "players" de grande relevo internacional, e sendo um mercado ainda em fase iniciais de transição energética, acreditamos que terá um crescimento muito grande nos próximos anos.

A PRIO tem instalações no Porto de Aveiro. Qual a relação com a estrutura por-

tuária e que novos investimentos se podem esperar da vossa empresa?

A relação com o Porto de Aveiro é de muita proximidade e cooperação. O sucesso da PRIO nos seus anos de vida deve-se à sua relação com o Porto de Aveiro. Fizemos investimentos de expansão em Aveiro nos últimos anos e, este ano, devemos começar um projeto de transformação das nossas instalações em verdadeiras fábricas de combustíveis verdes - transformação quer em termos de equipamentos físicos quer em sistemas de informação. Temos dois outros projetos em "pipeline" para Aveiro que, neste momento, não podemos ainda tornar público.

A companhia tem uma forte atividade na mobilidade elétrica. Como perspectiva o futuro desse setor?

A PRIO, desde a sua criação, que se posicionou como uma empresa de energias para a mobilidade do futuro, apostando na mobilidade elétrica e em combustíveis sustentáveis que sejam promotores de uma verdadeira transição energética. Foi uma das primeiras empresas em Portugal a investir na mobilidade elétrica e é um dos principais comercializadores de eletricidade para a mobilidade. A nossa aposta é firme neste setor, sabendo nós que vai ser uma das soluções para ultrapassarmos o problema da transição energética.

É a maior produtora de biocombustíveis em Portugal e a terceira maior produtora europeia de biodiesel a partir de matérias-primas residuais, transformando óleos alimentares usados em diversos combustíveis quer para automóveis, quer para navios, com diferentes níveis de incorporação de biocombustíveis, que reduzem

consideravelmente as emissões de dióxido de carbono (CO₂).

Começaram também a dar os primeiros passos no hidrogénio verde...

Sim. Estamos a estudar dois investimentos que poderão ajudar na descarbonização económica. Esta é uma nova fonte de energia extremamente sustentável e cujo potencial de utilização em aplicações na mobilidade e na indústria poderá ser enorme. O futuro da mobilidade está nas várias tecnologias que podemos usar. Desde biodiesel, que tem níveis de emissão de CO₂ muitíssimo mais baixos que o diesel normal, passando pela possibilidade das novas tecnologias de hidrogénio, até ao elétrico. A PRIO sempre foi, e quer continuar a ser, uma empresa de energias para a mobilidade do futuro. Claro que o futuro vai ser mais verde, mais eficiente, mais tecnológico e a PRIO estará sempre na dianteira do pelotão no que toca a explorar novas soluções. A eletrificação poderá demorar mais ou menos, mas ainda terá o seu caminho e o seu tempo, é transversal aos mercados europeus. O parque automóvel vendido atualmente ainda é 95 por cento composto por motores de combustão. Mesmo com o aproximar de 50 por cento dos veículos vendidos em "phev" e "bev", demorará a chegar a 10 por cento do parque automóvel.

E o que se pode esperar da PRIO nessa área?

Têm sido diferentes as soluções inovadoras que a PRIO tem vindo a trabalhar, como, por exemplo, a substituição dos combustíveis fósseis por limpos, os biocombustíveis, como o biodiesel de resíduos. Atualmente, são produzidas cerca de 90 mil toneladas de biocombustível por ano na fábrica de

biocombustíveis da PRIO em Aveiro. Os biocombustíveis avançados a partir de resíduos emitem menos 84 por cento de CO₂. São, hoje, a solução de descarbonização mais imediata, mais radical e mais eficiente de transição energética. Assumem também cada vez mais relevância o CCS ("Carbon Capture and Storage"), o HVO ("Hydrotreated Vegetable Oil"), o bioetanol que ajuda a economia circular ao obter o biocombustível a partir de biomassas residuais, e o próprio hidrogénio verde.



O nosso mercado de exportação é em dois segmentos: biocombustível avançado e combustível marítimo

Na mobilidade elétrica a PRIO conta já com 12 anos de experiência acumulada. Comercializamos eletricidade verde

Que papel terão os combustíveis tradicionais e o biocombustível num futuro cada vez mais elétrico?

O nosso desafio é tremendo. Neutralidade carbónica está ao virar da esquina. Todas as tecnologias são necessárias. Quando o principal combustível ainda é de origem fóssil, é temporâneo comparar o biocombustível com o elétrico. Ambos fazem parte da solução; são aliados e não inimigos. No imediato, curto e médio prazo, é necessário substituir os combustíveis fósseis na frota atual.

Isso só é possível com os biocombustíveis. No médio e longo prazo, teremos a eletrificação dos carros ligeiros, mas continua a haver os camiões, os navios e os aviões. Estamos a comparar os biocombustíveis face ao elétrico é estarmos a não olhar para o desafio que temos. O caminho que temos percorrido dá-nos a segurança de nos mantermos fiéis à nossa missão, de ser uma empresa de energias do futuro para a mobilidade, com a certeza de sermos, hoje, um "player" de referência na mobilidade elétrica com uma vasta rede já instalada em postos próprios em Portugal. Na bioenergia, para o segmento dos transportes, além de diversos projetos de investigação em novas frentes de produção de biocombustíveis avançados sustentáveis, desenvolvemos o "PRIO ECO Diesel", um substituto direto do gasóleo, certificado pela Autoridade Tributária como elegível para Gasóleo Profissional. Este combustível é compatível com a maior parte dos veículos no mercado e, só em 2020, permitiu aos portugueses percorrerem 10 milhões de quilómetros de uma forma mais "verde" e mais eficiente, uma vez que os testes mostraram que emite menos 18 por cento de CO₂ e tem reduções de consumo na ordem dos cinco por cento, num trajeto misto.

Nesse seguimento, desenvolveram a "PRIO Zero Diesel". Sim. É um combustível líquido 100 por cento sustentável, que permite reduções de emissões de gases de efeito de estufa na ordem dos 84 por cento. As vantagens deste produto ficaram comprovadas no projeto piloto em parceria com a Carris: consumos mais baixos do que os previstos e sem complicações de manutenção. Isto são

ótimos resultados para nós, mas, acima de tudo, para o ambiente e para o país. Na PRIO, acreditamos que os biocombustíveis avançados são muito relevantes para o presente por possibilitarem uma transição energética mais rápida, mais justa e mais eficiente, uma vez que não dependem da aquisição de novos veículos, de substituição de frotas, ou de construção de infraestruturas, que exigem tempo. Acreditamos que todas as soluções têm um papel, por isso apostamos também noutras fontes de energia. Na mobilidade elétrica, a PRIO conta já com 12 anos de experiência acumulada. Comercializamos eletricidade verde, ou seja, energia com origem apenas em fontes renováveis, sem qualquer custo acrescido para os clientes.

Numa era de transição energética, como perspectiva os próximos cinco ou dez anos?

Apesar de todas estas soluções que temos vindo a desenvolver, estamos conscientes de que ainda há muito trabalho a fazer em prol do planeta e do ambiente, por isso temos desenvolvido inúmeros projetos de investigação que têm por base a procura de novas soluções tecnológicas para melhor contribuir para os desafios da transição energética. Também acreditamos que os próximos cinco a dez anos podem ser os mais decisivos. No mercado de energia para a mobilidade, os próximos anos devem-nos trazer enormes mudanças, e devemos estar de espírito aberto à competição das diferentes soluções. Nem todas as soluções vão funcionar, mas temos de garantir que conseguimos atingir o objetivo de redução de forma séria e consolidada das emissões que todos nós fazemos ao nos deslocarmos. ◀



Especial PORTO DE AVEIRO

O Porto de Aveiro marca a história e a vida do município de Ílhavo

João Campolargo *



Ao longo destes 215 anos de história da abertura da barra, o Porto de Aveiro, que encontrou na freguesia da Gafanha da Nazaré a sua casa, tem marcado a vida do município de Ílhavo.

Devemos ao Porto de Aveiro a sua influência no seu desenvolvimento social e económico, não só do nosso município, mas também da região e do país.

No ano passado, 1.053 navios escalaram o Porto de Aveiro e 5,772 milhões de toneladas foram movimentadas. São, sem dúvida, números que impressionam e nos deixam a todos orgulhosos.

Contudo, estes números trazem, também, responsabilidades de vária ordem, nomeadamente de cariz ambiental e de segurança. Sabemos que o Porto de Aveiro está a dar passos concretos e consistentes para tornar a comunidade portuária mais amiga do ambiente e mais segura.

Com uma ação colaborativa e uma abordagem sistémica, o Porto de Aveiro está a reduzir



os seus impactos ambientais através da gestão dos resíduos, adotando a economia circular; da gestão da qualidade da água e das águas residuais, monitorizando continuamente a qualidade da água e do ar, através da estação instalada na nossa Escola Básica 2,3 da Gafanha da Nazaré, da qualidade dos sedimentos a dragar, do ruído, da macrofauna bentónica e do controlo da evolução sedimentar e batimétrica da zona costeira.

Podemos dizer que o município de Ílhavo e o Porto de Aveiro estão seriamente comprometidos com a Agenda 2030 das Nações Unidas, procurando contribuir para uma comunidade

e uma sociedade mais sustentáveis, ao nível social, económico e ambiental.

O município de Ílhavo tem condições ímpares de atração económica, sendo o Porto de Aveiro um «hub» acelerador de atividades industriais e logísticas emergentes», desempenhando um papel fundamental no comércio internacional, nomeadamente nas exportações da Região de Aveiro.

Com o dinamismo do Porto de Aveiro, das grandes empresas, das PME e do comércio local, assistimos, no município de Ílhavo, ao pleno emprego.

A aposta na captação de investimento para o

território tem sido uma das nossas prioridades. A proximidade que temos desenvolvido com os empresários e investidores tem resultado em maior investimento, na criação de novos postos de trabalho e no aumento da riqueza.

Ao longo destes 18 meses de mandato, temos trabalhado em proximidade, colaborando para um melhor resultado para todos. E é este desígnio que o Porto de Aveiro pode esperar da nossa governação.

Faço votos que o Porto de Aveiro continue a trilhar um caminho de sucesso com vista a construir um futuro mais desenvolvido, justo, saudável e atrativo para as nossas pessoas que escolheram o município de Ílhavo para investir, trabalhar, viver e visitar. ◀

Presidente da Câmara Municipal de Ílhavo



Ílhavo tem condições ímpares de atração económica, sendo o Porto de Aveiro um «hub» acelerador de atividades industriais e logísticas emergentes», com um papel fundamental no comércio

«É tempo de se comemorar o sucesso alcançado»

António Belmar da Costa *



Pelos cabelos brancos, pode até não parecer, mas faço parte de uma geração que, nos transportes marítimos, ficou muito mais marcada pelos contentores e contentorização das cargas, que pelos granéis e carga geral. Em consonância, este facto implicou que o meu horizonte no “shipping” estivesse essencialmente focado nos navios de linha regular e não em navios de “tramping” e regimes de “chartering”.

Desta forma e quando, há umas décadas, abracei a profissão de agente de navegação, os portos que para mim eram a referência, em Portugal Continental, resumiam-se a Lisboa e Leixões. Todos os outros portos eram paisagem e apenas ia ouvindo os seus nomes aos colegas mais velhos, muito mais conhecedores do “metier” que eu, pois trabalhavam com a mesma



facilidade e profissionalismo, tanto contentores como carga geral e granéis.

Quando um dia, já há mais de 20 anos, fui convidado para vir trabalhar na AGEPOP, a minha área de conforto, os contentores, teve que se alargar, forçosamente, a outra tipologia de cargas e, para além de Lisboa, Leixões e nessa altura também já Sines e até Setúbal, fui obrigado a conhecer, em pormenor, todos os outros portos nacionais.

Foi assim que um dia, já muito distante, numa visita a Aveiro, o sr. dr. Raul Martins, então presidente do conselho de administração portuária do Porto de Aveiro, me meteu no seu carro e, num périplo de mais de uma hora, me foi mostrando ao pormenor todos os recantos do porto, as obras de requalificação e expansão que se estavam a fazer e os terraplenos que se preparavam. E enquanto percorríamos toda a extensão do porto, ia-me dando aqui e ali cotoveladas e dizia: «Ó dr., já viu a potencialidade que aqui está.

Aveiro vai ter tudo e até contentores?”. Confesso que, no momento, apesar de impressionado com a extensão da área portuária, não vislumbrei no imediato que a profecia se pudesse cumprir. Culpa minha que me faltam dotes de visionário.

No entanto, e passada apenas uma vintena de anos, o Porto de Aveiro foi fazendo o seu caminho, cresceu, modernizou-se, criou condições para se desenvolver e hoje até contentores tem. Este sucesso deve-se, essencialmente, e foi o resultado de uma obra conjunta e do querer de toda uma comunidade ligada, direta e indiretamente, ao Porto de Aveiro que, ao longo dos anos, tem vindo a trabalhar e criar as condições para que este porto se afirme, cada vez mais, tanto em Portugal como no exterior.

Agora que se comemoram 215 anos da abertura da barra do Porto de Aveiro, é também tempo de se comemorar todo o sucesso alcançado, mas é sobretudo tempo de olhar para o futuro e continuar a obra que, contudo, estará sempre inacabada. ◀

* Director executivo da AGEPOP - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal

MARROQUINARIA

BIJUTERIA

RELOJOARIA



ALBERGARIA-A-VELHA
ÁGUEDA
FUNDÃO
PARIS



Especial PORTO DE AVEIRO

Obra da nova plataforma ferroviária intermodal de Salamanca já se encontra no terreno

Internacional A ligação ferroviária entre Salamanca e o Porto de Aveiro permitirá à estrutura portuária localizada na Gafanha da Nazaré escoar mercadorias de forma rápida, eficiente e ambientalmente sustentável

Já iniciaram as obras de construção do Terminal Ferroviário Intermodal de Salamanca (Espanha), mais conhecido como Puerto Sueco, estimando-se que esteja operacional até ao final de 2024. O Terminal Ferroviário Intermodal de Salamanca está concebido para receber comboios até 750 metros de comprimento e as suas ins-

talações vão permitir a movimentação de contentores e o transbordo e armazenamento de granéis sólidos, esta última com maior relevância devido ao ambiente cerealífero em que localizado em Salamanca.

De acordo com Pablo Serna, da Zaldesa, «Salamanca, e portanto a sua Plataforma Logística Intermodal, encontra-se nu-

ma posição estratégica privilegiada». Acrescentando ainda que «faz parte do “Corredor Atlântico” e é considerado um nó logístico da rede global. É uma encruzilhada entre os portos portugueses e a Europa Central e faz parte do corredor norte-sul (Ruta de la Plata)». Além disso, também está dentro da área de influência de Madrid,

«um dos centros de consumo mais importantes da Europa».

Além disso, é de referir que a Câmara Municipal de Salamanca assinou um protocolo de colaboração com o Porto de Aveiro, com o objetivo de potenciar o intercâmbio de mercadorias entre o porto português e a Plataforma Logística de Salamanca.



 pci · creative science park
aveiro region

ACELERAMOS A INOVAÇÃO PARA UM MUNDO MELHOR

Junte-se à Comunidade PCI · Creative Science Park – Aveiro Region, onde encontrará um ambiente colaborativo e inspirador para investigadores, empreendedores e criativos.

VIA DO CONHECIMENTO
EDIFÍCIO CENTRAL
3830-352 ÍLHAVO
40.61893, -8.66717

 WWW.PCI.PT
GERAL @PCI.PT
+351 234 243 750



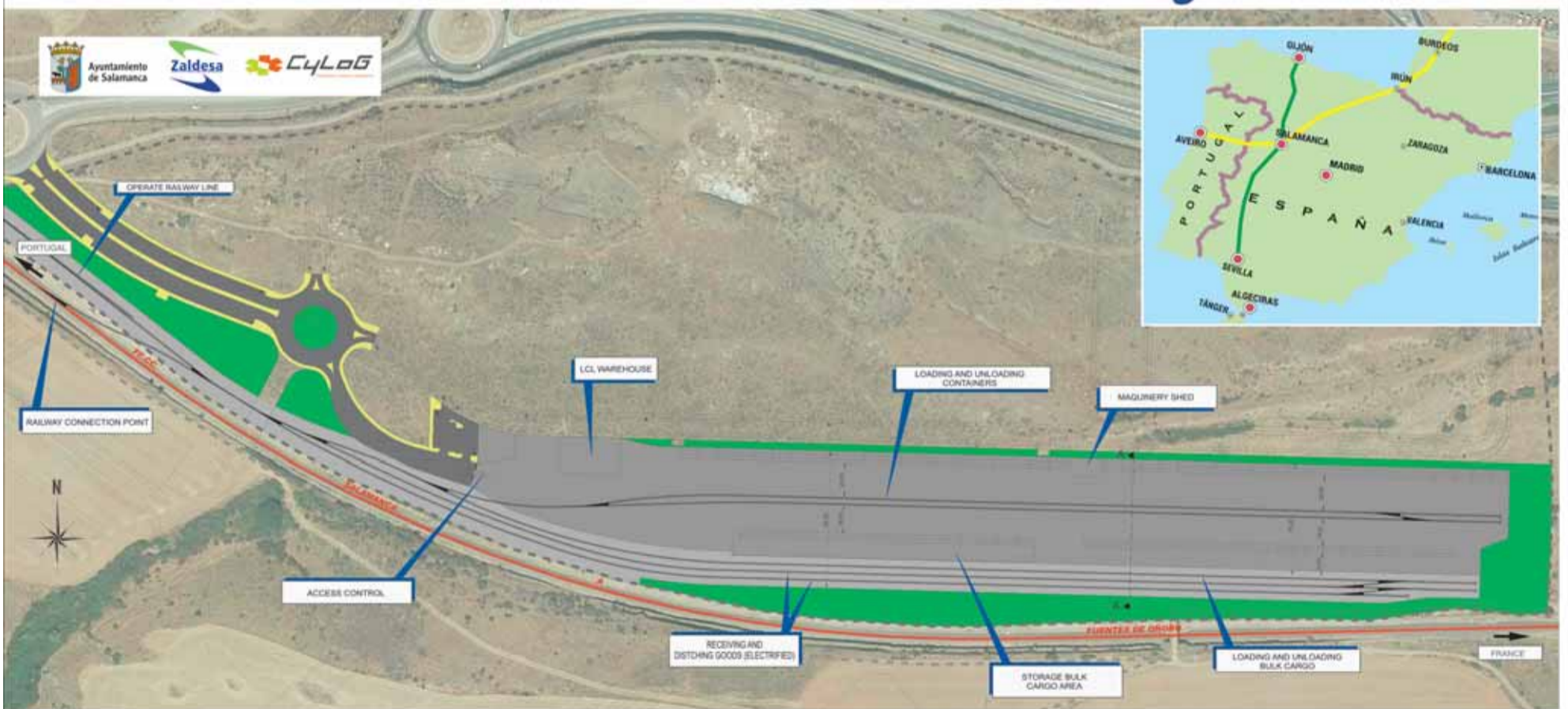
«O Terminal Ferroviário de Salamanca é uma grande oportunidade de crescimento para ambos os enclaves logísticos. A ligação ferroviária entre Salamanca e o Porto de Aveiro permitirá ao porto português escoar mercadorias de forma rápida, eficiente e ambientalmente sustentável», assinalou.

El Puerto Seco faz parte da Plataforma Logística de Salamanca e é membro da Rede Cylog (Castilla y León Logística). O enclave logístico de Salamanca está em pleno funcionamento, oferecendo serviços logísticos de alta qualidade, como estacionamento seguro para veículos pesados; a alfândega (OEA); serviços logísticos especializados em temperatura controlada; uma área específica para o setor agroalimentar; u-

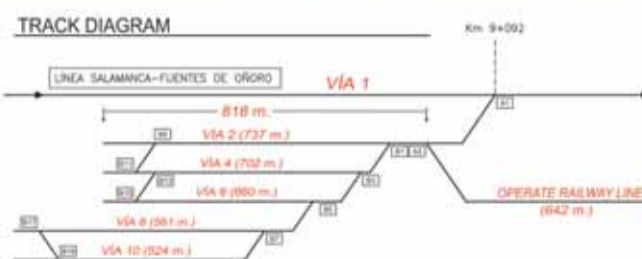
ma estação de serviço; bem como um fogão a gás e uma linha elétrica. A geração de todos estes serviços logísticos envolveu um investimento superior a 100 milhões de euros, dos quais 75 por cento foram de origem privada. ◀



SALAMANCA Intermodal Railway Terminal



- 88.473 Sq. M area
- Multipurpose terminals (containers, bulk and general cargo)
- Customs
- 750 meters long freight train capacity
- 2 electrified railways lines for receiving and dispatching goods
- 2 railways lines to loading and unloading containers
- 1 railway line to loading and unloading bulk cargo
- Storage for bulk cargo
- Less than container load (LCL)
- Containers storage
- Depot area



- Via 1 - FF.CC. SALAMANCA-FUENTES DE OÑORO
- Via 2 - Receiving and dispatching goods (electrified)
- Via 4 - Receiving and dispatching goods (electrified)
- Via 6 - Loading and unloading bulk cargo
- Via 8 - Loading and unloading containers
- Via 10 - Loading and unloading containers

Especial PORTO DE AVEIRO

Há 215 anos a puxar pela região

Carlos António Rocha *



Há 215 anos começava a escrever-se uma nova história para o Porto de Aveiro, para a Gafanha da Nazaré e para Portugal.

Com a abertura da barra a 3 de abril de 1808, começou a desenhar-se uma nova vivência aos níveis produtivos, comerciais e industriais. A visão de ter, na Gafanha da Nazaré, uma infraestrutura que respondesse em simultâneo a várias vertentes de atividade, nomeadamente a comercial e a industrial, que as internacionalizasse, ao promover esse desiderato, para o setor da pesca (costeira e longínqua), fixou indústrias, que acrescentaram crescimento e riqueza à região desde então. O Porto de Aveiro, volvidos 215 anos da sua atividade, foi-se modernizando, criando infraestruturas de grande relevância, promovendo empregabilidade e acentuando a sua importância económica e financeira para a freguesia da Gafanha da Nazaré, para a Região de Aveiro e para o país.

A visão cada vez mais assertiva e disponível das diferentes administrações que têm vindo a gerir o Porto de Aveiro, posicionam-no já como um dos mais importantes ao nível nacional, não só pela quantidade do volume de cargas, mas também pela sua diversidade.

Também as condições de deslocamento das



cargas que entram e saem do porto, bem servido pelas vias rodoviárias e ferroviárias, conferem-lhe uma condição de excelência para o desempenho da sua atividade. A possibilidade para expandir a sua área operacional na ZALI também lhe confere um potencial de crescimento importante na capacidade e diversificação de produtos a transacionar.

A Gafanha da Nazaré, freguesia que acolhe o Porto de Aveiro, beneficia naturalmente deste desenvolvimento, quer economicamente, quer em termos da empregabilidade, daqueles que cá residem ou dos muitos que nos procuram para oferecer a sua mão de obra. Uma maior abertura, promovida, pelas diferentes administrações à população, tem sido fator determinante para um

relacionamento mais saudável e produtivo, o que tem permitido a todos uma perceção melhor dos constrangimentos desta infraestrutura e o que se vai fazendo para os minimizar, assim como as grandes mais valias que promove para todos.

Habituar-mo-nos a viver com o Porto de Aveiro; ter a noção do que ele representa para a comunidade é criar sinergias para um futuro mais risonho, é um abrir de novos horizontes ao mundo e levar mais longe o nome da Gafanha da Nazaré. ◀

* Presidente da Junta de Freguesia da Gafanha da Nazaré



O Porto de Aveiro foi-se modernizando, criando infraestruturas de grande relevância, promovendo empregabilidade e acentuando a importância económica e financeira



Gafanha da Nazaré



**PARABÉNS AO PORTO DE AVEIRO PELO SEU ANIVERSÁRIO!
QUE CONTINUE A SER UM PONTO DE REFERÊNCIA NA REGIÃO,
IMPULSIONANDO O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO.
DESEJAMOS SUCESSO CONTÍNUO AO PORTO DE AVEIRO
NOS SEUS PROJETOS FUTUROS.**

FREGUESIA DA GAFANHA DA NAZARÉ
Av. José Estêvão, nº 494 | 3830-556 Gafanha da Nazaré
geral@jf-gafanhadanazare.pt | www.jf-gafanhadanazae.pt
Tel. 234 361 520 (Chamada para a rede fixa nacional)



BragaAlves
logistics

O seu Transitário e Agente Aduaneiro em Aveiro

www.bragaalves.com
geral@bragaalves.com
Telf. +351 234 373 040

A Socarpor/Yilport pretende sedimentar-se no mercado atual

Balanço A Socarpor/Yilport adquiriu duas novas gruas móveis “Gottwald” de alta capacidade operacional, cuja descarga ocorreu durante o passado mês de abril

Desde 1984 a operar no Porto de Aveiro, e desde 2001, concessionária de exploração comercial do Terminal Sul da zona portuária, em regime de serviço público, a Socarpor/Yilport Aveiro tem vindo a efetuar vários investimentos no Porto de Aveiro nos últimos anos. De acordo com o administrador Paulo Sá, «a operação portuária é um serviço público, devendo atuar sob elevados padrões de eficiência e qualidade».

Diário de Aveiro: Como vê a ligação com o Porto de Aveiro?

Paulo Sá: O modelo portuário nacional, na sua atual configura-

ção, obriga a uma estreita relação entre os detentores e gestores das super e infraestruturas - as autoridades portuárias - e os privados que se constituíram como empresas de estiva para a prestação daquele serviço público. Quer pela sua qualidade de empresa de estiva, quer pelo papel de concessionário do direito de exploração comercial do serviço público no Terminal Sul do Porto de Aveiro, a Socarpor/Yilport tem mantido, e continuará a manter com a autoridade portuária, uma relação de parceria, fundamental para a prossecução dos objetivos comuns, que se afirmam superiormente, de prestar aos uten-



tes do porto os serviços que estes procuram e de que depende uma grande parte da economia da região. Esta parceria é, acima de tudo, benéfica no controlo da chamada taxa portuária, cujo custo se pretende que desonere efetivamente as cargas que demandam o porto.

Quais os planos a médio prazo?

O objetivos, a médio prazo, centram-se na sedimentação do mercado atual e na captação de mais negócio, quer satisfazendo de forma cada vez mais eficiente e célere as necessidades dos utilizadores do porto, quer chamando à utilização do

porto carregadores e demais “stakeholders”, alargando, se possível, o “hinterland” deste último. Para tal, estão previstos investimentos em equipamento e instalações que permitam operacionalizar a atividade proporcionando maior rapidez, qualidade e segurança a pessoas e bens. Atenção especial às pessoas, não só pela melhoria das condições de trabalho mas acima de tudo na formação e especialização dos trabalhadores.

E para este ano, quais são as novidades?

Dentro do compromisso assumido, e de forma a garantir o sucesso dos objetivos acima anunciados, a Socarpor/Yilport adquiriu duas novas gruas móveis “Gottwald” de alta capacidade operacional. A descarga ocorreu durante o mês de abril e vieram, assim, aumentar a nossa capacidade de resposta à solicitação do mercado, permitindo alcançar com maior margem de segurança os objetivos da organização. ◀

YILPORT
AVEIRO

SOCARPOR
Sociedade de cargas portuárias (aveiro) s.a.

seaLine
Navegação e Afretamentos, Lda

OPERATIONAL OFFICE

Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 15-5.º B, 3800-164 Aveiro - Portugal
Tel. +351 234 378 790 | www.yilport.com

Member of
YILPORT
HOLDING INC.

Avenida Dr. Lourenço Peixinho, 15 - 3.º A, 3800-164 Aveiro | Portugal
Telf. +351 234 346 090 | sealine.aveiro@sealine.pt | www.yilport.com

Member of
YILPORT
HOLDING INC.

Especial PORTO DE AVEIRO

Porto de Aveiro, gestão e descentralização - repetir um grito de alerta

Ribau Esteves*



Porque nada mudou na gestão do Governo de Portugal e do Porto de Aveiro sobre as duas importantes matérias que abordei no meu artigo no suplemento do Diário de Aveiro de 2020, 2021 e 2022, decidi transcrever esse mesmo artigo nesta edição de 2023, como mais um GRITO DE ALERTA para que a inércia seja vencida pela capacidade de decidir e de descentralizar.

Numa fase em que temos um novo ministro das Infraestruturas e um novo presidente da Administração do Porto de Aveiro (que já foi vice-presidente da Câmara de Aveiro), embora o Governo tenha o mesmo Primeiro-ministro há mais de sete anos, é tempo de renovar a esperança e reiterar a luta, repetindo o GRITO DE ALERTA.

Neste quadro, e considerando que nada aconteceu na matéria da descentralização da gestão da Ria de Aveiro e das áreas portuárias sem utilização portuária, nem temos resposta a propostas alternativas há muito apresentadas, uso este texto para repetir o GRITO DE ALERTA.

«O Porto de Aveiro tem sido um instrumento



importante no crescimento económico da Região de Aveiro e de Portugal, no quadro que temos vivido nos últimos anos, com uma situação em que a regra foi o crescimento da sua carga.

Além da atividade económica, o Porto de Aveiro tem um papel relevante na cogestão do território aveirense, a dois níveis principais.

Um primeiro nível, na cogestão da Ria de Aveiro, pela gestão da barra do porto e da Ria de Aveiro e pela localização central da Área Portuária em relação à Ria de Aveiro, ligando-se aos seus canais norte e sul. A Ria de Aveiro tem recebido investimentos relevantes da Polis Litoral Ria de Aveiro, num trabalho e em vários investimentos da parceria desta empresa, que integra o Governo

(Ministério do Ambiente) e a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (em representação das câmaras municipais da Ria), tendo como principal financiador os fundos comunitários, além do orçamento do Estado e das câmaras municipais.

Que esta aliança pela Ria de Aveiro possa continuar e passe a integrar a Administração do Porto de Aveiro (APA) e o Ministério das Infraestruturas (sua tutela), de forma a prosseguirmos o trabalho e o investimento de qualificação e valorização da Ria de Aveiro. Prosseguimos também a luta junto do Governo, para libertar a gestão da Ria de Aveiro da prisão do centralismo, entregando a sua gestão a uma entidade nela sediada, como

por exemplo a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro.

Um segundo nível, respeitante ao novo quadro legal da descentralização de zonas das áreas portuárias onde não há atividade portuária propriamente dita. A Câmara Municipal de Aveiro reitera o seu empenho e a sua determinação em assumir a gestão integral dos terrenos da antiga Lota de Aveiro e a Baía de Recreio da Frente-Ria de São Jacinto, áreas sob jurisdição portuária da APA mas sem fins portuários e há muitos anos abandonadas pela APA, e com uma enorme importância urbana e turística, que queremos qualificar e valorizar; investindo para dar qualidade, organização e vida sustentável.

Que a APA não seja uma força de bloqueio a este nível, como tem sido, de forma a que, também o município de Aveiro, a Região e a Ria de Aveiro, possam rentabilizar social e economicamente essas importantes zonas do território que só as câmaras municipais têm condição de cuidar e de investir, e agora usando a nova possibilidade legal.

É muito urgente dar este passo de descentralização e boa gestão do território do município, da região e da Ria de Aveiro».

Parabéns ao nosso Porto de Aveiro, pela sua vida e atividade.

Estamos juntos para crescermos mais e melhor. ◀

Presidente da Câmara Municipal de Aveiro;
Presidente da Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro

Parabéns Porto de Aveiro!

Paulo Jorge Ferreira *



Os portos marítimos desempenham um papel crucial na economia mundial, como importante porta de entrada para o comércio internacional. Mais de 90 por cento do comércio global de mercadorias, incluindo matérias-primas, produtos acabados e recursos energéticos, é realizado através de transporte marítimo.

Hoje, a influência de um porto vai muito para além do espaço marítimo e das relações comerciais que mantém com os outros portos. Um porto contribui para o desenvolvimento económico da região que serve e dos territórios servidos pelos portos parceiros, com especial impacto no crescimento de vários setores ligados ao mar.

Para dar resposta às exigências de um con-

texto internacional cada vez mais competitivo e global, e para crescer e acompanhar a evolução do mercado, os portos têm de garantir eficiência, celeridade e fiabilidade nos serviços prestados, simplificando procedimentos. Como fator de diferenciação, é essencial estabelecer ligações eficientes com os transportes ferroviário e rodoviário internacionais e apostar na inovação tecnológica e na digitalização. A premência de uma transformação climática colocará em vantagem os portos que derem prioridade ao desempenho ambiental e à eficiência energética nas suas atividades.

O Porto de Aveiro, apesar de ser a mais recente infraestrutura portuária nacional, tem sabido antecipar as necessidades do setor e de uma sociedade em rápida mudança. Com uma atuação baseada na inovação, o Porto de Aveiro preparou-se para ser um importante nó logístico na cadeia de transporte do Corredor Ferroviário Atlântico, com a construção da Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI). Esta estrutura será decisiva para aumentar a eficiência das cadeias de abastecimento, potenciar o desenvolvimento de um "cluster" de energias renováveis e desenvolver a sua internacionalização.

O Porto de Aveiro é ainda um exemplo pela forma como está a encarar a transformação digital, com a conectividade que tem introduzido nos seus processos e em toda a sua cadeia logística. Recentemente, esteve a ser testada no Porto de Aveiro uma rede 5G dedicada à otimização da gestão de cargas, com o objetivo de automatizar os processos e tornar esta gestão mais eficiente. A par da digitalização, estão também a decorrer outras ações no âmbito da descarbonização da atividade portuária.

Com um papel de grande relevo no desenvolvimento local e global, em vários setores, o Porto de Aveiro acrescenta valor à economia local e nacional e oferece contributos de grande relevo para o crescimento de uma área estratégica vital como o mar.

Para a Universidade de Aveiro, o Porto de Aveiro é um parceiro que nos desinquieta e estimula, pela vontade sempre renovada de encontrar respostas a novos desafios.

Continuaremos a trabalhar juntos, de olhos postos no mar e no futuro.

Parabéns Porto de Aveiro!

* Reitor da Universidade de Aveiro



Hoje, a influência de um porto vai muito para além do espaço marítimo e das relações comerciais que mantém com os outros portos. Um porto contribui para o desenvolvimento económico

«O porto duplicou as cargas movimentadas»

Nabo Martins *



O dia 3 de abril marca as celebrações dos 215 anos desde a abertura da barra do Porto de Aveiro - no remoto ano de 1808, iniciava-se um percurso assinalável que, aos dias de hoje, permite ao país ter, no Porto de Aveiro, uma infraestrutura de referência no âmbito logístico e comercial. Contudo, é no ano de 2023 que a confluência de efemérides ganha uma significância quase inaudita: há um século atrás, eram publicados os estatutos da Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro; há 130 assinalava-se a construção do farol da Barra; e, há 25 anos, era criada a Administração do Porto de Aveiro. A convergência, em 2023, de todos estes marcos simbólicos e históricos, torna este aniversário ainda mais relevante.

O passado é importante, mas passado é pas-

sado e este passado não é, contudo, suficiente para fazer jus à excelência e solidez que, no presente, o Porto de Aveiro aporta às cadeias logísticas, assim como o dinamismo que implementa nos fluxos de cargas que cruzam o país e que é já, indubitavelmente, uma mais-valia vital para a competitividade das empresas. A corroborar tal evolução estão os números recentes: em 25 anos, o porto duplicou as cargas movimentadas, alcançando, em 2022, 5,7 milhões de toneladas - um registo recorde que nem a pandemia de COVID-19 foi capaz de adiar. Assim se comprova a omnipresença valorosa da infraestrutura no tabuleiro comercial português, desempenhando um papel de interface logístico que resiste às mais árduas provações e cujos fluxos mercantis são estruturantes para a economia nacional.

O estatuto consolidado pelo Porto de Aveiro, alcançado mais intensamente nestes últimos anos, impeliu-o a abraçar novos projetos e investimentos com o intuito de prolongar o sucesso presente da infraestrutura, bem como de potenciar o seu futuro no xadrez logístico-portuário de Portugal. A intermodalidade marca a filosofia que vem pautando a estratégia operacional, dando ênfase à aposta no tráfego ferro-

viário (do qual é exemplo a construção da nova plataforma intermodal que ambiciona captar comboios de mercadorias de 750 metros e o projeto de incremento dos feixes ferroviários da ZALI) e ao alargamento do "hinterland" do porto, que sempre contou com fortes acessibilidades rodoviárias para servir as regiões Centro e Norte de Portugal, assim como Espanha. Trata-se de uma visão - plena de conectividade - que posiciona o Porto de Aveiro como força magnética de atração, captação e fixação de novos negócios, fomentando o reforço do tecido empresarial nas suas áreas de influência e aportando maior sustentabilidade aos fluxos de carga.

Sustentável, eficiente e multimodal, mas também digitalizado: Aveiro tem sido pioneiro na utilização da tecnologia 5G em prol da revolução na gestão das cargas. Estes são os quatro adjetivos que configuram a visão de um porto seguro hoje, de olhos postos num amanhã ainda mais preponderante.

Aveiro já é uma certeza, mas ainda o será mais doravante. ◀

* Presidente-executivo da APAT - Associação dos Transitários de Portugal



O estatuto consolidado pelo Porto de Aveiro, alcançado mais intensamente neste últimos anos, impeliu-o a abraçar novos projetos e a investimentos com o intuito de prolongar o sucesso




VERÃO

no Município de Ílhavo



julho

- 30 junho a 3 **Festa de Nossa Senhora da Penha de França Vista Alegre**
VISTA ALEGRE
- 1 a 9 **Mareato**
PRAIAS DA BARRA E COSTA NOVA | JARDIM OUDINOT
- 1 **Corrida Popular da Costa Nova do Prado**
- 2 **Travessia da Ria a Nado / Aquatlo**
- 7 e 8 **Festim - Festival Intermunicipal de Músicas do Mundo**
Concertos Mareato
- 8 e 9 **Mare Challenge**
- 9 **Neon Run**
- 13 a 16 **Festival da Sardinha**
COSTA NOVA
- 27 a 30 **Festival do Marisco**
COSTA NOVA



junho

- 16 a 18 **Festival Rádio Faneca**
ÍLHAVO

agosto

- 2 e 4 **Miss Costa Nova Cup**
COSTA NOVA
- 8 **Aniversário do Museu Marítimo de Ílhavo**
MUSEU MARÍTIMO DE ÍLHAVO
- 9 a 13 **Festival do Bacalhau**
JARDIM OUDINOT, GAFANHA DA NAZARÉ



setembro

- 16 **Desfile Nacional do Traje Popular Português**
VISTA ALEGRE
- 22 a 24 **Festival Cabelos Brancos**
ÍLHAVO e GAFANHA DA NAZARÉ
- 30 **Festa dos Bacalhoeiros**
JARDIM OUDINOT, GAFANHA DA NAZARÉ

visitilhavo.pt







www.cm-ilhavo.pt

Especial PORTO DE AVEIRO

As empresas e o Porto de Aveiro

Nuno Ribeiro Pires *



Este ano, o Porto de Aveiro celebra 215 anos da reabertura da barra ao tráfego, que ocorreu em 3 de abril de 1808. É um marco histórico importante de uma infraestrutura absolutamente determinante para o desenvolvimento da cidade de Aveiro, da região e do país.

É notável percebermos a continuada capacidade do Porto de Aveiro para se adaptar, ao longo de tempo, à dinâmica das necessidades das empresas, que diretamente serve, numa visão estratégica que sempre antecipou o que, porventura, os estudos de procura não relevavam. Deste modo, as empresas foram-se instalando na região e desenvolvendo competências, expnenciadas no compromisso mútuo entre estas e a universidade que, para além da valiosa formação que ministra, desde cedo se disponibilizou

para com as empresas fazer investigação aplicada, de modo que os seus produtos tivessem reconhecimento e interesse internacional.

Num país com um mercado doméstico pequeno, a internacionalização das empresas é crucial para adquirirem massa crítica, captada no comércio internacional. Para tal, a existência de uma infraestrutura, como o Porto de Aveiro, orientada para a maximização da função de disponibilização de serviços logísticos e de transporte, competitivos e eficientes, é condição necessária para as empresas poderem prosseguir o seu desiderato de desenvolvimento.

A existência de diferentes “clusters” industriais na Região de Aveiro e a instalação de novas indústrias, algumas em novos setores de atividade, que cá se vieram instalar, em muito se deve à dinâmica ancorada no Porto de Aveiro, às suas facilidades de terraplenos, de que é exemplo a Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI), com cerca de 40 hectares, onde se têm vindo a instalar indústrias que respondem aos objetivos da transição energética, geradoras de “apport” tecnológico e com efeito virtuoso na criação de valor para comunidade em geral. No entanto, os portos, em geral, para além de “hubs” logísticos e de localização de atividades industriais, que carecem do privilégio de se instalarem no seu entorno, pro-

porcionam o acesso a um meio de transporte, o marítimo, a incrementar nas curtas e médias distâncias que, pelo volume transportado, nas suas diferentes modalidades - carga geral; granéis (líquidos e sólidos); contentores e Ro-Ro -, muito contribui para a almejada sustentabilidade, dado o efeito positivo ao nível da descarbonização.

Por isso, no Porto de Aveiro é reconhecida a necessidade do aumento da arqueação bruta dos navios e, sobretudo, maior facilidade na entrada dos mesmos, dadas as condicionantes advenientes de ser um porto de marés. Para tal, são necessários investimentos, a realizar com recursos públicos e privados, que garantam a continuidade do crescimento histórico do movimento portuário no Porto de Aveiro. Apesar da incerteza com que nos confrontamos, protagonizada por diversos acontecimentos disruptivos e imprevisíveis, prevalecerá o empreendedorismo, a visão estratégica e a resiliência de toda a comunidade, representada empresarialmente pela AIDA - Câmara de Comércio e Indústria do Distrito de Aveiro, com o objetivo único de promover a melhoria do bem-estar e a criação de valor.

Viva o Porto de Aveiro. ◀

* Presidente da Comunidade Portuária de Aveiro



É reconhecida a necessidade do aumento da arqueação bruta dos navios e, sobretudo, maior facilidade na entrada dos mesmos, dadas as condicionantes de um porto de marés

#steelisourlife

Plafesa
Grupo

info@plafesa.pt
234 798 500

«Temos vindo a apostar no desenvolvimento de infraestruturas»

Grupo ETE O diretor-geral da Aveiport refere que a empresa iniciou o ano com uma nova grua em atividade

O Grupo ETE é constituído por mais de 50 empresas, sediadas maioritariamente em Portugal. Integra várias áreas de negócio: transporte marítimo, transporte fluvial, operação portuária, logística, agentes de navegação e engenharia, construção e reparação naval. Paulo Rebelo, diretor-geral da Aveiport, do grupo ETE, esteve à conversa com o Diário de Aveiro.

Diário de Aveiro: Qual é a ligação ao Porto de Aveiro?

Paulo Rebelo: Quanto à presença em Aveiro, em concreto com operação no Porto de Aveiro, contamos com as empresas Aveiport, Navex e Sofrena. Somos orientados para os re-

sultados e para a satisfação do nosso cliente, procurando sempre oferecer uma proposta de valor integrado, e para a qual todas as empresas do grupo têm o seu contributo. O facto de termos várias empresas e áreas de negócio, complementares entre si, dá-nos a capacidade de apresentar soluções mais competitivas, aptas a responder a necessidades específicas e a projetos complexos.

Qual o vosso papel na região de Aveiro?

A nossa presença no Porto de Aveiro, face à operação desenvolvida e às suas infraestruturas, tem um papel ativo no desenvolvimento da região. A ca-

pacidade de resposta e de oferta de um serviço portuário e logístico integrado tem sido uma mais-valia para o nosso portefólio de clientes, sobretudo à medida em que o Porto de Aveiro foi ganhando novas acessibilidades marítimas, ferroviárias e rodoviárias, permitindo-nos, enquanto grupo, posicionarmo-nos e melhorarmos a nossa proposta de valor, localmente e num contexto nacional. Importa ainda referir que, nestas três décadas, a nossa atividade tem crescido.

Quais são as perspetivas e as novidades da Aveiport?

Temos vindo a apostar no desenvolvimento de infraestrutu-

ras, tendo, para 2023, alguns projetos importantes, com impacto positivo na operação que desenvolvemos através da Aveiport, no Porto de Aveiro. Estamos muito focados na atenção ao cliente e em poder garantir uma resposta com qualidade a todas as suas necessidades, tomando-se fundamental criar soluções e infraestruturas capazes de responder de forma eficiente à procura gerada - em particular na movimentação dos produtos de maior representatividade no nosso portefólio - e que tem aumentado.

Iniciámos o ano com uma nova grua em atividade, permitindo aumentar a capacidade e rapi-

dez de movimentação de carga em porto; renovámos equipamentos, nomeadamente a colocação de uma nova garra com capacidade de 34 metros cúbicos e uma nova tremonha com dimensão adaptada à capacidade de receção de carga gerada pela nova garra, entre outros.

Paralelamente, estamos atentos a novas oportunidades, nomeadamente na procura de novas tipologias de cargas, e novos clientes, que permitam alargar a nossa oferta de produtos e serviços. ◀



Compromisso e valor no Porto de Aveiro

Aveiport e Navex são empresas do GRUPO ETE, de capital 100% nacional e comprometidas com a qualidade dos seus serviços.



OPERAÇÃO PORTUÁRIA | AVEIPORT | T 234 008 785 | aveiport@aveiport.pt | AGENTES DE NAVEGAÇÃO | NAVEX | T 234 008 775 | navex-aveiro@navex.pt
Terminal Norte do Porto de Aveiro, Edifício 11, Sala 11, Apartado 135, 3834-908 Gafanha da Nazaré

Especial PORTO DE AVEIRO

“Ad Astra Per Aspera”

Fernando Castro *



Compulsando os arquivos, é fácil verificar repetidamente a apetência que as gentes aveirenses desde há muito demonstraram por desbravar o mar, colher dele o sustento de que necessitavam, conhecer o que estava do outro lado da linha do horizonte, custasse o que lhes custasse. Essa apetência era espicaçada não apenas pelo desejo da aventura, mas também pelas visitas que povos de origens porventura longínquas e desconhecidas lhes faziam, quando aportavam à nossa costa ou se afoitavam a ir mais para o interior em função das possibilidades de por aí navegarem e de estabelecerem relações com os locais.

Nem sempre esses objetivos foram conseguidos, dadas as características instáveis da nossa orla marítima, desde a localização original até à formação do atual cordão dunar há pouco mais de um milénio, originando a zona lagunar co-

nhecida por Ria de Aveiro, com uma ligação ao mar, ora mais franca ora menos fácil, e até impossível de atravessar, em deslocação progressiva desde Ovar até ao sul da Vagueira.

Esta instabilidade causava problemas e prejuízos elevados, não apenas à economia da região, mas também à saúde das populações locais e, conseqüentemente, ao seu bem-estar, situação que naturalmente começou a causar preocupações à medida que ela se agravava e levava a evitar esforços para mitigar ou ultrapassar os seus efeitos negativos.

Até que, depois de várias tentativas goradas e após porfiados estudos e demoradas discussões, foi tomada uma opção e encetados os trabalhos que levaram à construção de um canal de navegação que assegurasse uma ligação estável entre a ria e o oceano, lançando as bases de um porto em Aveiro.

Corria o ano de 1808, asseguram os registos, quando, às sete horas da tarde do dia 3 de abril, foi, finalmente, rompida a última barreira e a enorme massa de água apesada na laguna começou a correr copiosamente para o Oceano Atlântico. Relata a ata a propósito redigida a 15 de abril que «...As águas que cobriam as ruas da praça, desta cidade, e os bairros de Alboi e da praia, abaixaram três palmos de altura dentro

de vinte e quatro horas e outro tanto em o seguinte espaço, e em menos de três dias já não havia água pelas ruas...».

Uma vez vencida esta grande batalha, outras se seguiram pouco depois, nomeadamente a do reencaminhamento das águas do Vouga para o Rio Novo do Príncipe e o desassoreamento da foz do Rio Águeda e da foz do Rio Cértima na atual Pateira de Fermentelos, assim possibilitando a navegabilidade para o interior.

Mas o Porto de Aveiro, que à época era essencialmente um porto de pesca, costeira e longínqua, e um dos principais do país, tinha potencialidades para muito mais e a ambição das gentes da região não estava satisfeita.

Até aos dias de hoje, a relação dos investimentos efetuados tem sido extensa e envolvendo verbas avultadas, investimentos feitos visando a satisfação das necessidades estimadas a médio e longo prazo, suportadas no crescimento da atividade das principais indústrias da região. Desde o prolongamento dos molhes norte e sul, ao regular aprofundamento e desassoreamento do canal de navegação, à construção de novos cais de amarração e de amplos armazéns e de parques para a guarda de mercadorias, à construção de um ramal ferroviário eletrificado de ligação à Linha do Norte e, através dela, à rede ferroviária nacional e de além-fronteiras, à aquisição e renovação gradual de equipamentos para a movimentação das cargas, ao reforço dos meios de reboque, à melhoria da sinalização, ao reforço

de pessoal especializado, mormente de pilotos, assim como da aquisição de outros equipamentos e da modernização dos serviços, tem sido possível criar condições para o progressivo incremento do movimento de granéis sólidos, de granéis líquidos, de carga geral e, muito recentemente, de carga contentorizada.

“Ad Astra Per Aspera”, isto é, para alcançar a vitória é necessário vencer sacrifícios, assim reza esta divisa latina já com alguns milhares de anos.

Mas só deste modo têm vindo a ser, paulatinamente, criadas condições capazes de responder à satisfação das necessidades logísticas das empresas da região, apesar de ainda haver muitos empresários que, por desconhecimento, não recorrem aos seus serviços.

A AIDA CCI - Câmara de Comércio e Indústria do Distrito de Aveiro tem colaborado, quer na divulgação das potencialidades do Porto de Aveiro junto das empresas suas associadas quer além-fronteiras, nas missões empresariais que leva a efeito e nas presenças que tem marcado nos mais diversos certames internacionais, pois está consciente da importância do Porto de Aveiro para a descarbonização dos transportes e para a redução dos custos logísticos.

Parabéns, pois, ao Porto de Aveiro pela atividade desenvolvida em prol da dinamização da região e do país. ◀

* Presidente da AIDA CCI - Câmara de Comércio e Indústria do Distrito de Aveiro

EUROREPAR
CAR SERVICE
VITOR GUIMARÃES & FILHOS

INSPEÇÃO PERIÓDICA OBRIGATÓRIA

PREPARAMOS E LEVAMOS A SUA VIATURA

GRATUITAMENTE

✓ **PAGUE APENAS A TAXA DE IPO**

✓ **INCLUI CHECK UP GRATUITO**

Av. 25 de abril, nº 34 R/C 3810-197, Aveiro (junto à Esc. Sec. José Estevão)

Tlf: (+351) 234 340 309 | Email: oficina.vgf@redeeurorepar.pt

(chamada para rede fixa nacional)

Isto não é um anúncio...

é o caminho para
a poupança.

Com um sistema solar
fotovoltaico vai **reduzir**
o valor da sua **fatura**
de eletricidade.

Descubra como aqui:



Particulares



Empresas

electrorep.pt

Especial PORTO DE AVEIRO



PTM Ibérica consolida a sua posição no setor marítimo-portuário em Portugal

Movimentação A operar no Porto de Aveiro desde 2014, a empresa é já uma referência no setor marítimo-portuário, mas continua a crescer e a consolidar-se na indústria portuguesa como operador logístico multimodal

O Grupo Pérez Torres, sediado em Marín (Espanha), é especializado em operações portuárias, envolvendo todo o tipo de mercadorias, desde contentores, granéis, produtos siderúrgicos, carga geral e carga de projetos, entre outros.

Com 61 anos de história, o grupo Espanhol marca presença em inúmeros portos em Espanha e, em Portugal, está presente no Porto de Aveiro, através da empresa PTM Ibérica, desde julho de 2014.

Atualmente, com uma vasta experiência na estrutura portuária localizada na Gafanha da Nazaré (concelho de Ílhavo), a PTM Ibérica assume-se como uma empresa líder no setor marítimo-portuário. Para além da operação portuária, a empresa exerce um vasto conjunto de atividades, entre as quais na qualidade de “forwarder”, afretador, operador logís-

tico multimodal, transitário, agente de navegação, despachante, prestador de serviços de soldadura e peação e transporte rodoviário.

Fruto do elevado investimento que tem efetuado nos últimos anos, nomeadamente em 2022, com a aquisição de duas gruas móveis portuárias em estado novo, a nível logístico, a PTM Ibérica opera no Porto de Aveiro com quatro gruas móveis, dos modelos “Liebherr LHM420”, “LHM500” e “LHM550” (sendo esta última a de maior capacidade de carga a operar em Portugal na atualidade, contando com “software” de última geração para a movimentação de carga contentorizada), assim como duas gruas hidráulicas “Mantsinen”. Estas gruas hidráulicas são dotadas de um sistema de recuperação de energia (considerada híbrida), que reduz consi-

deravelmente o nível de emissões de dióxido de carbono (CO2), contribuindo, assim, para a pegada ecológica deste porto. Segundo explica a empresa, este equipamento é especializado na movimentação de produtos florestais, adaptando-se também a diferentes tipos de carga, tais como cereais, farinhas e pasta de papel, servindo, deste modo, para reforçar a capacidade operacional da PTM Ibérica no Porto de Aveiro.

Por outro lado, a PTM Ibérica conta ainda com «ampla capacidade de armazenagem, tanto a descoberto quanto coberto, contando com mais de 30.000 metros quadrados de capacidade de armazenagem a coberto, repartidos entre armazéns no interior e exterior do Porto de Aveiro, maioritariamente destinados a granéis agroalimentares e carga geral,

atividades em que o grupo também se destaca e é líder na movimentação dos mesmos», acrescenta.

«Ao falarmos da atividade da PTM Ibérica, há que dar especial ênfase também no que se refere à movimentação de carga contentorizada, uma vez que o Grupo Pérez Torres é considerado como uma referência neste setor», revela a empresa, aproveitando para recordar que, em novembro passado, escalou pela primeira vez, na estrutura portuária aveirense, um navio de contentores, atualmente com uma escala semanal, que assegura o Iberia North Europe Express (INEX) que liga os portos de Cádiz, Setúbal e Aveiro com os portos britânicos de Teesport e Tilbury e o Porto de Roterdão.

«Trata-se do primeiro serviço regular de contentores a operar

em Aveiro, sendo os navios da Ellerman City Liners operados e agenciados pela PTM Ibérica, em Aveiro», realça.

Com este reforço na conectividade marítima ao Norte da Europa, para a empresa PTM Ibérica, «o Porto de Aveiro demonstra capacidade para a receção desta tipologia de carga, assente no transporte marítimo de curta distância, dando resposta às necessidades crescentes dos mercados do seu “hinterland”».

Nesta linha, o Grupo Pérez Torres diz que prevê desenvolver, em ampla medida, este negócio no Porto de Aveiro, o que permitirá à região uma «enorme versatilidade para a exportação e importação de mercadorias por contentores».

Deste modo, o grupo espanhol garante que continua na sua linha de trabalho e crescimento em Portugal. ◀

Grupo espanhol Pérez Torres está presente em Portugal, mais concretamente no Porto de Aveiro, através da empresa PTM Ibérica

Em novembro, o grupo espanhol escalou, pela primeira vez, no Porto de Aveiro, um navio de contentores, agora com escala semanal



TRANSITÁRIOS

TERMINAL DE
CONTENTORES



PTM IBÉRICA

Aveiro Container Terminal

www.ptmar.com

geral@ptmiberica.com

OPERADORES
PORTUÁRIOS

AGENTES DE
NAVEGAÇÃO

De Aveiro para Portugal!



O Porto de Aveiro é a casa da PRIO.

Aqui nascemos. Aqui temos as principais infraestruturas logísticas e fabris e a sede do nosso grupo de empresas. O crescimento que a PRIO apresentou nos seus 16 anos de história deve-se muito a esta localização. Por isso, hoje, agradecemos a todos os colaboradores, parceiros e investidores que nos permitem distribuir diariamente as melhores energias para a mobilidade do futuro, colocando Aveiro na vanguarda da rota nacional para a transição energética.

App PRIO.GO disponível em:



prio

Energia para mudar