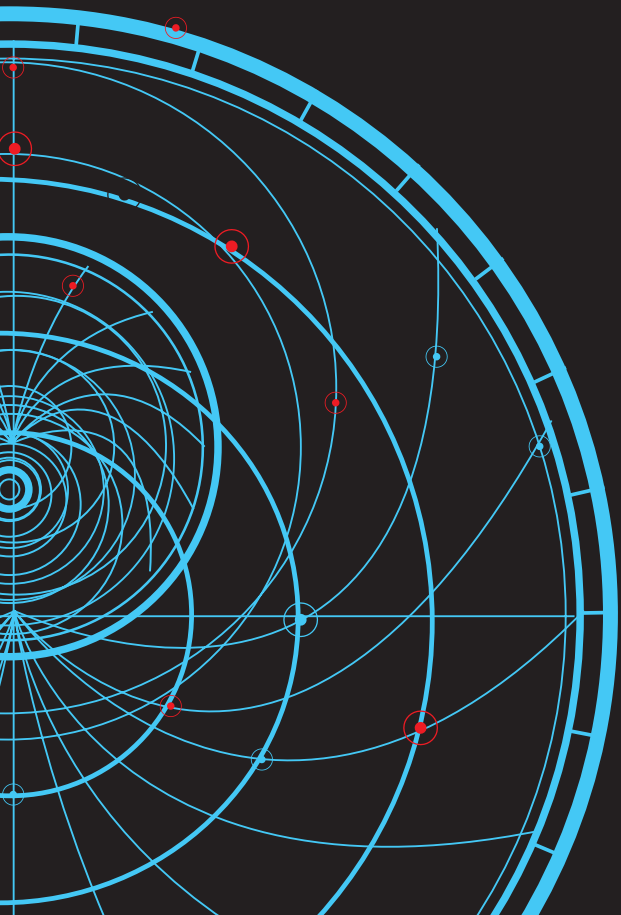




MOPTC

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretaria de Estado dos Transportes

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O SECTOR MARÍTIMO PORTUÁRIO



VERSÃO PARA CONSULTA
DEZEMBRO 2006

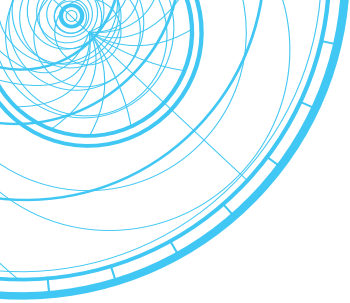




ÍNDICES

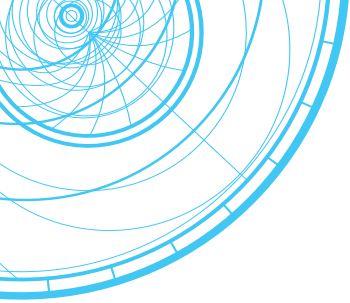


PREFÁCIO	10
A - ENQUADRAMENTO	14
1. O Contexto Económico e o Transporte Marítimo	15
2. Política Comum de Transportes da União Europeia	21
2.1. Contexto Geral	21
2.2. Transportes Marítimos e Portos	22
2.3. A Promoção do Transporte Marítimo no Quadro da UE	24
2.4. O Reforço da Segurança	26
3. Instrumentos de Política Nacional	28
3.1. Portugal Logístico e Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário	32
4. Sistema Portuário Comercial do Continente	35
5. Movimentações	50
5.1. Movimentações em 2005	50
5.2. Evolução 2002-2005	51
5.3. Capacidades e Taxas de Utilização	57
6. Situação Económica e Financeira nos Portos Principais	59
7. Marinha de Comércio	61
8. Análise SWOT	63
B - VISÃO E OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS PARA O SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	66
1. Visão e Objectivos Estratégicos para o Sector Marítimo-Portuário	67
2. Eixos de Referência	69
3. Domínios Prioritários de Intervenção	71
C - ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA AS ACÇÕES PRIORITÁRIAS	72
1. O Novo Enquadramento Institucional do Sector Marítimo-Portuário	73
1.1. Reorganização do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM)	73
1.2. Os Portos Secundários	75
1.3. Portos e Infra-Estruturas de Apoio à Pesca e à Navegação de Recreio e Desporto	76
1.4. Administrações Portuárias: Focalizar na sua Natureza de Sociedade Anónima de Capitais Públicos e Aumentar a Competitividade Externa	79
1.4.1. Os Portos Principais e as Administrações Portuárias, S.A.	79
1.4.2. Os Portos e a Administração Articulada/Colaborativa	80
1.5. Os Órgãos de Participação Intra-sectorial, Inter-sectorial e Territorial	82
1.6. O Modelo de Gestão dos Portos Comerciais	83



2. O Regime Jurídico para a Utilização das Áreas Portuárias: Lei dos Portos	86
2.1. Regime de Planeamento - Sustentabilidade	87
2.1.1. Plano Nacional Marítimo-Portuário	88
2.1.2. Relatório de Sustentabilidade	89
2.2. Actividades em áreas de domínio público sob jurisdição portuária	90
2.2.1. Operação Portuária	90
2.2.2. Náutica de Recreio	92
2.2.3. Portos de Pesca	93
2.3. Trabalho Portuário	93
2.4. Regime do Sistema Tarifário	94
3. Melhoria das condições de operacionalidade da unidade portuária	95
3.1. Simplificação de Procedimentos e Integração modal de fluxos informacionais	95
3.1.1. A Janela Única Portuária	96
3.1.2. PORTMOS: Integração de Portugal nas Auto-Estradas do Mar	101
3.1.3. Janela Única Logística	106
3.2. Competitividade Fiscal	107
3.3. Aposta nos Sistemas de Gestão da Qualidade	108
3.4. Reforço dos Procedimentos de Fiscalização do Embarque e Desembarque de Mercadorias	110
4. Melhoria das Condições de Navegabilidade da Costa Portuguesa	111
4.1. Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo (VTS) no Continente	111
4.2. Segurança Marítima	113
5. Promoção da Intermodalidade	117
5.1. Transporte Ferroviário e Logística	117
5.2. Transporte Fluvial	119
6. Aposta no Conhecimento: Ensino, Qualificação Profissional e ID&I	121
6.1 Ensino e Qualificação Profissional	121
6.2. Investigação, Desenvolvimento e Inovação	122
7. Incentivar a Marinha de Comércio Nacional	124

D. PERFIL DOS PORTOS	126
1. Perfil Estratégico dos Portos Principais	127
2. Evolução da Procura	130
3. Investimentos em Infra-estruturas e Acessibilidades	139
3.1. Acessibilidades	141
3.2. Capacidades e Taxas de Utilização	149
E - REFERENCIAL DE CONCRETIZAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS - METAS	152
F - DESENVOLVIMENTOS, ACOMPANHAMENTO E REVISÃO	166
GLOSSÁRIO	168



Índice de Tabelas

Tabela 1 - Frota Mundial - Principais tipos de Navios (em % da tonelagem)	16
Tabela 2 - Domínios estratégicos	25
Tabela 3 - Segurança Marítima (ERIKA III) - 1º Eixo	27
Tabela 4 - Segurança Marítima (ERIKA III) - 2º Eixo	27
Tabela 5 - Instrumentos de Política Nacional	29
Tabela 6 - Portos do Douro e Leixões	37
Tabela 7 - Concessões/Licenças - Porto de Leixões	38
Tabela 8 - Porto de Aveiro	40
Tabela 9 - Concessões/Licenças - Porto de Aveiro	40
Tabela 10 - Porto de Lisboa	42
Tabela 11 - Concessões/Licenças - Porto de Lisboa	43
Tabela 12 - Portos de Setúbal e Sesimbra	45
Tabela 13 - Concessões/Licenças - Porto de Setúbal	46
Tabela 14 - Porto de Sines	47
Tabela 15 - Concessões/Licenças - Porto de Sines	48
Tabela 16 - Movimento de mercadorias nos portos principais nacionais em 2005	50
Tabela 17 - Movimento de mercadorias 2002-2005 - APDL	53
Tabela 18 - Movimento de mercadorias 2002-2005 - APA	53
Tabela 19 - Movimento de mercadorias 2002-2005 - APL	54
Tabela 20 - Movimento de mercadorias 2002-2005 - APSS	54
Tabela 21 - Movimento de mercadorias 2002-2005 - APS	55
Tabela 22 - Portos Secundários (Ton)	57
Tabela 23 - Capacidade/Carga/Taxa de Utilização dos principais portos nacionais	57
Tabela 24 - Análise SWOT	63
Tabela 25 - Concessões/Licenças já efectuadas nos Portos Principais	84
Tabela 26 - Concessões/Licenças previstas (serviço público e uso privado)	85
Tabela 27 - Projecto Portmos	103
Tabela 28 - Investimentos - Grandes Rubricas para 2010	140
Tabela 29 - Intervenções em curso ou a realizar no Porto de Leixões	141
Tabela 30 - Intervenções em curso ou a realizar no Porto de Aveiro	142
Tabela 31 - Intervenções em curso ou a realizar no Porto de Lisboa	145
Tabela 32 - Intervenções em curso ou a realizar no Porto de Setúbal e Sesimbra	146
Tabela 33 - Intervenções em curso ou a realizar no Porto de Sines	147
Tabela 34 - Capacidades/Carga/Taxa de utilização - 2010	150
Tabela 35 - Capacidades/Carga/Taxa de utilização - 2015	150
Tabela 36 - Quadro de referência para acompanhamento dos objectivos estratégicos	153
Tabela 37 - Quadro de acções IPTM	155
Tabela 38 - Quadro de acções APDL	156
Tabela 39 - Acções (investimentos) APDL	157
Tabela 40 - Quadro de acções APA	158
Tabela 41 - Acções (investimentos) APA	159
Tabela 42 - Quadro de acções APL	160
Tabela 43 - Acções (investimentos) APL	161
Tabela 44 - Quadro de acções APSS	162
Tabela 45 - Acções (investimentos) APSS	163
Tabela 46 - Quadro de acções APS	164
Tabela 47 - Acções (investimentos) APS	165

Índice de Figuras

Figura 1 - Evolução do tráfego de contentores dos maiores portos europeus 2000 - 2003 (1000 TEU)	15
Figura 2 - Evolução do comércio comunitário por modo de transporte (UE 15)	17
Figura 3 - Evolução do Transporte de mercadorias por modo na UE-25 (1000 milhões de tkm)	18
Figura 4 - Evolução, em volume, do comércio externo nacional (em 1.000 ton)	19
Figura 5 - Distribuição modal da movimentação de mercadorias	19
Figura 6 - Evolução da Carga Movimentada nos Portos Principais (ton)	20
Figura 7 - Sistema Portuário Comercial do Continente	35
Figura 8 - Mapa de jurisdição da APDL	36
Figura 9 - Mapa de Ordenamento do Porto de Leixões	36
Figura 10 - Mapa de jurisdição da APA	39
Figura 11 - Mapa de jurisdição da APL	41
Figura 12 - Mapa de jurisdição da APSS	44
Figura 13 - Mapa de Ordenamento da APSS	44
Figura 14 - Mapa de jurisdição da APS	47
Figura 15 - Evolução da movimentação de mercadorias (milhões de ton)	51
Figura 16 - Variação da quota de mercado: portos portugueses Vs portos espanhóis	52
Figura 17 - Variação Carga Total - 1985/2005	52
Figura 18 - Evolução do segmento Carga Geral 2002-2005	55
Figura 19 - Evolução do segmento Granéis Líquidos 2002-2005	56
Figura 20 - Evolução do segmento Granéis Sólidos 2002-2005	56
Figura 21 - Capacidade/Carga/Taxa de Utilização dos principais portos nacionais - Total nacional	58
Figura 22 - Evolução dos Resultados Operacionais dos Portos Principais 2002-2005	60
Figura 23 - Evolução da Dívida dos Portos Principais 2002-2005	60
Figura 24 - <i>Hinterland</i> Ibérico	81
Figura 25 - Solução Orgânica	82
Figura 26 - Projecto PCom	98
Figura 27 - Info-estrutura integrada de suporte às cadeias logísticas/cadeias de valor estendidas	104
Figura 28 - Projecto PORTMOS	105
Figura 29 - Janela Única Portuária	106
Figura 30 - VTS no Continente	112
Figura 31 - Evolução da movimentação dos vários tipos de carga	132
Figura 32 - Evolução da movimentação de carga nos principais portos nacionais	132

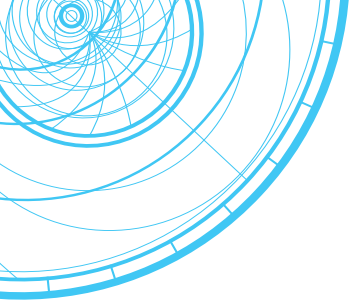
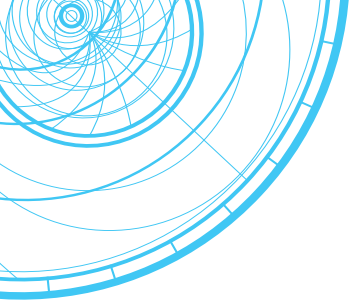


Figura 33 - Evolução da movimentação de carga geral nos principais portos nacionais	133
Figura 34 - Evolução da movimentação de carga fraccionada nos principais portos nacionais	133
Figura 35 - Evolução da movimentação de carga contentorizada nos principais portos nacionais	134
Figura 36 - Evolução da movimentação de carga <i>Ro-Ro</i> nos principais portos nacionais	134
Figura 37 - Evolução da movimentação de granéis líquidos nos principais portos nacionais	135
Figura 38 - Evolução da movimentação de combustíveis nos principais portos nacionais	135
Figura 39 - Evolução da movimentação de granéis sólidos nos principais portos nacionais	136
Figura 40 - Evolução da movimentação de granéis agro-alimentares nos principais portos nacionais	136
Figura 41 - Evolução da movimentação de cimento nos principais portos nacionais	137
Figura 42 - Evolução da movimentação de carvão nos principais portos nacionais	137

Lista de Acrónimos

SIGLA	DESCRIÇÃO
AAE	Áreas a Evitar
AEM	Auto-estradas do Mar
AESM	Agência Europeia de Segurança Marítima
AP's	Administrações Portuárias
APA	Administração do Porto de Aveiro
APAJP	Associação Portuguesa das Administrações e Juntas Portuárias
APDL	Administração dos Portos do Douro e Leixões
APL	Administração do Porto de Lisboa
APP	Associação dos Portos de Portugal
APS	Administração do Porto de Sines
APSS	Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra
CIVA	Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado
EBIT	Lucro antes dos Juros e Impostos
EBITA	Lucro antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização
ENIDH	Escola Náutica Infante D. Henrique
EP	Estradas de Portugal, EPE
EST	Esquemas de Separação de Tráfego
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP
ISO	Organização Internacional de Normalização
LPG	Crude, Produtos Refinados e Gases Liquefeitos
MAOTDR	Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional
MEPAT	Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território
MLP	Médio e Longo Prazo
MOPTC	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
NIC	Norma Internacional de Contabilidade
OMI	Organização Marítima Internacional
PIB	Produto Interno Bruto
PCT	Política Comum de Transportes
RNPL	Rede Nacional de Plataformas Logísticas
REFER	Rede Ferroviária Nacional, EP
RTE-T	Rede Transeuropeia de Transportes
TEU	Unidade de medida de capacidade em contentor, num navio de contentores (Unidade de medida equivalente a um contentor de 20 pés)
TMCD	Transporte Marítimo de Curta Distância
TUP	Taxa de Utilização do Porto
UE	União Europeia
ZILIS	Zona Industrial e Logística de Sines



Prefácio

O mar tem sido sempre justamente considerado como um factor determinante para a afirmação e diferenciação de Portugal no espaço europeu e mundial, seja pelas condições propiciadas pelo nosso extenso e diversificado litoral e pelas potencialidades da Zona Económica Exclusiva portuguesa, uma das maiores do Mundo, seja pela nossa localização na fronteira oeste atlântica da Europa. Esta é uma realidade indelével que justifica o facto de o nosso País ter tido, desde sempre, a sua história ligada ao mar.

Numa economia mundial em crescente globalização e interactividade, Portugal tem de saber tirar todo o partido desta realidade, sob pena de se remeter, inexoravelmente, à condição de zona marginal e deprimida da Península Ibérica. Portugal deve ter a ambição de se transformar na plataforma logística da fronteira ocidental da Europa, prestadora de serviços de excelência que permitam alavancar a organização de cadeias logísticas integradas e, conseqüentemente, a competitividade da economia nacional.

Para sustentar esta ambição, nunca é demais sublinhar o relevante papel do sector marítimo-portuário. Portugal dispõe, para o desenvolvimento deste sector, de vantagens competitivas significativas que importa valorizar, potenciar e aproveitar. Na realidade, a sua localização numa zona privilegiada de confluência de rotas internacionais e a existência de um sistema portuário com condições e capacidade para um crescimento sustentado das mercadorias movimentadas permite-lhe assumir-se, à sua escala, como um importante pólo logístico de excelência na Europa e em particular na Península Ibérica.

É neste contexto, e considerando também a necessidade de adopção de uma política integrada para o sector dos transportes, assente no conceito de mobilidade sustentável e numa visão de médio-longo prazo, que são definidas as Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário.

Esta visão integrada do sistema de transportes marca a diferença e faz a rutura com o passado. A nossa abordagem do sistema de transportes assenta em quatro grandes objectivos:

- Primeiro, integrar o território nacional no espaço europeu de mobilidade das pessoas, com destaque para as articulações com a rede ferroviária europeia de alta velocidade e para o desenvolvimento do transporte aéreo;
- Segundo, garantir que os corredores prioritários viabilizem uma atenuação da perifericidade e um acesso eficiente das mercadorias a todo o território europeu, em particular aos espaços economicamente mais relevantes, numa visão prospectiva;
- Terceiro, assegurar as condições de intermodalidade rodo-ferroviária, marítima e aérea – com particular incidência na articulação dos modos rodoviário e ferroviário e destes com o modo marítimo – que contribuam para a internacionalização da economia nacional;
- Quarto e último, desenvolver o transporte marítimo de curta distância, potenciando alternativas e criar novas oportunidades para o transporte ferroviário internacional de mercadorias, numa lógica de interoperabilidade.

É neste quadro de modernização e desenvolvimento, visando a integração dos portos na cadeia logística de transportes, numa perspectiva sistémica e intermodal, que pretendemos que os portos portugueses cumpram a sua missão de captação de tráfegos para modos de transporte menos poluentes, visando a obtenção de um sistema sustentável, tanto do ponto de vista económico-financeiro como do social e do ambiental.

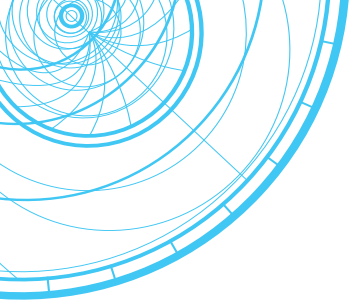
Estes são objectivos globais que estão presentes nas Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário, à semelhança do verificado nas Orientações Estratégicas para o Sector Logístico Nacional – O Portugal Logístico, para o Sector Aeroportuário e para o Sector Ferroviário.

As presentes Orientações Estratégicas enquadram as decisões a adoptar para o desenvolvimento do sector marítimo-portuário, constituindo mais um passo decisivo para concretizar o objectivo final a que nos propusemos de elaboração do Plano Global de Infra-Estruturas de Transportes, que definirá um quadro estratégico de referência claro, global e coerente, que dê estabilidade e pujança à nossa política de transportes.

Se o nosso passado ligado ao mar nos deve encher de orgulho, o futuro passa por encarar o sector marítimo-portuário nacional como um claro factor de competitividade, que importa valorizar. É o que queremos e estamos a fazer!

Mário Lino

Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações



Prefácio

A dinâmica da política de transportes, global e europeia, e a posição geo-estratégica de Portugal justificam e exigem uma visão ambiciosa para o sector marítimo-portuário assente no reforço da centralidade euro-atlântica de Portugal, no aumento forte da competitividade do sistema portuário nacional e do transporte marítimo, bem como, na disponibilização ao sector produtivo nacional de cadeias de transporte competitivas e sustentáveis.

- No âmbito desta visão, definimos seis objectivos estratégicos:
- Aumentar fortemente a movimentação de mercadorias nos portos nacionais;
- Garantir que estes se constituem como uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica;
- Assegurar padrões de nível europeu, nas vertentes de ambiente, de segurança e de protecção do sector marítimo-portuário;
- Promover o ensino, a qualificação profissional e a Investigação, Desenvolvimento e Inovação;
- Apoiar o posicionamento competitivo da frota nacional, assim como a manutenção e o reforço de tripulações nacionais.

Esta nova dinâmica que se pretende incutir no sector marítimo-portuário impõe a concretização de um conjunto de acções prioritárias, das quais se destaca, desde logo, a aposta na regulação técnica e económica do sector, bem como do seu planeamento estratégico. Para tal, o IPTM será reorganizado e reforçado enquanto órgão de cúpula do sector.

O aumento da competitividade do sistema portuário nacional passa, também, por uma nova atitude na relação entre as Administrações Portuárias, apostando em soluções de *co-opetition*. Pretende-se que as Administrações, sem esquecer a necessária e salutar concorrência entre portos nacionais, desenvolvam estratégias concertadas aptas a responder aos desafios de alargamento do *hinterland* e de incremento da quota nacional de movimentação portuária, face à Península Ibérica e à restante Europa, e não, como muitas vezes tem sido entendido, de um processo de transferência de cargas entre portos nacionais.

Também ao nível da gestão dos portos secundários são tomadas decisões que permitem ultrapassar a actual estagnação em que se encontram. Apostando na proximidade e afinidade, potenciadora de sinergias e economias de escala e complementaridade entre portos, o Governo decidiu que os Portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz passam a ser geridos por sociedades anónimas inteiramente detidas pelos portos principais do Douro e Leixões e de Aveiro, respectivamente.

Ação igualmente determinante para a concretização das presentes Orientações Estratégicas, consiste na elaboração, em 2007, da Lei dos Portos, que incidirá, entre outras, sobre as matérias da operação e trabalhos portuários, bem como do regime tarifário. Esta acção cria um quadro normativo estável para o sector, simplificando toda a componente legislativa e cria um quadro sustentável e harmonizado de competitividade dos portos nacionais com o exterior.

Estas Orientações Estratégicas reflectem a aposta deste Governo na eliminação de obstáculos à competitividade dos portos nacionais, de que é exemplo paradigmático a alteração, no OE 2007, das regras relativas ao momento da cobrança do IVA nos portos. No mesmo sentido, promove-se a simplificação de procedimentos e a integração modal de fluxos informacionais, reduzindo os tempos de permanência e de imobilização nos portos, os custos associados à sua utilização e apostando-se na desburocratização administrativa, em alinhamento com o programa SIMPLEX.

Em consonância com a Agenda de Lisboa e com os objectivos programáticos do Governo, é assumida uma clara aposta do domínio do conhecimento, definindo soluções para a formação e qualificação profissional e para a Inovação, Desenvolvimento e Investigação tecnológica.

A nova estratégia de integração dos portos em cadeias logísticas, suportadas em corredores de transporte intermodais e interoperáveis, passa pela criação ou optimização de instalações nos portos, que promovam a transferência modal de cargas para a ferrovia, e pelo envolvimento das Administrações Portuárias na concretização do Portugal Logístico.

De acordo com a visão estratégica e objectivos definidos foram estabelecidos os perfis de cada porto, conferindo a cada um deles uma orientação para as apostas e investimentos públicos a realizar e reforçando a competitividade do sistema portuário no seu conjunto.

As presentes Orientações Estratégicas antecedem e dão suporte ao Plano Nacional Marítimo-Portuário instrumento sectorial que as aprofundará, nos termos do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, cuja elaboração, em 2007 pelo IPTM, será objecto de acompanhamento pelas entidades pertinentes e de audição pública.

Pelo impacte estruturante e decisivo que estas orientações, desde já, configuram, nomeadamente, na articulação com outras áreas económicas e com o sistema geral de transportes e a rede de plataformas logísticas, foi decidido submetê-las também a consulta das principais entidades públicas e agentes do sector.

Um novo rumo para o sector Marítimo-Portuário é a nossa ambição, estamos conscientes da complexidade do desafio, mas também motivados e convictos que a resposta dos diferentes agentes e actores nos conduzirá a “bom porto”.

Ana Paula Vitorino

Secretária de Estado dos Transportes



A. ENQUADRAMENTO

1. O Contexto Económico e o Transporte Marítimo

O processo de crescimento da economia mundial, associado ao processo de internacionalização e de globalização dos mercados, tem conduzido a uma cada vez maior integração e interdependência das diferentes economias mundiais.

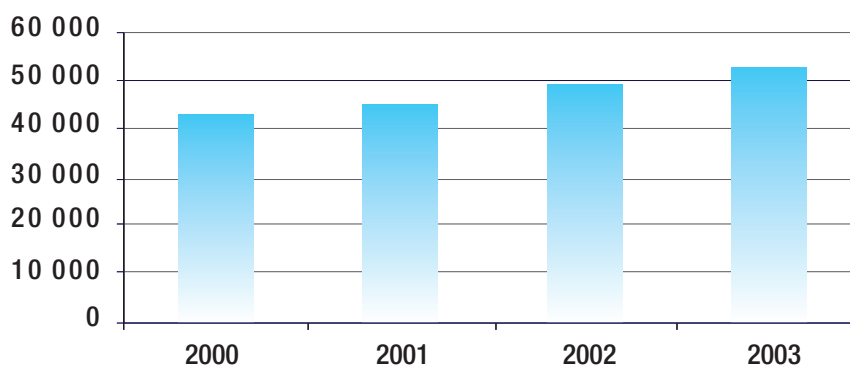
O transporte marítimo, sendo o mais internacional meio de transporte de mercadorias, assume uma importância vital para o desenvolvimento económico, uma vez que grande parte das importações e exportações do comércio mundial é feita por via marítima, representando 80% do comércio internacional, envolvendo 1 250 000 marítimos, 53 000 companhias e organizações na sua actividade e contribuindo com 200 mil milhões € para a economia mundial.

O contexto do transporte marítimo reflecte o aumento das trocas de comércio e do tráfego marítimo internacional, cujo crescimento foi superior a 130% nos últimos 30 anos, com forte impacto no movimento portuário.

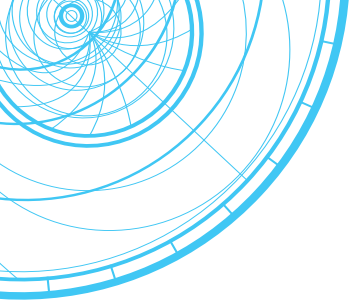
Este crescimento do tráfego marítimo internacional não foi, contudo, homogéneo para os diferentes tipos de mercadorias, sendo naquele período mais acentuado o incremento dos produtos manufacturados e do transporte em contentores, em relação a outros produtos, como os combustíveis.

De facto, nas duas últimas décadas o tráfego de mercadorias em contentores teve, a nível mundial, crescimentos superiores a 600%, valor resultante não só do aumento da mercadoria transportada, mas também do modo de organização do transporte, o qual, frequentemente, não é directo (*transshipment*). Actualmente, mais de 50% da carga geral mundial é transportada em contentores.

**FIGURA 1 - EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE CONTENTORES
DOS MAIORES PORTOS EUROPEUS 2000 - 2003 (1 000 TEU)**



Fonte: Eurostat



Esta realidade conduziu, ao nível da frota mundial de transporte marítimo, a que os navios porta-contentores protagonizassem também o crescimento mais significativo, não só em número mas também em dimensão: Os primeiros navios porta-contentores tinham capacidade de 750 a 1 500 TEU¹, estando já hoje em operação navios de mais de 11 000 TEU.

Em 2005, a tonelagem (milhares de DWT) da frota mundial situava-se nos 895 843, contra 856 974 em 2004 e 844 235 em 2003, o que representou, no último ano, um acréscimo de 4,5 %².

TABELA 1 - FROTA MUNDIAL - PRINCIPAIS TIPOS DE NAVIOS (EM % DA TONELAGEM)

TIPOS DE NAVIOS	2003 (%)	2004 (%)	2005 (%)
Petroleiros	36,1	37,0	37,5
Granéis	35,6	35,9	35,8
Carga Geral	11,5	11,1	10,3
Contentores	9,8	10,6	10,9
Gás liquefeito	2,3	2,4	2,5
Químicos	1,0	0,9	0,9
Passageiros	0,7	0,6	0,6
Outros	3,0	1,5	1,5

Fonte: : *Review of Maritime Transport, 2005*

O actual modelo do transporte marítimo intercontinental tem vindo a privilegiar as ligações regulares directas, preferencialmente com navios a plena carga, elegendo os portos de escala em função da maior dimensão da sua área de influência no mercado.

Esta realidade, associada às exigências em termos de infra-estruturas e equipamentos decorrentes da grande dimensão dos navios, faz com que seja reduzido o número de portos com condições para integrarem o primeiro nível das grandes rotas intercontinentais.

Não obstante, as actuais exigências do mercado centram-se no transporte da mercadoria "Porta-a-Porta", o que faz com que o transporte marítimo deixe de ser pensado enquanto segmento estanque, onde os navios transportam mercadorias "Porto-a-Porto", para passar a ter uma abordagem contextualizada com um sistema integrado de transportes.

Esta transformação introduziu novas concepções a vários níveis da cadeia de transportes: novos tipos de navios, novas técnicas de logística, novos modelos de operação e exploração dos navios, novas estruturas de gestão das empresas armadoras e, necessariamente, um novo modelo de formação dos marítimos.

¹ TEU - Twenty equivalent unit = unidade equivalente a um contentor de 20 pés, que transporta, em média, 10 ton de carga.

² Fonte: *Review of Maritime Transport, 2005*.

Em paralelo, o transporte marítimo tem sido um sector de actividade onde se tem sentido o efeito da introdução de novas tecnologias. Estes desenvolvimentos tecnológicos permitiram a construção de navios mais seguros, rápidos e especializados. Contudo, vem-se assistindo a um conjunto de situações com impacte nas marinhas de comércio e que merecem uma atenção internacional redobrada, face aos potenciais perigos que podem resultar para a segurança marítima.

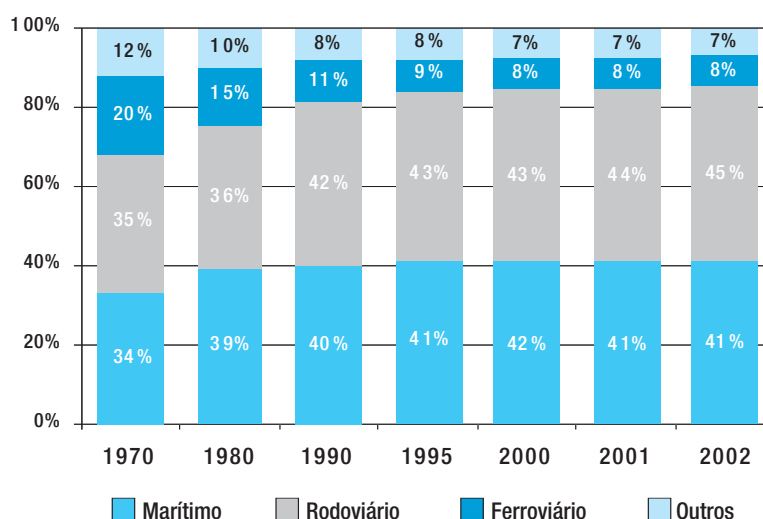
Entre aquelas situações contam-se os registos abertos (ou de conveniência), os navios “*sub-standard*”, as tripulações com baixos níveis de formação e o incumprimento das condições laborais mínimas a bordo, que, hoje, emergem como preocupações relevantes à escala internacional.

Ao nível europeu, é indiscutível a importância das actividades marítimas para a economia, reflectida no facto de aproximadamente 40% do comércio comunitário ser realizado com recurso ao transporte marítimo, que desempenha também um papel importante nas ligações entre o continente e as ilhas, contribuindo decisivamente para a coesão social e territorial entre Estados-membros.

Os armadores e companhias comunitárias, que empregam cerca de 180 000 marítimos a bordo de navios comunitários e 1 000 000 de pessoas em actividades relacionadas, representam um terço da capacidade total do transporte marítimo mundial.

O crescimento mais significativo do transporte marítimo europeu, nos últimos anos, ocorreu no Sul da Europa, em parte resultante da presença dos portos mediterrânicos no cruzamento das rotas Este-Oeste.

FIGURA 2 - EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO COMUNITÁRIO POR MODO DE TRANSPORTE (UE 15)



Fonte: Eurostat

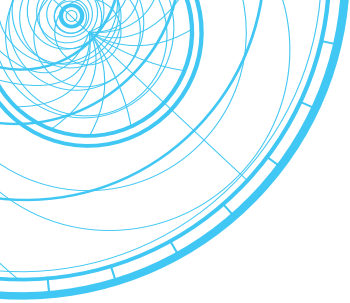
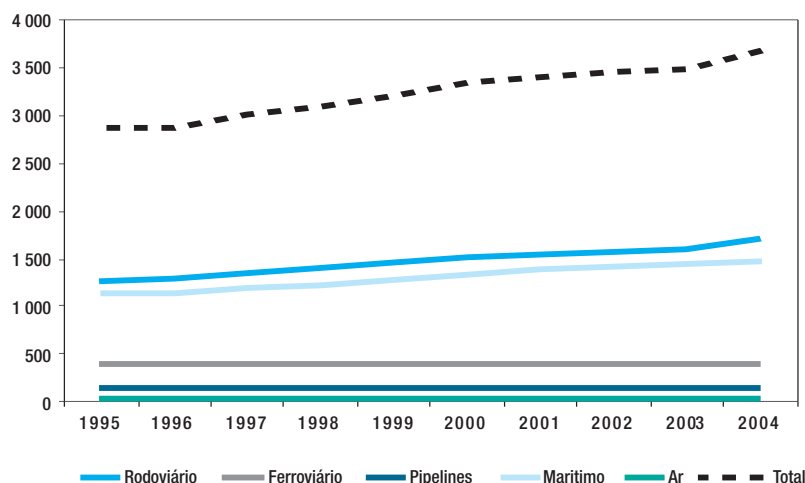


FIGURA 3 - EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR MODO NA UE-25 (1 000 MILHÕES DE TKM)



Fonte: Eurostat

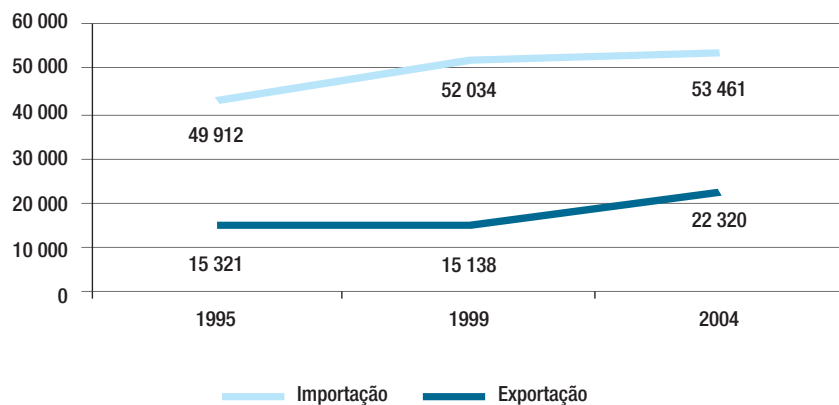
Em consonância com a nova tendência do transporte marítimo intercontinental e com as novas exigências do mercado, cuja resposta apenas é possível no quadro de sistemas integrados de transporte e cadeias logísticas, a União Europeia (UE) tem vindo a incentivar junto dos Estados-membros o desenvolvimento de um tráfego em navios de menor dimensão, capaz de concorrer com o transporte rodoviário, rápido, frequente, fiável e integrado com as cadeias logísticas – o transporte marítimo de curta distância (TMCD).

No contexto nacional, para analisar o desenvolvimento do transporte marítimo nos últimos anos, importa ter presente o comportamento da economia portuguesa, que se caracterizou por um reduzido crescimento do PIB, uma desaceleração do consumo privado, uma estagnação do nível de exportações na primeira parte da última década e uma crescente concentração do comércio externo nacional em Espanha.

Esta realidade não tem sido favorável ao desenvolvimento do transporte marítimo e dos portos.

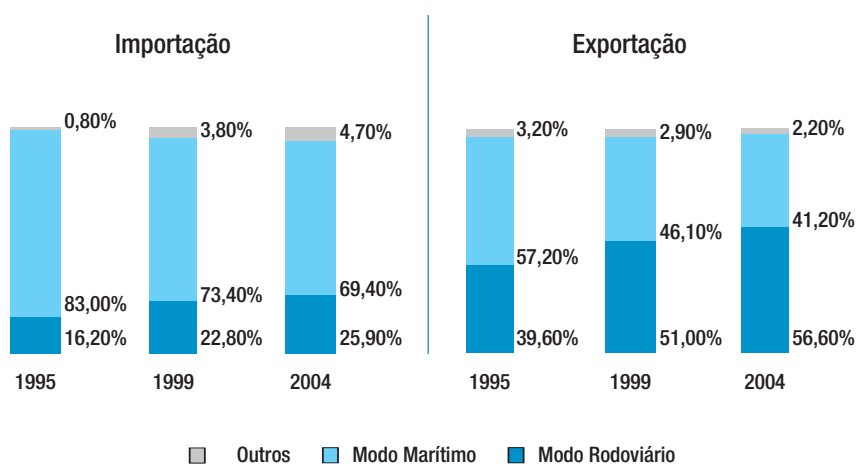
De facto, a análise da evolução do comércio externo no período 1995-2004, por modo de transporte, evidencia uma perda progressiva, relativa, da quota do modo marítimo. Verifica-se, na Figura 4, a tendência de crescimento do volume do comércio externo nacional, entre 1995 e 2004, acompanhado de uma diminuição da quota do transporte marítimo no mesmo período (Figura 5).

FIGURA 4 - EVOLUÇÃO, EM VOLUME, DO COMÉRCIO EXTERNO NACIONAL (EM 1 000 TON)

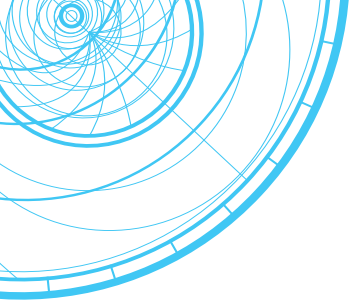


Fonte: INE

FIGURA 5 - DISTRIBUIÇÃO MODAL DA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS



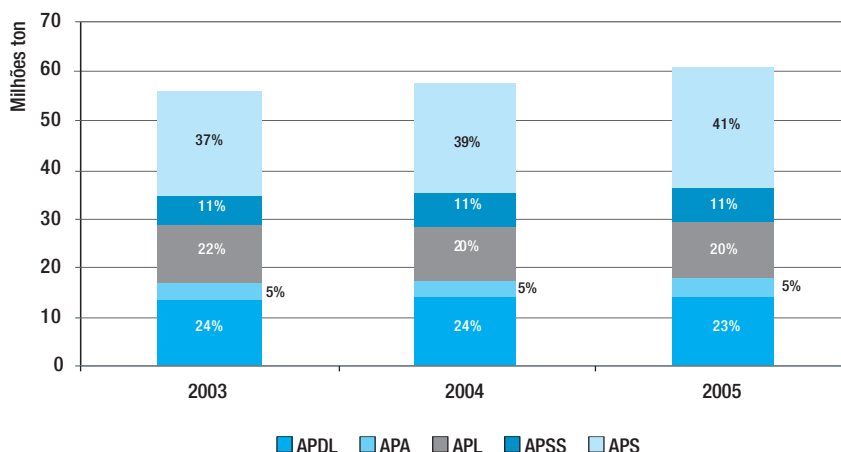
Fonte: INE



Em 2004, o transporte de mercadorias por via marítima em Portugal (46 milhões de toneladas) representou 61% do comércio externo português, sendo cerca de 80% relativos a importação e 20% a exportações. Nas importações haverá ainda que ter presente que cerca de 40% diz respeito a combustíveis.

No ano de 2005, no conjunto dos portos nacionais do continente, Sines, nomeadamente pelo peso que têm neste porto os granéis líquidos, evidenciou deter a maior quota de mercado (41%), seguido pelo porto do Douro e Leixões (23%).

FIGURA 6 - EVOLUÇÃO DA CARGA MOVIMENTADA NOS PORTOS PRINCIPAIS (TON)



Fonte: AP's

De Janeiro a Setembro de 2006, entraram nos portos nacionais 10 575 embarcações de comércio, número inferior em 1,5% ao período homólogo de 2005, mas superior em 4,3% em arqueação bruta total, em linha com a evolução mundial.

O movimento total de mercadorias nos portos traduziu-se, naquele período, em 50 145 mil toneladas, correspondendo a um acréscimo de 3,0% em relação ao período homólogo de 2005, sendo o tráfego internacional responsável por 86,0% do total das mercadorias descarregadas e 65,8% das mercadorias carregadas³.

Ainda de acordo com o INE, no 1º semestre de 2006 e no Continente, foram movimentadas 124 980 mil toneladas, representando um acréscimo, em relação ao período homólogo de 2005, de 8,9% no modo rodoviário, 2,3% no transporte ferroviário, 7,5% no modo aéreo e 1,6% no transporte marítimo.

Com base na amostragem respeitante ao 1º semestre, o transporte marítimo terá sido responsável por 24,6%, o modo ferroviário por 0,4% e o transporte rodoviário por 71,3% do total das mercadorias transportadas no Continente.

³ Fonte: INE, "Actividades do Transportes - Janeiro a Setembro de 2006", 4 de Dezembro de 2006.

A diminuição da quota de mercado do transporte marítimo, quer a nível comunitário, quer a nível nacional, impõe um novo impulso para este sector, que efectivamente incentive a transferência modal de carga, a captação de novos tráfegos internacionais, a sedimentação e crescimento dos diversos *hinterlands* nos respectivos segmentos e, finalmente, a projecção e dinâmica do transporte marítimo e dos próprios navios da frota nacional, como actores integrados numa cadeia logística, respondendo, no fluxo de transporte, de modo facilitador, seguro e ambientalmente adequado.

2. Política Comum de Transportes da União Europeia

Portugal é co-decisor e destinatário da legislação comunitária e das acções desenvolvidas pela UE no âmbito da Política Comum de Transportes (PCT). A política para este sector tem vindo a centrar-se no objectivo de eliminar os obstáculos às fronteiras entre os Estados-membros contribuindo desse modo para a livre circulação de pessoas e bens.

2.1. Contexto Geral

Os transportes dispõem, desde 1957, de um capítulo próprio no Tratado de Roma (Título V do TCE), o que permitiu conferir a este sector um dinamismo crescente na actividade legislativa e na acção da UE.

Contudo, só após 1985, na sequência do Acórdão 13/83 do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, que referia a “inacção” dos Estados em criar condições para a prestação de serviços de transporte internacionais e para a operação de empresas não nacionais, se pode entender a acção da UE como resultante de uma política coerente para os transportes na Europa.

Este impulso foi complementado pelo desígnio da criação do Mercado Interno, sendo os transportes entendidos como um dos pilares fundamentais da livre circulação de pessoas e bens, da livre prestação de serviços e da harmonização das condições de concorrência para a prestação de serviços na UE.

O Tratado de Maastricht inseriu disposições específicas para a criação de redes transeuropeias de transportes, aplicando os princípios e prioridades da PCT à definição de projectos de infra-estruturas ferroviárias, rodoviárias, aeroportuárias e, mais recentemente, às auto-estradas do mar (AEM).

Para onde se dirige a Política Comum de Transportes?

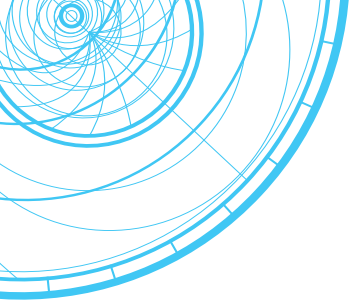
A visão da Comissão Europeia para a PCT tem evoluído, designadamente com a publicação de “Livros Brancos” que expõem as orientações previsíveis para a acção comunitária, o último dos quais publicado em Setembro de 2001⁴, cuja revisão intercalar foi apresentada em Junho de 2006⁵.

O Livro Branco de 2001 “A Política Europeia de Transportes rumo a 2010: a hora das opções” fazia uma clara opção pelo estímulo da transferência modal da rodovia para os modos de transporte ferroviário e marítimo/fluviál, em resultado da constatação de um desenvolvimento desequilibrado dos diferentes modos de transporte.

Na revisão intercalar de 2006, as orientações da Comissão dirigem-se agora para uma visão de “co-modalidade” – a utilização eficiente de diferentes modos de transporte isoladamente ou em combinação, de forma otimizada – em conjugação com a promoção da intermodalidade.

⁴ http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm

⁵ http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm



Portugal considerou, em sede de Conselho de Ministros de Transportes da UE, em Outubro de 2006, que o novo conceito de “co-modalidade”, ao qual se reconhece importância e vantagens, deve, contudo, ser conjugado e complementado com a opção de aprofundamento das políticas actuais, no âmbito da transferência modal. Isto significa que Portugal concorda com a necessidade de privilegiar o transporte ambientalmente sustentável, designadamente o transporte marítimo e o ferroviário, com destaque para a promoção do TMCD e para a implementação das AEM.

A Comissão considera que *“na UE alargada (...) é necessário um leque mais vasto e flexível de instrumentos políticos no domínio dos transportes. As soluções podem ser de vários tipos, desde regulamentação europeia e sua aplicação uniforme, instrumentos económicos, instrumentos não vinculativos e integração tecnológica até uma abordagem geograficamente diferenciada, utilizando métodos de legislação por medida ou de cooperação reforçada”*⁶.

A integração de todos os modos de transporte defendida pela Comissão, com o objectivo de otimizar o funcionamento das redes de transportes e da cadeia logística, é um desafio para o sector marítimo-portuário português, posicionando-o como um modelo facilitador integrado e sem descontinuidades naquela cadeia.

Um conjunto de condições que criam um desafio

A dimensão da intervenção da UE no sector dos transportes e a progressiva uniformização comunitária das regras aplicáveis determinam, em grande medida, a acção política interna dos Estados-membros neste domínio, quer através da transposição de directivas comunitárias, quer através da aplicação de princípios do direito comunitário. Assim, desde os normativos técnicos à definição das condições de concorrência ou regras para as Ajudas de Estado, a política nacional situa-se, em parte substancial, no quadro das regras comunitárias aplicáveis ao sector dos transportes. É uma oportunidade e um enorme desafio para o desenho de políticas que promovam um crescimento sustentável do sector, aproveitando, também, as melhores práticas de outros Estados-membros.

2.2. Transportes Marítimos e Portos

Na origem da actuação da UE na área dos transportes marítimos encontravam-se preocupações de livre concorrência e a criação de um mercado interno, tendo agora outras áreas merecido a sua intervenção (emprego marítimo, regras técnicas para navios, combate à poluição marítima, *port state control*, segurança da navegação e controlo de tráfego marítimo, investigação, etc.), muitas vezes na sequência de acontecimentos fortuitos como o acidente do *ferry* Estónia ou os derrames de hidrocarbonetos dos navios “Erika” e “Prestige”, bem como dos compromissos internacionais assumidos no Protocolo de Quioto.

Tendências/Desafios da política comunitária para os transportes marítimos

São identificados, na revisão intercalar do Livro Branco, dois desafios para o desenvolvimento dos transportes marítimos:

- A criação de um mercado interno da navegação, sem descontinuidades, a exemplo do que existe no transporte rodoviário e do preconizado para o ferroviário;
- A capacidade da infra-estrutura portuária da UE para absorver o crescimento previsto do transporte marítimo, através de maior investimento nos portos e nas ligações ao *hinterland*.

⁶ Fonte: Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu, Bruxelas, Junho de 2006.

Para os próximos anos a Comissão propõe desenvolver:

- Uma “política portuária europeia global”;
- Acções para reduzir as emissões poluentes dos transportes por vias navegáveis;
- A promoção do TMCD e das AEM.

Em 2007, a Comissão apresentará uma nova proposta de directiva para estabelecer o quadro de acesso ao mercado dos serviços portuários, estando claramente estabelecido o objectivo europeu de promover a concorrência no interior dos portos e entre portos.

Assim, serão definidas regras:

- Mais restritivas para a ajuda pública ao investimento;
- De acesso mais transparente aos serviços portuários;
- De disponibilização de serviços concorrenciais;
- Para aumento do emprego de qualidade.

Para além disso, o enquadramento comunitário e internacional implicará que, a exemplo do que sucede nos outros modos de transporte, as questões de segurança (*security*) tenham uma dimensão reforçada na actividade marítimo-portuária e no transporte de carga e de passageiros.

A dimensão ambiental é também incontornável em todas as actividades dos portos, desde a utilização de combustíveis menos poluentes, à eficiência energética das instalações, à existência de instalações de recepção de resíduos dos navios, à inserção do porto no território ou às regras para o planeamento espacial, condições *sine qua non* para o desenvolvimento sustentável.

A utilização de tecnologias de informação adequadas, aplicadas à gestão ou à operação, é vital. Os portos deverão procurar inserir-se nas redes de informação europeias e aplicar as melhores práticas para a fluidez da cadeia intermodal. Antecipar e dismantelar os obstáculos administrativos e burocráticos será uma forma de ganhar vantagem competitiva no sistema portuário europeu.

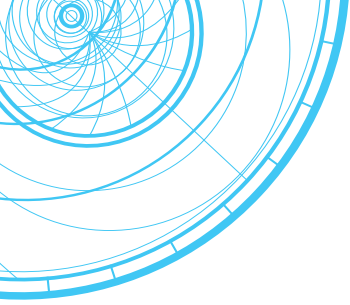
No planeamento e no investimento dos portos, deve ser ponderada a entrada em funcionamento do sistema GALILEO de navegação e posicionamento por satélite. Tudo indica ser uma possível imposição, por via regulamentar a nível da UE, deste recurso tecnológico, passível de ser utilizado para a movimentação de navios nos portos, para a monitorização do tráfego contentorizado ou para o cumprimento das obrigações de segurança (*security*) dos portos.

O acompanhamento dos assuntos europeus (UE) e internacionais (Organização Marítima Internacional), pela Administração e pelos actores do sector, é fundamental para antecipar e condicionar as medidas adoptadas. A participação em reuniões de trabalho *ad-hoc*, a integração nas redes de informação, de investigação ou de excelência, ou a participação em projectos internacionais permite o acesso a recursos que de outra forma não estariam disponíveis. Mas permitem, também, que as boas práticas do sector nacional possam ser divulgadas por parceiros internacionais, contribuindo para a consolidação da “vocação marítima” do país.

O Livro Verde da Política Marítima⁷

A convicção de que uma visão holística e integrada pode permitir uma abordagem mais adequada aos assuntos marítimos, levou a Comissão Europeia a apresentar o Livro Verde da Política Marítima, que se encontra em

⁷ <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/>



consulta pública, até Junho de 2007. Seguir-se-á uma análise dos resultados da consulta e a apresentação de propostas pela Comissão. Propõe-se que a reflexão sobre os assuntos marítimos seja alicerçada na Estratégia de Lisboa (competitividade, emprego e crescimento) e na Estratégia Temática do Meio Marinho.

No âmbito das questões suscitadas pelo Livro Verde e dada a sua abordagem holística, todos os sectores da economia marítima são interdependentes. Na actividade marítimo-portuária, tal implicará uma interacção crescente da sua actividade com os restantes actores da economia marítima.

Embora ainda no plano das reflexões, a Comissão Europeia adianta que a “tendência nos oceanos” parece encaminhar-se para um espaço marítimo comum da UE, regido pelas mesmas regras de segurança intrínseca e extrínseca (*safety* e *security*) e protecção ambiental, estando prevista a apresentação de um Livro Branco em 2008.

Portugal face à política comunitária para os transportes marítimos

Como linha condutora da posição de Portugal nos transportes marítimos e que se reflecte na apreciação do conjunto de propostas legislativas da UE, Portugal tem defendido as medidas que promovam um transporte marítimo mais seguro nas suas diversas vertentes, aumentando simultaneamente a competitividade dos portos:

- Na segurança técnica dos navios;
- Na qualificação das tripulações e na promoção do emprego marítimo;
- Na preservação do meio marinho.

No quadro do debate sobre modos de transporte, Portugal tem privilegiado a transferência modal entre o modo rodoviário e os restantes modos de transporte e no que respeita ao comércio externo, sobretudo para o modo marítimo.

Tendo em conta a sua localização geográfica, Portugal tem apoiado todas as medidas que promovam as auto-estradas do mar – serviços de transporte marítimo rápidos, regulares e de qualidade – implicando, nomeadamente, a criação de info-estruturas que facilitem o trânsito das cargas através da redução dos entraves burocráticos e/ou técnicos.

A situação geográfica e a estrutura da economia marítima portuguesa determinam, ainda, que Portugal se posicione, preferencialmente, entre os Estados-membros que preservam a segurança marítima e a prevenção da poluição. A vontade nacional em localizar a Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM) em Portugal reflecte a importância atribuída pelo País àqueles temas.

2.3. A Promoção do Transporte Marítimo no Quadro da UE

Identificam-se, de seguida, quatro domínios estratégicos de actuação na Política Europeia de Transportes (*vide* Tabela 2).

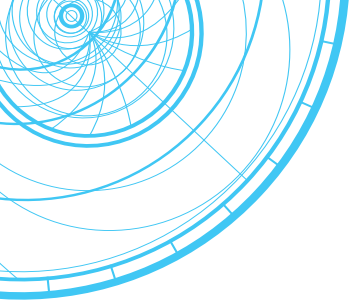
TABELA 2 - DOMÍNIOS ESTRATÉGICOS

DOMÍNIOS ESTRATÉGICOS	IMPACTES
<p>1. Reequilibrar os modos de transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assegurar uma concorrência controlada entre os modos • Promover a intermodalidade <p>2. Suprimir os estrangulamentos existentes nas redes de transportes</p> <p>3. Colocar os utentes no centro da política de transportes</p> <p>4. Controlar a globalização dos transportes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revisão das redes transeuropeias, por forma a integrar o conceito de “auto-estradas do mar”; tendo em vista a criação de alternativas competitivas aos eixos rodoviários, através do desenvolvimento do TMCD e de cabotagem marítima; • Criação do programa Marco Pólo, associado a uma nova linha de financiamento e apoio comunitário, para iniciativas que promovam a intermodalidade; • Aprovação de um programa de incentivo à intermodalidade, especialmente de mercadorias - Marco Pólo I, 2003 - 2006 e Marco Pólo II, 2007 - 2013; • Reforma e modernização do quadro de gestão dos serviços marítimos e portuários, nomeadamente, através da criação de “Balcões Únicos” nos portos para as principais operações marítimo-portuárias, e do apoio à renovação das frotas da navegação interior; • Re-normalização das unidades de carga contentorizada, para permitir aumentar a eficiência no transporte de carga; • Reforço do controlo da navegação e da segurança marítimas; • Desenvolvimento de melhores práticas em matérias social ou fiscal junto dos armadores e navios, com vista a fornecer o regresso de navios às bandeiras comunitárias; • Criação de um sistema de gestão do tráfego marítimo na UE, com apoio do Programa Galileu.

Dos desenvolvimentos posteriores à apresentação do Livro Branco da PCT, realça-se por maior interesse:

- O TMCD que foi objecto de aprovação de um Programa de Promoção integrando diversas iniciativas, em relação às quais, para além do que já atrás foi referido, se salienta⁸:
 - A melhoria do desempenho ambiental do TMCD relativamente aos outros modos de transporte;
 - A aprovação de um novo Guia de Procedimentos Aduaneiros no TMCD;
 - A informatização dos procedimentos aduaneiros comunitários e introdução do Novo Sistema de Trânsito Informatizado (NSTI);
 - O desenvolvimento de redes telemáticas para os portos e o TMCD;
 - A criação de balcões administrativos únicos nos portos;
 - A garantia do papel essencial dos elementos de contacto para o TMCD, os quais se constituem como os elementos centrais nas administrações portuárias por ele responsáveis;
 - A instalação e funcionamento dos Centros de Promoção do TMCD;
 - A promoção da imagem do TMCD.

⁸ Formulação de Políticas Públicas no Horizonte 2013, DGDR, Novembro 2005.



- As AEM incluídas na revisão das orientações das redes transeuropeias de transportes (Projecto Prioritário das RTE-T);
- A operacionalização do Programa Marco Pólo I;
- A aprovação do Programa Marco Pólo II (2007 – 2013).

2.4. O Reforço da Segurança

O reforço na actuação nas questões da “Segurança” do transporte marítimo (segurança intrínseca e extrínseca) e na Política Marítima da UE são amplamente partilhadas pelo Estado Português.

Os naufrágios do “Erika” e do “Prestige” vieram evidenciar a fragilidade dos mecanismos existentes para dar uma resposta eficaz a este tipo de catástrofes, tendo dado origem a uma sucessão de medidas legislativas e normativas nas instâncias internacionais e europeias.

Naquela sequência, foram já aprovados na UE os denominados pacotes de segurança marítima I e II. O terceiro pacote de segurança marítima (ERIKA III), apresentado pela Comissão, encontra-se em negociação em sede de Conselho de Ministros dos Transportes da UE.

O terceiro pacote sobre segurança marítima inclui sete propostas articuladas em dois eixos principais:

- Prevenção reforçada dos acidentes e da poluição;
- Tratamento das consequências dos acidentes.

No primeiro eixo incluem-se quatro medidas (*vide* Tabela 3).

No segundo eixo, tratamento das consequências dos acidentes, enquadram-se três medidas (*vide* Tabela 4).

Estão já em curso as negociações, nas instâncias comunitárias, de duas destas propostas:

- A alteração da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, sobre um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, garantindo maior eficácia na política comunitária de segurança marítima;
- O projecto de directiva relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, que reforça a eficácia das inspeções de navios pelo respectivo Estado, em particular através da criação de um novo regime, reunindo as sucessivas alterações à Directiva 95/21/CE⁹ do Conselho, de 19 de Junho de 1995, num texto consolidado, para além de alterar determinadas disposições por questões de simplificação, ou de reforço, e aditar novas disposições no domínio da segurança marítima.

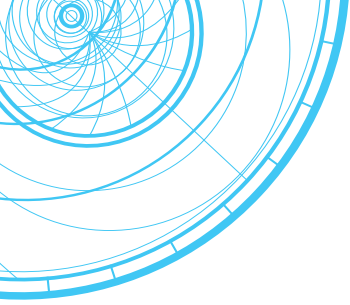
⁹ Relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto).

TABELA 3 - SEGURANÇA MARÍTIMA (ERIKA III) - 1º EIXO

MEDIDAS	DESCRIÇÃO
Reforço da qualidade do pavilhão “europeu”	A integração na União Europeia dos novos Estados-membros, em particular de Malta e Chipre, conduziu a um maior relevo do sector marítimo europeu, representando a frota europeia 25% da frota mundial. Neste contexto, é essencial assegurar uma qualidade exemplar aos navios com pavilhões europeus, exigindo aos Estados-membros que controlem efectivamente a aplicação, a bordo dos seus navios, das normas internacionais ratificadas.
Melhoria das normas em vigor respeitantes às sociedades de classificação	Pretende-se clarificar o papel das entidades habilitadas a efectuar inspecções, vistorias e certificação dos navios em nome dos Estados, através de uma melhor definição de competências e de responsabilização. A melhoria da qualidade do trabalho das sociedades de classificação passa pela instauração de um sistema independente de controlo da qualidade e de sanções financeiras mais graduais e proporcionadas.
Alteração da legislação existente em matéria de sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego marítimo	Pretende-se clarificar o enquadramento jurídico relacionado com os locais de refúgio para os navios em dificuldades. A obrigação de designar uma autoridade independente e a identificação prévia de todos os potenciais locais de refúgio visam aumentar a eficácia e a rapidez da tomada de decisão em caso de acidente marítimo. A alteração tem em vista, ainda, dispor de informação mais precisa e mais eficaz sobre o transporte de mercadorias e sobre a navegação marítima.
Alterações ao regime actualmente em vigor em matéria de controlo pelo Estado do Porto (<i>Port State Control</i>)	Pretende-se alterar o regime, actualmente, em vigor, prevendo, nomeadamente: a possibilidade de recusa de acesso aos portos da UE, após a 3.ª detenção em 36 meses, a todos os navios, cuja bandeira conste nas listas cinzenta ou negra; a notificação dos pilotos; a lista negra de companhias e operadores; inspecções alargadas para todos os navios com 12 anos; e, treino dos inspectores do <i>Port State Control</i> , a serem submetidos a avaliações de 5 em 5 anos.

TABELA 4 - SEGURANÇA MARÍTIMA (ERIKA III) - 2º EIXO

MEDIDAS	DESCRIÇÃO
Adopção de um quadro comunitário para a condução dos inquéritos depois dos acidentes	A condução dos inquéritos realizados no seguimento de acidentes marítimos não obedece a uma normalização internacional. Pretende-se, assim, adoptar uma metodologia comum na realização destes inquéritos, obrigando à criação de organismos de inquérito, independentes, e garantindo eficácia, objectividade e transparência nos inquéritos.
Regulamentação da responsabilidade e da indemnização dos prejuízos dos passageiros em caso de acidente	Propõe-se a adopção de um regime jurídico uniforme para toda a Europa, com vista a reforçar a protecção dos passageiros, e tendo como base a Convenção de Atenas de 2002 relativa ao transporte de passageiros e bagagens por mar. O regime de protecção será generalizado a todos os passageiros de navios na União, nomeadamente no tráfego marítimo intra-europeu e na navegação interior.
Revisão das regras aplicáveis em matéria de responsabilidade civil dos proprietários dos navios	Esta proposta legislativa visa contribuir para a prevenção de acidentes e reparação de danos, aumentando a responsabilização dos proprietários dos navios nos prejuízos causados a terceiros. Inclui-se nesta proposta a obrigatoriedade de subscrição de uma apólice de seguro ou outra garantia financeira que cubra os danos causados a terceiros, bem como as despesas de repatriação dos profissionais marítimos em caso de abandono do navio.



3. Instrumentos de Política Nacional

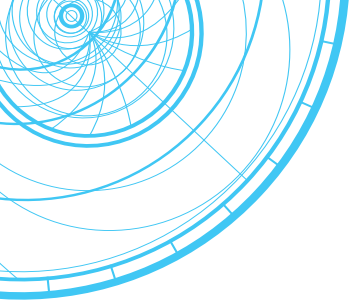
As Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário têm suporte e enquadramento em outras orientações constantes de um conjunto de instrumentos de política nacional, cuja conjugação lhes assegura a articulação com as directrizes prosseguidas em outras áreas e sectores.

Destacam-se, de seguida, os instrumentos mais relevantes para o efeito e, na Tabela 5, sintetizam-se as disposições que configuram os principais vectores da articulação visada:

- Livro Branco: Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI, aprovado em 1998;
- Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS 2005-2015), apresentada em Janeiro de 2005, que enquadra estrategicamente as políticas de desenvolvimento do país nos próximos anos, no sentido de “tornar Portugal, no horizonte de 2015, num dos países mais competitivos e atractivos da UE, num quadro de elevado nível de desenvolvimento económico, social e ambiental e de responsabilidade social”;
- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), apresentado em Fevereiro de 2006, que constitui o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial (IGT). Estabelece as estratégias e opções para o Modelo de Desenvolvimento Territorial até 2025;
- Programa de Simplificação Administrativa e Logística (SIMPLEX), apresentado em Março de 2006, destinado a orientar a Administração para uma resposta pronta e eficaz às necessidades dos cidadãos e das empresas;
- Portugal Logístico (PL), apresentado em Maio de 2006, que constitui a aposta do Governo no desafio: “Transformar Portugal numa plataforma euro-atlântica para os movimentos internacionais no mercado ibérico e europeu”;
- Orientações Estratégicas para o Sector Aeroportuário (OESAP), apresentadas em Julho de 2006, assentam na opção, por parte de Portugal, do melhor aproveitamento das vantagens competitivas que advêm do seu posicionamento na fronteira oeste atlântica da Europa, assumindo-se como uma importante plataforma de tráfego aéreo de passageiros e mercadorias no contexto intercontinental;
- Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC), aprovado em Agosto de 2006, que visa uma intervenção integrada na economia, com o objectivo de reduzir os níveis de emissão dos GEE e fazer cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Protocolo de Quioto e do acordo de partilha de responsabilidades da UE;
- Estratégia Nacional para o Mar (ENM), apresentada em Outubro de 2006, que assenta na coordenação e articulação entre todas as vertentes de política relacionadas com o Mar;
- Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário (OESF), apresentadas em 28 de Outubro de 2006, estabelecem um novo referencial de partida para o futuro e constituem um instrumento dinâmico de concertação, planeamento e actuação para as acções dos vários agentes do sector e da Administração Pública.

TABELA 5 - INSTRUMENTOS DE POLÍTICA NACIONAL

INSTRUMENTOS DE POLÍTICA NACIONAL	MATÉRIA RELEVANTE PARA O SECTOR
Livro Branco PMPR Séc. XXI	Marco importante para o sector marítimo-portuário português, assumindo-o como um sector estratégico ao serviço do desenvolvimento do País.
ENDS 2005-2015	<p>São objectivos da ENDS, designadamente:</p> <p>Melhor Ambiente e Valorização do Património Natural, através da promoção de uma política integrada e coordenada de ordenamento, planeamento e gestão da zona costeira nacional que vise assegurar a sua protecção, valorização e requalificação ambiental e paisagística e o seu desenvolvimento económico e social; e da promoção de uma gestão eficiente e sustentável das actividades com base nos Oceanos.</p> <p>Na Prioridade Estratégica Aproveitamento dos Oceanos como Factor de Diferenciação e Desenvolvimento, destacam-se os seguintes vectores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoção do conhecimento científico dos oceanos e do seu aproveitamento económico; • Conservação da biodiversidade marinha e gestão sustentável das pescas; • Promoção da segurança marítima e prevenção de acidentes nos oceanos. <p>Melhor Conectividade Internacional do País e Valorização Equilibrada do Território, reduzindo o impacto da condição periférica de Portugal no contexto europeu, melhorando ou criando infra-estruturas de acesso às redes de comunicação e transportes mundiais e reforçando as condições de competitividade nacional e regional.</p> <p>Na Prioridade Estratégica Melhor Conectividade Internacional do País, destacam-se os seguintes vectores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constituição de uma plataforma aeroportuária e portuária de valia europeia e conectividade global; • Integração dos portos portugueses na rede europeia de Auto-Estradas do Mar.
PNPOT	<p>É objectivo estratégico do PNPOT reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu e global, através das seguintes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementar uma estratégia de afirmação dos portos nacionais e desenvolver uma estratégia para o sistema portuário de Sines, Setúbal e Lisboa, afirmando-o como porta atlântica do Sudoeste Europeu no contexto dos tráfegos marítimos à escala mundial e inserindo-o num grande corredor rodoviário e ferroviário de acesso a Espanha e ao interior do continente europeu; • Elaborar e implementar um plano de desenvolvimento do Sistema Portuário Nacional que oriente as actuações dos organismos sectoriais e das Administrações Portuárias, enquadre os instrumentos de planeamento ao nível local e promova os desenvolvimentos mais reprodutivos e o alargamento de <i>hinterlands</i> em ambiente concorrencial, regulando a exploração comercial de terminais de forma a limitar excessos de poder de mercado.

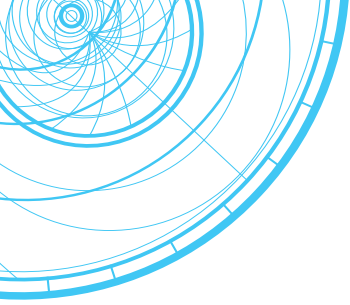


**INSTRUMENTOS DE
POLITICA NACIONAL**

MATÉRIA RELEVANTE PARA O SECTOR

SIMPLEX	<p>São objectivos deste programa: orientar a Administração para uma resposta pronta e eficaz às necessidades dos cidadãos e das empresas, e favorecer a competitividade de Portugal, reduzindo os custos de contexto para o exercício de uma actividade económica.</p> <p>Medidas incluídas no Simplex 2006:</p> <ul style="list-style-type: none">• Criar a Janela Única Portuária;• Implementar um sistema via Internet de recolha de informação on-line junto de Entidades Formadoras da Náutica e Recreio;• Alterar o regime de licenciamento radioeléctrico, retirando o carácter de certificado de segurança que está atribuído à Licença de Estação;• Eliminar a emissão de passaporte de navio;• Criar um sistema de recolha de informação <i>on-line</i> junto da comunidade portuária para simplificação dos procedimentos relativos à entrada, saída e manobra de navios e à movimentação de mercadorias. <p>Medidas incluídas no Simplex 2007:</p> <ul style="list-style-type: none">• Criar o "Cartão Único Portuário", simplificando o processo de autorizações para os utentes e aumento do controlo nas diversas vertentes de segurança e protecção, controlo de fronteira e acessos aos depósitos aduaneiros;• Criar a "Janela Única Logística", centralizando numa plataforma comum a informação e documentação relativos às várias entidades que actuam na cadeia logística;• Simplificação legislativa e processual nos portos portugueses;• Criação do "Guichet único" - IPTM/DGAM (Capitanias);• Revisão e simplificação do sistema tarifário dos serviços prestados pelo IPTM;• Revisão legislativa dos processos de certificação das embarcações não abrangidas por legislação comunitária;• Introdução do sistema de pagamento via SIBS dos serviços prestados pelo IPTM.
---------	---

INSTRUMENTOS DE POLITICA NACIONAL	MATÉRIA RELEVANTE PARA O SECTOR
PL	<p>A concretização da Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL) tem como objectivo valorizar as estruturas e redes existentes e criar condições para o desenvolvimento do transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada, transformando a oportunidade que decorre da nossa posição geo-estratégica num efectivo factor de competitividade, através da promoção de estruturas que potenciem o desenvolvimento da actividade de transportes, nomeadamente o alargamento do <i>hinterland</i> dos portos nacionais.</p> <p>Pretende-se ainda aproveitar a localização geo-estratégica de Portugal em termos das comunicações intercontinentais Atlânticas em relação à Europa, nomeadamente com a América Latina e África.</p> <p>A RNPL engloba uma categoria de Plataformas Portuárias, de dimensão média ou grande, localizadas na proximidade dos principais portos nacionais, que visam potenciar a actividade portuária e expandir a sua área de influência, nomeadamente para Espanha. O Portugal Logístico potencia os tráfegos actuais e permite a captação de novos tráfegos, gerando um aumento de 16% na actividade portuária nacional.</p>
ENM	<p>Estabelece como objectivo aproveitar melhor os recursos do Oceano e zonas costeiras, promovendo o desenvolvimento económico e social de forma sustentável e respeitadora do ambiente.</p> <p>No sector dos transportes, destaca-se a aposta na competitividade dos portos nacionais e o fomento do transporte marítimo, enquanto modo de transporte menos poluente. Visa promover a articulação do transporte marítimo com outros modos de transporte, acrescentando valor através de cadeias logísticas, bem como através da implementação de instrumentos de normalização e simplificação de procedimentos, tais como a Janela Única Portuária.</p>
PNAC	<p>Estabelece as medidas de redução de emissões de Gases com Efeito Estufa, com vista ao cumprimento ao Protocolo de Quioto, designadamente a promoção da transferência modal de mercadorias para o modo marítimo, através das seguintes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento das acessibilidades interregionais ferroviárias ao Porto de Aveiro (Ligação ferroviária ao Porto de Aveiro), onde se inclui a construção do Terminal de Granéis Sólidos; • Integração do Sistema Marítimo-Portuário nas Auto-Estradas do Mar; • Desenvolvimento das Plataformas Logísticas.
OESF	<p>Fixa como objectivo reforçar a intermodalidade, estratégia subjacente à nova hierarquização e classificação da rede ferroviária, determinada por critérios funcionais e aspectos qualitativos associados aos níveis de procura e à lógica de organização territorial, que privilegia as ligações da rede ferroviária nacional com os portos, aeroportos e plataformas logísticas, constituindo a Rede Ferroviária Principal.</p>



3.1. Portugal Logístico e Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário

As Orientações Estratégicas para o sector marítimo-portuário contribuem e materializam a visão integrada e otimizada do XVII Governo Constitucional para o sector dos Transportes em Portugal num horizonte de médio/longo prazo.

Neste sentido, as presentes Orientações Estratégicas articulam-se com as Orientações Estratégicas já apresentadas para os sectores logístico – o denominado Portugal Logístico, aeroportuário e ferroviário.

Assim, e no contexto das presentes Orientações Estratégicas, merecem especial referência o sector logístico e o sector ferroviário.

No domínio da logística, do ponto de vista macroeconómico, a crescente internacionalização dos fluxos de mercadorias, a deslocalização e fragmentação da produção e o acentuar da especialização dos mercados de produção têm provocado o aumento das distâncias percorridas pelas mercadorias, potenciando o transporte de grandes quantidades de produtos semi-acabados por via marítima até centros logísticos próximos dos mercados de consumo.

Esta tendência deverá estar suportada no desenvolvimento de plataformas logísticas junto aos principais portos, centros de produção e mercados de destino, assentes num sistema de transporte integrado e intermodal, capaz de dar resposta aos fluxos de mercadorias com maior rapidez e eficiência, e cuja tendência futura aponta para a harmonização das condições de concorrência, entre modos eliminando os actuais condicionamentos tecnológicos e regulamentares. Neste sentido, as infra-estruturas de transporte e de coordenação logística tornam-se indispensáveis para o desenvolvimento económico e territorial de qualquer economia.

Actualmente, apesar dos portos nacionais se constituírem como importantes pontos de concentração de cargas, apresentam dificuldades no tratamento de mercadorias por não terem, numa segunda linha, instalações onde desenvolver funções complementares. Por outro lado, não existem plataformas logísticas junto às fronteiras que possibilitem e viabilizem o alargamento do *hinterland* dos portos a toda a Península Ibérica.

Estes aspectos constituem fortes constrangimentos para potenciar a vantagem competitiva da localização geográfica de Portugal, enquanto porta de entrada ocidental da Europa, reforçada pela existência de infra-estruturas portuárias aptas para tomar parte nos grandes fluxos de mercadorias. Portugal é a frente mais próxima do cruzamento das rotas atlânticas que ligam a Europa à América do Norte, eixo Este-Oeste, e à América Latina e à África, eixo Norte-Sul.

É neste contexto que foi desenvolvido o Plano Portugal Logístico, apresentado pelo Governo em 9 de Maio de 2006, com um conceito simples de descrever, mas de concretização bem mais complexa: Transformar Portugal numa grande plataforma logística, numa grande interface de valor acrescentado entre as rotas intercontinentais atlânticas e a Península Ibérica e o resto da Europa.

Para tal, o Portugal Logístico assenta em cinco vectores fundamentais:

- Racionalizar a actividade logística, ordenando o território e contribuindo para a atracção de novos agentes de mercado;
- Fomentar a intermodalidade, valorizando as estruturas e redes existentes, potenciando o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada;
- Promover ganhos ambientais, reduzindo as emissões poluentes e concentrando actividades que se encontram dispersas e mal localizadas;

- Contribuir para o desenvolvimento da economia nacional e de alguns espaços territoriais específicos, gerando emprego e novas formas de criação de riqueza;
- Aumentar a competitividade, promovendo estruturas que potenciem o desenvolvimento da actividade de transportes, transformando em vantagem a nossa situação periférica, por uma aposta forte na frente portuária atlântica, com relevo, pelas suas capacidades, para os cinco grandes portos nacionais.

Um aspecto fundamental do Portugal Logístico consiste em fomentar a intermodalidade, valorizando as estruturas e redes existentes, potenciando o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada, promovendo cadeias de transporte mais sustentáveis, em que cada modo realize o transporte para que está mais vocacionado.

Neste âmbito, as presentes Orientações Estratégicas cumprem a visão materializada no Portugal Logístico, em que, a infra-estrutura portuária deixa de ser pensada isoladamente, passando a ser planeada como parte de cadeias de transporte intermodais e interoperáveis, numa lógica integrada de absorção dos ganhos da cadeia de valor, analisando a relação custo-benefício e o potencial de cada projecto, com coerência e visão estratégica, sempre, mas sempre, com critérios de racionalidade e de atractividade, de forma a potenciar o investimento privado.

As presentes Orientações Estratégicas articulam-se com as propostas do Portugal Logístico, criando as condições para aumentar globalmente a carga movimentada, criando mais riqueza e competitividade, organizando o transporte de forma mais racional e sustentável.

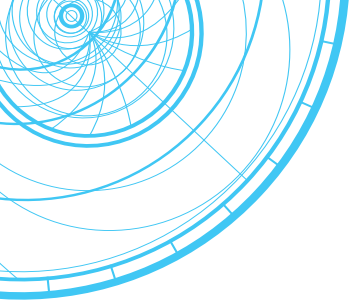
As 11 Plataformas que constituem a Rede Nacional de Plataformas Logísticas, complementadas com dois centros de carga aérea e cujo funcionamento integrado será garantido pela existência de regras de base comuns e pela criação da Janela Única Logística, estão estrategicamente localizadas relativamente aos principais pólos de consumo e produção, às fronteiras nacionais (marítimas e terrestres) e às infra-estruturas e redes de transporte portuárias e ferroviárias, em que se inclui a futura rede ferroviária de alta velocidade.

No âmbito das presentes Orientações Estratégicas, importa destacar as quatro plataformas logísticas multimodais de âmbito portuário consideradas na rede nacional. Estas plataformas localizam-se na imediação dos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa e Sines, serão desenvolvidas com uma forte participação das respectivas administrações portuárias e têm como objectivos últimos:

- Tirar partido da capacidade portuária existente e da sua localização privilegiada na costa ocidental do continente europeu;
- Complementar a actividade portuária, conferindo maior valor à sua operação;
- Promover a intermodalidade, particularmente com o transporte ferroviário;
- Alargar o *hinterland* portuário, estendendo-o a Espanha;
- Ordenar o conjunto de actividades logísticas já hoje presentes na imediação dos portos.

Para o alargamento do *hinterland* portuário é importante destacar ainda as quatro plataformas logísticas transfronteiriças, localizadas junto à fronteira com Espanha - Valença, Chaves, Guarda e Elvas - naqueles que são os principais eixos de fluxos com o exterior.

Mas a aposta clara no desenvolvimento do sistema marítimo-portuário que se traduzirá no crescimento do volume e valor da carga captada e na sua integração em cadeias de transporte intermodais e interoperáveis, contemplando igualmente a vertente da sustentabilidade ambiental, implica igualmente o desenvolvimento do sistema ferroviário para o transporte de mercadorias.



Para tal, o Governo apresentou, em 28 de Outubro de 2006, as Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, nas quais constitui um forte vector de actuação o transporte de mercadorias, em que a resposta do caminho-de-ferro se desenvolve através de duas componentes fundamentais:

- Concretização da articulação com a Rede Nacional de Plataformas Logísticas e com os outros modos de transporte, nomeadamente na ligação com os principais portos e aeroportos, assim como com os principais pólos e eixos ibéricos geradores e consumidores de bens e serviços, de forma a que o modo ferroviário passe a ter um papel de maior importância nas cadeias logísticas;
- Da garantia das condições de interoperabilidade da rede ferroviária nacional com as redes europeias, em especial com a rede ferroviária espanhola, mas também da rede de Alta Velocidade com a convencional, de forma a garantir a sua efectiva e necessária complementaridade e articulação.

As Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário para melhoria das condições do transporte de mercadorias, apontam, designadamente, como meta a alcançar em 2015, o crescimento do volume de toneladas quilómetro transportadas em 70%, relativamente a 2005.

Ao nível das acções prioritárias identificadas naquele plano e com relevância para as presentes Orientações Estratégicas, destacam-se os seguintes investimentos na ferrovia:

- A construção da ligação ao porto de Aveiro;
- A construção da ligação Sines-Elvas/Badajoz;
- A construção de ramais para ligação a instalações industriais, de que é exemplo a siderurgia no Seixal;
- A construção da linha de Alta velocidade Lisboa-Madrid, para tráfego misto incluindo a Terceira Travessia do Tejo contemplando as valências de Alta velocidade e Convencional;
- A libertação de capacidade na Linha do Norte para o transporte de mercadorias com a construção da ligação em Alta Velocidade Lisboa-Porto;
- A construção da ligação Porto-Vigo para tráfego misto.

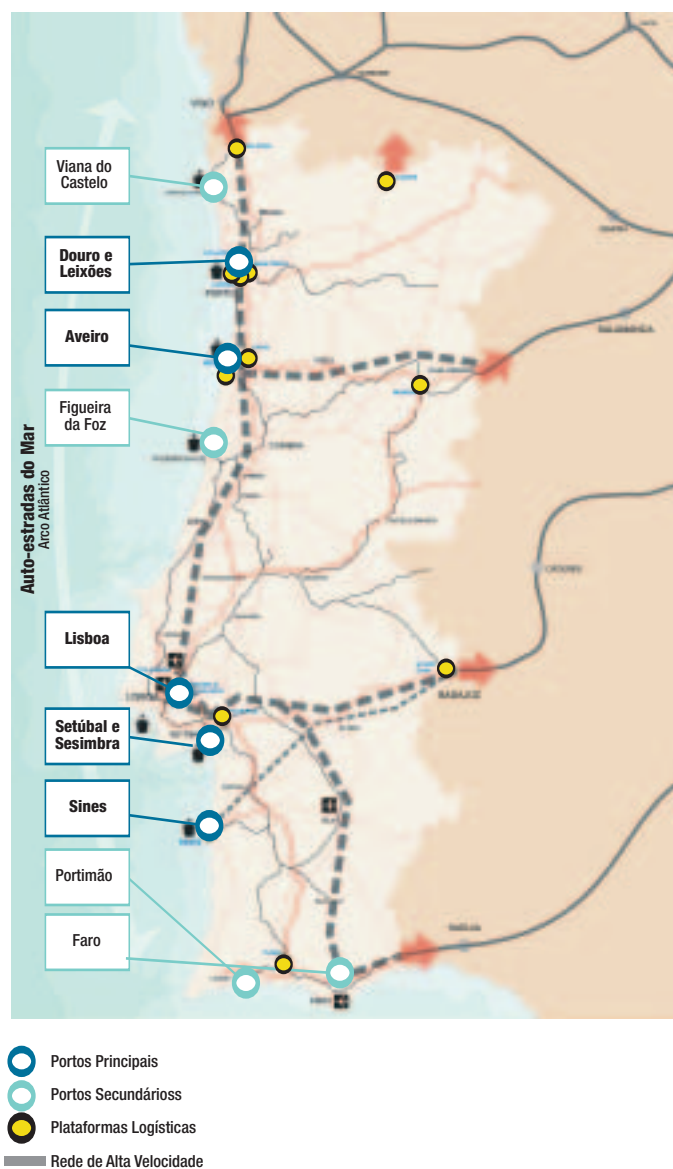
Acresce ainda com relevância para o sector marítimo-portuário, a abertura a nível europeu do mercado de transporte de mercadorias a qualquer empresa ferroviária licenciada a partir de Janeiro de 2007, que permitirá o aparecimento de novos operadores que, quer isoladamente, quer em parceria com o operador incumbente, a CP, poderão participar em qualquer mercado do transporte ferroviário europeu.

O desenvolvimento integrado do sistema ferroviário de mercadorias e do sistema portuário contribuirá, definitivamente, para o reforço de cadeias logísticas globais sustentáveis e, tendencialmente, sem descontinuidades.

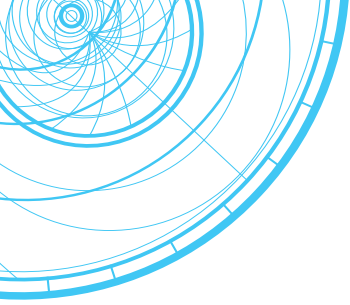
4. Sistema Portuário Comercial do Continente

O território continental dispõe de nove portos comerciais, dos quais cinco constituem o sistema principal (Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sesimbra, e Sines) e são administrados por Administrações Portuárias com o estatuto de sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos (AP's) e quatro portos secundários (Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro e Portimão), administrados pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

FIGURA 7 - SISTEMA PORTUÁRIO COMERCIAL DO CONTINENTE



Fonte: MOPTC / SET



Portos do Douro e Leixões

O Porto de Leixões é a maior infra-estrutura portuária do Norte de Portugal e uma das mais importantes do País. Beneficiando de uma localização estratégica e de um *hinterland* rico em Indústria e Comércio, o Porto de Leixões tem uma posição privilegiada no contexto do sistema portuário europeu, com 5 km de cais, 55 ha de terrasplenos e 120 ha de área molhada.

Trata-se de um dos portos mais antigos, com envolvente urbana próxima, estando por isso sujeito a uma pressão relativa, que o condiciona em termos de novas áreas de expansão.

FIGURA 8 - MAPA DE JURISDIÇÃO DA APDL



FIGURA 9 - MAPA DE ORDENAMENTO DO PORTO DE LEIXÕES



Fonte: APDL

Para a movimentação de cargas o porto dispõe de terraplenos e cais fundados até -12 m (ZH). O Porto de Leixões tem ainda uma estação de passageiros, localizada na Doca 1, Norte, para cruzeiros turísticos e infra-estruturas de apoio à pesca e à navegação de recreio e desporto.

TABELA 6 - PORTOS DO DOURO E LEIXÕES

INSTALAÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Terminal de Carga Geral e Granéis Sólidos	Este terminal engloba os cais convencionais que compreendem a Doca 1 (Norte e Sul), a Doca 2 (Norte e Sul) e a Doca 4 Norte (ou Terminal Cerealífero). Os cais movimentam carga geral fraccionada e granéis destacando-se produtos como: a madeira em bruto, prensada e serrada; o ferro/aço; as pedras de granito, o algodão; a cortiça; o alumínio; o chumbo; o zinco; os automóveis; os chassis, sucata e granéis agro-alimentares.
Terminal Petroleiro	Este terminal encontra-se ligado à Refinaria da Petrogal através de <i>pipelines</i> a partir de três postos de acostagem que movimentam ramos de petróleo, produtos refinados diversos, gases de petróleo liquefeitos e produtos aromáticos.
Terminal de Contentores (Norte e Sul)	Existem dois terminais de contentores no Porto de Leixões.
Terminal <i>Roll-On/Roll-Off</i>	Encontra-se localizado na Doca 1 (Norte) movimentando veículos ligeiros (automóveis) e equipamentos pesados (camiões e <i>trailers</i> com todo o tipo de mercadorias).

Fonte: APDL

Existem 11 concessões/licenças, sendo 1 relativa a pesca e 1 relativa a recreio náutico (*vide* Tabela 7).

TABELA 7 - CONCESSÕES/LICENÇAS PORTO DE LEIXÕES

DESIGNAÇÃO	CONCESSIONÁRIA	DESCRIÇÃO FÍSICA		TÍTULO	REGIME	OBJECTO DE CONTRATO/ACTIVIDADES CONCESSIONADAS	PRAZO DA CONCESSÃO	
		FRENTE ACOSTÁVEL (M)	TERRAPLENO/TERRENO (M2)				DURAÇÃO	INÍCIO
Terminal de Contentores Norte e Sul	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	903	186 890	Contrato de Concessão	Serviço Público	Exploração comercial da actividade de movimentação de cargas contentorizadas	25 anos	01.05.2000
Doca 2 Norte e Sul; Doca 4 Norte; Doca 1 Sul	TCGL - Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões, S.A.	2 380	127 218	Contrato de Concessão	Serviço Público	Exploração comercial da actividade de movimentação de carga geral fraccionada e granéis nos cais convencionais	25 anos	01.07.2001
Terminal Petroleiro	PETROGAL, S.A.	n.a.	n.a.	Contrato de Concessão	Uso Privativo	Exploração do Terminal Petroleiro e Terminal Oceânico de Leixões para movimentação de produtos petrolíferos, aromáticos e outros	25 anos	28.03.2006*
Silopor (fora da área portuária)	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, S.A. (fora da área portuária)	n.a.	25 000	Contrato de Concessão	Uso Privativo	Uso Privativo de um terreno com o fim exclusivo do seu aproveitamento com instalações de armazenagem a granel de cereais e sucedâneos, incluindo os respectivos acessos rodoviários e ferroviários	25 anos	01.07.1995**
Doca 2 Sul (fora da área portuária)	CEPSA - Companhia Portuguesa de Petróleos, S.A.	n.a.	16 040	Contrato de Concessão	Uso Privativo	Armazenagem de combustíveis	25 anos	13.07.1988
Doca 1 Sul; Molhe Sul	E.D. & F. Man Portugal Lda.	n.a.	1 790	Contrato de Concessão	Uso Privativo	Exploração de um terminal especializado para armazenamento de produtos líquidos a granel para fins alimentares (melaços e seus derivados)	15 anos	01.01.2001
Doca 1 Sul; Molhe Sul	TERCIM - Terminais de Cimento, S.A.	n.a.	2 500	Contrato de Concessão	Uso Privativo	Recepção, armazenagem e expedição de cimento	15 anos	17.05.2001
Porto de Pesca de Matosinhos	DOCAPESCA - Portos e Lotas, S.A.	1 890	200 000	Contrato de Concessão	Serviço Público	Serviço de descarga, venda e expedição do pescado no porto de pesca	25 anos	27.01.1995
Doca 1 Sul; Molhe Sul	CECISA - Comércio Internacional, S.A.	n.a.	2 500	Licença	Uso Privativo	Recepção, armazenagem e expedição de cimento	5 anos	01.01.2001
Repsol	REPSOL	n.a.	4 460	Licença	Uso Privativo	Recepção, armazenagem e expedição de produtos petrolíferos e químicos a granel	5 anos	23.12.1988

* Data de início de vigência do novo contrato de concessão. O contrato inicial data de 30.05.1966

** Estando em vias de conclusão o processo de concessão, em regime de serviço público, da Silopor, a APDL assumirá a condição de concedente.

Fonte: APL

Porto de Aveiro

Localizado na região Centro, na ria de Aveiro, em situação muito favorável relativamente a eixos de ligação interna e externa, dispõe de uma zona de actividades logísticas e industriais (ZALI).

Constituído por uma área de jurisdição sem pressão urbana, onde a ocupação portuária na zona em exploração pode ser feita de forma contínua, dispõe de áreas de expansão e de infra-estruturas modernas, pois, embora não sendo um porto recente, foi objecto nos últimos anos de um processo de reordenamento global e de um programa alargado de investimentos em infra-estruturas.

FIGURA 10 - MAPA DE JURISDIÇÃO DA APA



Fonte: APA

Para a movimentação de cargas o porto dispõe de amplos terraplenos, cais acostáveis e pontes-cais fundados até -12 m (ZH). O Porto de Aveiro dispõe, ainda, de infra-estruturas para a pesca.

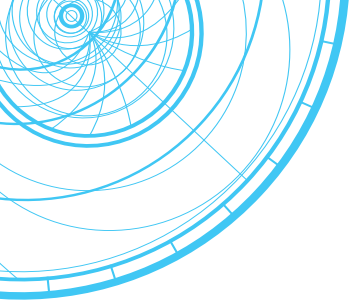


TABELA 8 - PORTO DE AVEIRO

INSTALAÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Terminal Norte	Destinado à movimentação de produtos agro-alimentares, metalúrgicos, cimentos, madeira e sal.
Terminal <i>Ro-Ro</i>	Movimentação de carga <i>roll-on/roll-off</i> .
Terminal Granéis Líquidos	Destinado à movimentação e armazenagem de granéis líquidos como o cloreto de vinilo, combustíveis, anilinas, metanol e vinho.
Terminal Sul	Movimenta sobretudo produtos metalúrgicos, cimento, pasta de papel e produtos agro-alimentares.

Fonte: APA

Existem 4 concessões/licenças, sendo 1 relativa a pesca (vide Tabela 9).

TABELA 9 - CONCESSÕES/LICENÇAS PORTO DE AVEIRO

CONCESSIONÁRIA	DESCRIÇÃO FÍSICA		TÍTULO	REGIME	OBJECTO DE CONTRATO/ACTIVIDADES CONCESSIONADAS	PRAZO DA CONCESSÃO	
	FRENTE ACOSTÁVEL (M)	TERRAPLENO (M2)				DURAÇÃO	INÍCIO
Socarpor - Soc. Est. Douro e Leixões, Lda.	400	60 000	Contrato de Concessão	Serviço Público	Direito de exploração comercial de operações portuárias, no Terminal Sul do porto de Aveiro	25	10.2001
Navairia - Docas, Construções e Reparações Navais, SARL	800	100 000	Contrato de Concessão	Serviço Público	Exploração contínua e eficiente do estaleiro naval do porto de Aveiro	30	03.1978
TINITA - Transportes e Reboques Marítimos, S.A.	n.a.	n.a.	Contrato de Concessão	Serviço Público	Prestação da actividade de reboques no porto de Aveiro	5	01.2004

Nota: Existe ainda uma concessão/licença de pesca.

Fonte: APA

Porto de Lisboa

A sua localização em ambas as margens do estuário do rio Tejo, central à região de Lisboa e Vale do Tejo, e as excelentes condições naturais de acessibilidade marítima e de abrigo, assegurando na barra -16 m (ZH), conferem-lhe um elevado valor estratégico no sistema portuário nacional.

FIGURA 11 - MAPA DE JURISDIÇÃO DA APL



Fonte: APL

Dotado de uma área de jurisdição que abrange 11 municípios, tem ocupação portuária descontínua, em geral dispendo de boas condições quanto aos cais, mas com limitações quanto à área de terra-plenos e a novas áreas de expansão, podendo contudo aumentar a actual capacidade, por efeito de modernização das infra-estruturas existentes.

Para a movimentação de cargas o porto dispõe de cais acostáveis e terminais fundados até -17 m (ZH), no que se refere a granéis, e -14 m (ZH), no que diz respeito a carga contentorizada.

O porto de Lisboa dispõe, ainda, de dois terminais de passageiros para cruzeiros turísticos, quatro docas de apoio à navegação de recreio, duas docas de serviço ao trem naval, um estaleiro de reparação naval e diversas infra-estruturas simples de apoio à navegação de recreio e pesca artesanal.

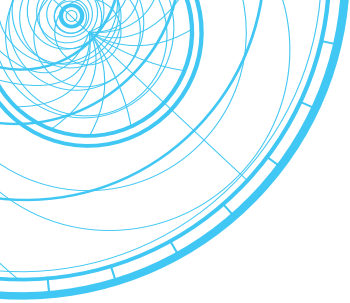


TABELA 10 - PORTO DE LISBOA

INSTALAÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Terminal de Contentores de Alcântara	Movimentação de contentores, estacionamento e expedição. Carga <i>RoRo</i> tem tráfego <i>deep-sea</i> - América do Norte, Central e do Sul e África do Sul.
Terminal de Contentores de Santa Apolónia	Movimentação de contentores. Movimentação de carga geral não contentorizada, que constitua complemento dos navios. Vocacionado para <i>short-sea</i> .
Terminal de <i>Multipurpose</i> de Lisboa	Movimentação de carga geral contentorizada e fraccionada. Tráfego de mercadorias de e para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores e África.
Terminal <i>Multiusos</i> do Poço do Bispo	Movimentação de granéis. Carga geral fraccionada unitizada. Movimentação de veículos e contentores desde que a utilização seja limitada.
Terminal <i>Multiusos</i> do Beato	Movimentação de granéis. Movimentação de carga geral fraccionada unitizada. Movimentação de veículos e contentores desde que a utilização seja limitada.
Terminal de Granéis Alimentares do Beato	Movimentação de granéis de matérias-primas alimentares.
Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	Movimentação de granéis de matérias-primas alimentares.
Terminal de Granéis Alimentares de Palença	Movimentação de granéis de matérias-primas alimentares (nomeadamente cereais e oleaginosas).
Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	Movimentação de granéis líquidos e gasosos que sejam derivados do petróleo ou relacionados com indústria química e alimentar.
Terminal do Barreiro	Movimentação de granéis sólidos líquidos e carga geral convencional, essencialmente produtos destinados ou provenientes das indústrias, química e agro-alimentar.
Terminal do Seixal	Movimentação de granéis sólidos e carga geral relacionada com a indústria siderúrgica, designadamente, matérias-primas, produtos acabados e derivados.
Terminal de Alhandra (montante)	Movimentação de granéis alimentares, predominantemente soja.
Terminal de Alhandra (jusante)	
Terminal de Alhandra	Movimentação de granéis sólidos, destinados à produção de cimento.
Terminal de Líquidos da Banática	Armazenagem e movimentação de combustíveis.
Terminal de Líquidos de Porto Brandão	
Terminal de Líquidos de Porto de Buchos	
Terminal Marítimo de Porto Brandão	Limpeza e desgasificação de navios/armaz. e movimentação de combustíveis.

Fonte: APL

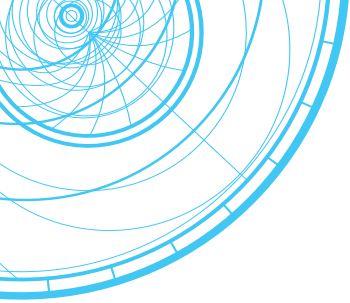
Neste porto existem 20 concessões/licenças (*vide* Tabela 11).

TABELA 11 - CONCESSÕES/LICENÇAS - PORTO DE LISBOA

DESIGNAÇÃO	CONCESSIONÁRIA	DESCRIÇÃO FÍSICA				TÍTULO	REGIME	OBJECTO DE CONTRATO/ ACTIVIDADES CONCESSIONADAS	PRAZO DA CONCESSÃO			
		FRENTE ACOSTÁVEL (M)	TERRAPLENO/ TERRENO (M2)	ARMAZÉM (M2)	LEITO RIO (M2)				DURAÇÃO	INÍCIO	FIM	PRORROGAÇÃO
Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	SILOPR - Empresa de Silos Portuários	255 (posto exterior) 220 (posto interior) 240 (<i>Transshipment</i>) 210 (barcaças)	19 555	Silos (200 000 ton)	139 256	Concessão por Convolação (Despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	Concessão de serviço público	Movimentação de granéis de matérias-primas alimentares	30	30.06.1995		Em Liquidação
Terminal de Granéis Alimentares do Beato	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários	198	31 728	Silos (120 00 ton)	n.a.	Concessão por Convolação (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	Concessão de serviço público	Movimentação de granéis de matérias-primas alimentares	30	30.06.1995		Em Liquidação
Terminal de Granéis Alimentares de Palença	TAGOL - Companhia de Oleaginosos do Tejo, S.A.	180 (Cais 1 montante) 100 (Cais 2 jusante)	23 617	Silos G. Sol. - 50 000 ton G. Liq. - 20 000 ton	6 562	Concessão por Convolação (despacho do Ministro do Equip. Social, de 02.01.1996)	Concessão de serviço público	Movimentação de granéis de matérias-primas alimentares	30	01.07.1995	30.06.2025	
Terminal do Barreiro	ATLANPORT - Sociedade de Exploração Portuária, S.A.	170 (Cais 2) 200 (Cais 5)	n.a.	n.a.	19 528	Concessão por Convolação (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	Concessão de serviço público	Movimentação de granéis sólidos, líquidos e carga geral fraccionada	30	30.06.1995	29.06.2025	
Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	LBC TANQUIPOR - Movimentação e Armazenagem de Líquidos, Lda.	80	n.a.	n.a.	73 140	Concessão por Convolação (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	Concessão de serviço público	Movimentação de granéis líquidos e gasosos	30	30.06.1995	29.06.2025	
Terminal Marítimo de Porto Brandão	LISNAVE - Estaleiros Navais, S.A. Com subconcessão à ETC - Terminais Marítimos, S.A.	130	26 700	n.a.	11 814	Contrato 22-10-1980	Concessão de uso privativo	Estação de limpeza e desgasificação de navios	30	30.11.1980	01.12.2010	
Terminal de Líquidos da Banática	REPSOL Combustíveis, S.A.	25 (Cais 1 montante) 80 (Cais 2 jusante)	10 360	n.a.	6 107	CA, 20-12-2004, transferência de titularidade	Licença	Armazenagem e movimentação de combustíveis e betumes asfálticos	1	01.09.1991	-	Anualmente
Terminal de Líquidos de Porto Brandão	Petróleos de Portugal - Petrolgal, S.A.	15 (Cais 1) 37 (Cais 2)	8 275	n.a.	2 356	CA, 11-07-1985, outorga de licença	Licença	Armazenagem e movimentação de combustíveis	1	01.11.1980	-	Anualmente
Terminal de Líquidos de Porto dos Buchos	ESSO Portuguesa, S.A.	45	84	n.a.	1 592	CA, 11-07-1985, outorga de licença	Licença	Armazenagem e movimentação de combustíveis	1	01.07.1986	-	Anualmente
Terminal de Alhandra	IBEROL - Sociedade Ibérica de Oleaginosas, S.A.	60	4 148	n.a.	2 599	CA de 11-12-1979	Autorização	Granéis agro-alimentares	1	11.12.1979	-	Anualmente
Terminal Multiusos do Beato	Terminal Multiusos do Beato - Operações Portuárias, S.A.	500	5 500	15 000	n.a.	298/93, de 28/8 324/94, de 30/12, precedido de concurso público"	Concessão de serviço público	Movimentação de granéis, carga geral fraccionada e unitizada e, complementarmente, veículos e contentores	20	04.12.2000	03.12.2020	2 períodos de 5 anos ou 1 de 10 anos
Terminal Multiusos do Poço do Bispo	ETE - empresa de Tráfego e Estiva, S.A.	420	9 950	10 100	n.a.	"298/93, de 28/8 324/94, de 30/12, precedido de concurso público"	Concessão de serviço público	Movimentação de granéis, carga geral fraccionada e unitizada e, complementarmente, veículos e contentores	20	04.12.2000	03.12.2020	2 períodos de 5 anos ou 1 de 10 anos
Terminal de Contentores de Alcântara	LISCONT - Operadores de Contentores, S.A.	630	115 730	n.a.	n.a.	287/84, de 23/8, precedido de concurso público"	Concessão de serviço público	Movimentação de contentores e mercadorias não contentorizadas	20	05.05.1985	04.05.2005	2 períodos de 5 anos
Terminal Multipurpose de Lisboa	TRANSISULAR - Transportes Marítimos Insulares, S.A.	480	48 200	n.a.	n.a.	Concessão por Convolação (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	Concessão de serviço público	Movimentação de carga geral contentorizada e fraccionada	15	30.06.1995	30.06.2010	
Terminal de Contentores de Santa Apolónia	SOTAGUS - Terminal de Contentores de Santa Apolónia, S.A.	450 (Cais Novo) 292 (Cais Antigo)	164 500	2 400	n.a.	"298/93, de 28/8 324/94, de 30/12, precedido de concurso público"	Concessão de serviço público	Movimentação de contentores e carga geral que constitua complemento de carregamento de navios	20	01.03.2001	28.02.2021	2 períodos de 5 anos ou 1 de 10 anos
Terminal de Alhandra	CIMPOR - Indústria de Cimentos, SA.	177	3 455	n.a.	77 250	CA de 17-9-87	Autorização	Movimentação de produtos relacionados com Produção, distribuição e comercialização de cimento	1	17.09.1987	-	Anualmente
Terminal do Seixal	SNESGES - Administração e Gestão de Imóveis e Prestação de Serviços, SA.	250	n.a.	n.a.	90 000	Concessão por Convolação (despacho do Ministro do Mar, de 27.06.1995)	Concessão de serviço público	Movimentação de granéis sólidos e carga geral relacionada com a indústria siderúrgica	30	30.06.1995	29.06.2025	
Terminal de Areias do Poço do Bispo	Tejareias, SA.	17,5 (Cais montante) 20 (Cais jusante)	8 965	n.a.	748	CA de 30-07-1998	Licença	Depósito, descarga e movimentação de areias e outros inertes, provenientes da via fluvio-marítima	5	01.01.1998	31.12.2007	Renovável por iguais e sucessivos períodos
Terminal de Areias da Povoia Stª Iria	Tejareias, SA.	20	6 715	n.a.	305	CA de 19-03-1998	Licença	Depósito, descarga e movimentação de areias e outros inertes, provenientes da via fluvio-marítima	5	01.07.1998	30.06.2008	Renovável por iguais e sucessivos períodos
Terminal de Areias da Povoia Stª Iria	INTERTEJO - Indústrias Extractivas de Areias do Tejo, Lda	5 (Cais montante) 7 (Cais jusante)	8 338	n.a.	156	Autorização do Administrador da APL (15-03-1989)	Autorização	Movimentação de areia proveniente da via fluvio-marítima	1	15.03.1989	-	Anualmente

Nota: Leito do Rio: As áreas mais significativas resultaram de aterro ao leito do rio, realizado pelos terceiros, tendo actualmente usos de terraplenos ou terrenos, conforme os casos, contudo é difícil determinar as respectivas dimensões, pelo que esta desagregação não foi efectuada nesses casos.

Fonte: APL



Portos de Setúbal e Sesimbra

O porto de Setúbal está localizado na margem Norte do Rio Sado, ao longo de uma faixa contínua de cerca de 12 km entre a zona extrema da malha urbana e o extremo nascente da Península da Mitrena e, portanto, liberta, na sua maior extensão, de pressão urbana.

FIGURA 12 - MAPA DE JURISDIÇÃO DA APSS



Fonte: APSS

FIGURA 13 - MAPA DE ORDENAMENTO DA APSS



Fonte: APSS

Para a movimentação de mercadorias dispõe, também, de amplos terraplenos e cais fundados até -14 m (ZH) e áreas de expansão que permitirão assegurar um crescimento a longo prazo.

Para além das infra-estruturas para a movimentação de carga existem, ainda, outras vocacionadas para a pesca, recreio náutico, marítimo-turísticas e transporte fluvial: Doca de Recreio das Fontanelas, Terminais *Ferry* Norte e Sul, Doca dos Pescadores.

Encontra-se, também, sob jurisdição da APSS o porto de pesca de Sesimbra.

TABELA 12 - PORTOS DE SETÚBAL E SESIMBRA

INSTALAÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Terminal Multiusos Zona 1	Movimenta carga geral fraccionada, <i>roll-on/roll-off</i> , contentores e granéis sólidos
Terminal Maurifermentos	Movimenta Granéis líquidos (melaços)
Terminal Multiusos Zona 2	Movimenta carga geral fraccionada, <i>roll-on/roll-off</i> (excepto veículos ligeiros) e contentores
Terminal da Uralada	Movimenta Granéis líquidos (melaços e óleos)
Terminal <i>Roll-on/Roll-off</i>	Movimenta Carga <i>roll-on/roll-off</i>
Terminal das Praias do Sado	Movimenta Granéis Sólidos e Líquidos (concentrado de cobre e fuel)
Terminal da Sapec	Movimenta Granéis Sólidos e Líquidos
Terminal Alston Power	Movimenta Carga Geral Fraccionada
Terminal da Tanquisado e Eco-Oil	Movimenta granéis líquidos (combustíveis)
Terminal da Sapec	Movimenta Granéis Líquidos
Terminal da Eurominas	Movimenta Granéis Sólidos Clinquer e Carvão
Terminal da Secil	Movimenta cimento

Fonte: APSS

Existem 19 concessões/licenças, sendo 2 relativas a pesca e 3 relativas a recreio náutico (*vide* Tabela 13).

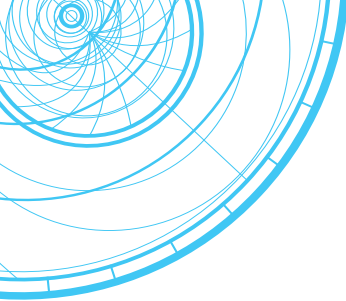


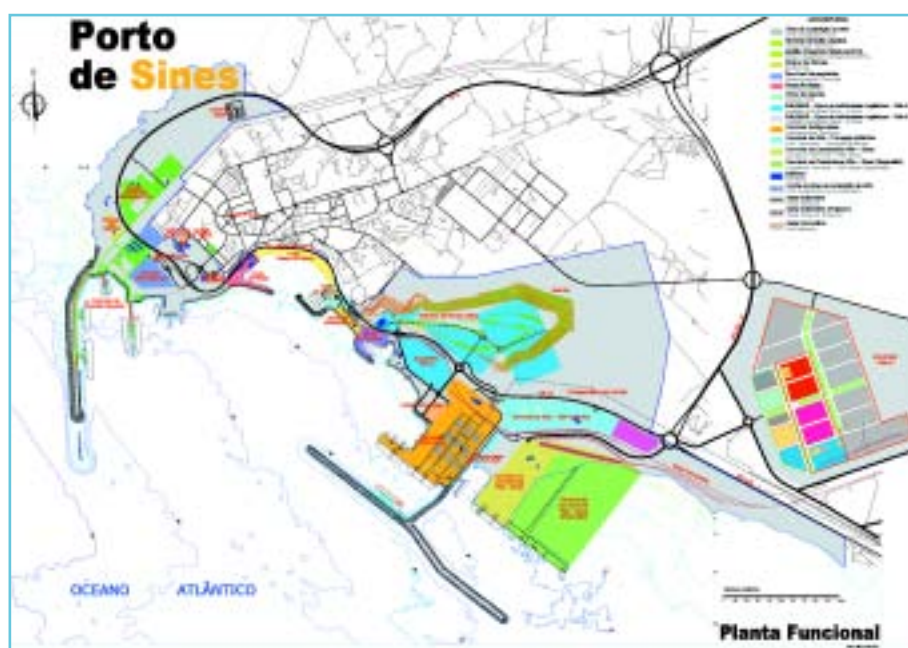
TABELA 13 - CONCESSÕES/LICENÇAS - PORTO DE SETÚBAL

DESIGNAÇÃO	CONCESSIONÁRIA	DESCRIÇÃO FÍSICA		TÍTULO	REGIME	OBJECTO DE CONTRATO/ACTIVIDADES CONCESSIONADAS	PRAZO DA CONCESSÃO		
		CAIS (M)	TERRAPLENO(M2)				DURAÇÃO	INÍCIO	PRORROGAÇÃO
Multiusos - Zona 1	TERSADO - Terminais Portuários do Sado, SA	864	104 000	Concessão	Serviço público	Concessão em regime público, de uma área portuária do domínio público do Estado, afecto à APSS, S.A., a fim de se exercer a prestação de serviços e bens de terceiros e o exercício da actividade de movimentação de cargas no terminal concessionado. Compreende as seguintes actividade - movimentação de carga geral e fraccionada, de carga <i>roll-on/roll-off</i> , de contentores e de granéis sólidos; acostagem de navios de carga compatíveis com as referidas anteriormente, recepção, armazenagem, a coberto ou descoberto, estacionamento e entrega de cargas oriundas ou destinadas à via marítima no porto de Setúbal, desconsolidação de mercadorias contidas em contentores e que tenham sido recebidas via marítima no porto de Setúbal e consolidação de mercadorias em contentores destinados à saída marítima pelo porto de Setúbal.	20 anos	10/07/04	10 anos
Multiusos - Zona 2	SADOPORT - Terminal Marítimo do Sado, SA	725	202 000	Concessão	Serviço público	Concessão em regime público, de uma área portuária do domínio público do Estado, afecto à APSS, S.A., a fim de se exercer a prestação de serviços e bens de terceiros e o exercício da actividade de movimentação de cargas no terminal concessionado. Compreende as seguintes actividade - movimentação de carga geral e fraccionada, de carga <i>roll-on/roll-off</i> (excepto veículos ligeiros) e de contentores; acostagem de navios de carga compatíveis com as referidas anteriormente, recepção, armazenagem, a coberto ou descoberto, estacionamento e entrega de cargas oriundas ou destinadas à via marítima no porto de Setúbal, desconsolidação de mercadorias contidas em contentores e que tenham sido recebidas via marítima no porto de Setúbal e consolidação de mercadorias em contentores destinados à saída marítima pelo porto de Setúbal.	20 anos	10/07/04	10 anos
Sapec	SAPEC Terminais Portuários, SA	112	25 000	Concessão	Serviço público	Direito de exploração comercial, em regime de serviço público, da actividade de movimentação de cargas no Terminal portuário Sapec, no porto de Setúbal e que compreende a carga e descarga de granéis sólidos e líquidos para que o terminal esteja vocacionado.	25 anos	30/06/95	Não
Terminal <i>roll-on/roll-off</i>	APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA		90 000 60 000	APSS Concessão	Serviço público Uso privativo	Utilização para movimentação de cargas que se enquadra no exercício normal da sua actividade industrial (produção de veículos automóveis e respectivos sobressalentes, componentes e acessórios). Está compreendido ainda no contrato de concessão, a frente acostável de 183 m de comprimento e a respectiva faixa adjacente com a largura de 45 m e posto de acostagem à popa para navios <i>roll-on/roll-off</i> com 4 duques d'Alba e a rampa fixa de recepção das pranchas dos navios.	20 anos	20/07/95	Não
	Autoeuropa	365							
Sapec - Graneis Líquidos	SAPEC Terminais Portuários, SA	1 posto acost.	---	Concessão	Serviço público	Direito de construção e exploração, em regime de serviço público, de um terminal especializado em movimentação de granéis líquidos	25 anos	12/06/03	Não
Eurominas	CIMPOR - Indústria de Cimentos, SA; SECL - Companhia Geral de Cal e Cimento, SA; CMP - Cimento de Maceira e Pataias, SA; SECL MARTINGANÇA - Aglomerantes e Novos Materiais para Construção, Lda	152	160 000	Licença	Uso privativo	Movimentação de cargas exclusivamente destinadas e/ou provenientes dos seus estabelecimentos industriais.	Licenças de 1 ano		
Secil	SECL - Companhia Geral de Cal e Cimento, SA	202	61 000	Concessão	Uso privativo	Movimentação de cargas exclusivamente provenientes ou com destino aos estabelecimentos industriais das concessionárias e que se enquadrem no exercício normal das actividades industriais.	30 anos	18/03/05	Sim
Tanquisado/Eco-Oil	Tanquisado; Eco-oil - Tratamento de Águas Residuais (desafectada do domínio público marítimo)	250	n.a.	Concessão	Uso privativo	Direito de uso privativo de uma ponte-cais implantada no leito do rio Sado que integra o terminal da Mitrena, para o efeito de proceder à carga e descarga de granéis líquidos que serão armazenados e comercializados no parque de tanques que igualmente faz parte daquele terminal.	25 anos	10/12/92	Sim, no termo da concessão
Praias do Sado	EDP Produção; Sociedade Pirites Alentejanas; Somincor - Sociedade Mineira de Neves Corvo	126	19 000	Concessão	Uso privativo	Movimentação de cargas exclusivamente provenientes ou com destino aos estabelecimentos industriais das concessionárias	30 anos	15/01/96	Não
Uralada	Uralada de Inversiones	1 posto acost.	n.a.	Licença	Uso privativo	Recepção, manutenção de terreno em leito de águas com uma unidade fabril destinada a um terminal de armazenagem e expedição de granéis líquidos (óleos alimentares), bem com a ponte-cais	5 anos	1994	-
Lisnave	Lisnave - Estaleiros Navais (desafectada do domínio público marítimo)	2 postos acos.	n.a.	Licença	Uso privativo	4 licenças de leito de águas contíguas aos cais de uso privativo com destino à actividade.	5 anos		
Mauri-Fermentos	Mauri - Fermentos, SA	1 posto acost.	n.a.	Licença	Uso privativo	Unidade fabril.	1 ano		
Marina e bens do domínio público	Imoarea	n.a.	n.a.	Concessão	Serviço público	Direito de construção e exploração em regime de serviço público, de uma marina para apoio à navegação e abrigo portuário de embarcações de recreio, bem como de instalações e serviços de apoio de natureza comercial, turística, cultural e desportiva e de animação a ela afectas na zona do porto de Setúbal, em Tróia.	-	24-07-2001, 16-05-2005	Por períodos máximos de 10 anos
Transporte fluvial regular-serviços	Atlantic Ferries	n.a.	n.a.	Concessão	Serviço público	Exploração regular e contínua do serviço de transportes fluviais colectivos de passageiros, de veículos ligeiros e pesados e de mercadorias entre Setúbal e a Península de Tróia, na área de jurisdição da APSS.	15 anos	14/02/05	Por períodos sucessivos de 5 anos
Transporte fluvial não regular-serviços	Amorim Turismo	n.a.	n.a.	Concessão	Uso privativo	Direito de uso privativo de 2 terminais fluviais afim de serem utilizados para embarque e desembarque de passageiros a transportar pela concessionária no âmbito de um serviço de transporte fluvial de passageiros, não regular entre Tróia e Setúbal, para fins de apoio, ao empreendimento turístico da Península de Tróia	15 anos	14/02/05	Por períodos sucessivos de 5 anos
Marina	Clube Naval de Sesimbra	n.a.	n.a.	Concessão	Uso privativo	Marina	30 anos	12/09/03	Sim
Doca de Recreio	Clube Naval Setubalense	n.a.	n.a.	Concessão	Uso privativo				
Exploração e Gestão de Bens Dominiais	Docapesca Setúbal			Concessão		Venda de pescado em lota, constituição de armazéns	25 anos	08/06/94	10 anos
Exploração e Gestão de Bens Dominiais	Docapesca Sesimbra			Concessão		Venda de pescado em lota, constituição de armazéns			

Porto de Sines

É um porto costeiro de águas profundas cuja construção é a mais recente (iniciada em 1973), que, para além de ter assegurada capacidade de expansão a longo prazo, dispõe de excelentes condições, nomeadamente terminais de águas profundas, no segmento dos granéis (*multipurpose* até -18 m ZH e granéis líquidos até -28 m ZH) e da carga contentorizada (-16 m ZH).

FIGURA 14 - MAPA DE JURISDIÇÃO DA APS



Fonte: APS

O Porto de Sines dispõe, ainda, de um porto de pesca e de uma doca para embarcações de recreio náutico.

TABELA 14 - PORTO DE SINES

INSTALAÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Terminal de Granéis Sines (TGLS)	Permite a movimentação simultânea de diversos produtos petrolíferos (crude, produtos refinados e gases liquefeitos - LPG).
Terminal Petroquímico	Destinado à movimentação de produtos petroquímicos nomeadamente nafta química, olefinas, gases liquefeitos e aromáticos.
Terminal Multipurpose	Movimenta carvão, cimento e petróleo de coque.
Terminal de Gás Natural (GNL)	Gás Natural.
Terminal de Contentores - Terminal XXI	Movimentação de contentores.

Fonte: APS

TABELA 15 - CONCESSÕES/LICENÇAS - PORTO DE SINES

DESIGNAÇÃO	CONCESSIONÁRIA	DESCRIÇÃO FÍSICA		TÍTULO	REGIME	OBJECTO DO CONTRATO/ ACTIVIDADES CONCESSIONADAS	PRAZO DA CONCESSÃO			
		FRENTE ACOSTÁVEL	TERRAPLENO				DURAÇÃO	INÍCIO	FIM	PRORROGAÇÃO
C1 - Concessão de Uso Privativo do Terminal Petroquímico	REPSOL POLÍMEROS, Lda.	2 postos de acostagem; navios entre 3.000 m3 e 20.000 m3	144 000	Direito de superfície sobre o Complexo Petroquímico; Decreto-Lei nº 182/88; Protocolo celebrado entre o GAS e a CNP; Portaria 215/90; Contrato de prestação de serviços; Contrato de Concessão.	Uso Privativo	Direito de uso privativo e exclusivo do Terminal Petroquímico do Porto de Sines, implicando o exclusivo da construção, manutenção e exploração das respectivas infra-estruturas terrestres, instalações e equipamentos bem como das relativas ao cais 9/10 do terminal; Exploração do Terminal Petroquímico; Excluídas as actividades respeitantes à movimentação e segurança dos navios; Excluídas as actividades de execução, por instalação fixa, das operações de fornecimento de bancas, aguada e recepção de águas de lastro a navios atracados no terminal.	20 anos	01.01.2006	31.12.2025	Prorrogável sucessivamente, por vontade do concessionário, pelo mesmo prazo de renovação do direito de superfície do complexo petroquímico
C2 - Concessão do Terminal Multipurpose do Porto de Sines	PORTSINES - TERMINAL MULTIPURPOSE DE SINES, S.A.	1 017	422 000	Contrato de Concessão ao abrigo do Decreto-Lei nº 422/88, de 14 de Novembro; Concurso público seguido de ajuste directo; Protocolo regulamentar.	Contrato de Concessão de Serviço Público; Regime de exclusivo para o tráfego de carvão e outros.	Direito de exploração, em regime de serviço público, do Terminal Multipurpose do Porto de Sines (TMS), implicando a construção das respectivas infra-estruturas terrestres, instalações e equipamentos; Exploração do Terminal Multipurpose do Porto de Sines (TMS) - execução de todas as operações portuárias relativas aos navios acostados aos cais do TMS; Excluídas as actividades respeitantes à movimentação e segurança dos navios; Serviços complementares ou acessórios do objecto principal da concessão.	25 anos	02.05.1992	01.05.2017	Prorrogável por períodos sucessivos, não superiores a 25 anos cada, por acordo entre concedente e concessionária; Prorrogado automaticamente por cinco anos, caso as centrais a carvão continuem a laborar e a utilizá-lo para além do 25º ano.
C3 - Concessão do Serviço Público de Abastecimento de Bancas a navios e embarcações por meios terrestres fixos nos Terminais Petroléio e Petroquímico do Porto de Sines	PETROGAL, S.A.	6 postos de acostagem; navios entre 10.000 DWT e 350.000 DWT	275 000	Contrato de Concessão resultante da renegociação do Contrato de Concessão nº 19, de 29 de Julho de 1993; Concurso por negociação.	Contrato de Concessão de Serviço Público; Regime de exclusividade para as instalações ou meios terrestres fixos.	Exploração do serviço público de abastecimento de bancas a navios e embarcações por meios terrestres fixos nos Terminais Petroléio e Petroquímico do Porto de Sines, implicando a aquisição, operação e manutenção dos bens e equipamentos englobados na concessão, e a atribuição do direito de arrendamento, com manutenção total dos edifícios afectos à mesma e dela indissociáveis; Abastecimento de bancas a navios e embarcações por instalação fixa; Excluídas as actividades respeitantes à movimentação e segurança dos navios e embarcações e operação de movimentação de produtos fora dos equipamentos concessionados. Objecto do contrato / Actividades concessionadas	10 anos	01.06.2003	31.05.2013	Renovável automática e sucessivamente por períodos de 5 anos.
C4 - Concessão do Porto de Pesca de Sines	DOCAPESCA - PORTOS E LOTAS, S.A.	n.a.	n.a.	Contrato de concessão ao abrigo do Decreto-Lei nº 170/90, de 27 de Março; Ajuste directo.	Contrato de Concessão; Regime de exclusivo em toda a zona compreendida no estabelecimento da concessão, excepto o 1º e o 2º piso do edifício da lota e respectivo viaduto de acesso; Regime de exclusivo da primeira venda de pescado.	Funcionamento regular dos serviços de descarga, recepção, venda, entrega e expedição do pescado no porto de pesca e outras actividades com vista a este objectivo; Exploração do Porto de Pesca.	25 anos	28.09.1994	27.09.2019	Prorrogação automática por períodos de 10 anos.
C7 - Concessão do Terminal de Contentores do Porto de Sines	PSA SINES - TERMINAIS DE CONTENTORES, S.A.	380	240 000	Contrato de Concessão ao abrigo do Decreto-Lei nº 384-A/99, de 24 de Setembro de 1999; Contrato aprovado por despacho do ministro do MEPAT de 27 de Setembro de 1999; Ajuste directo.	Contrato de Concessão de Serviço Público; Regime de exclusivo na construção, exploração, gestão ou desenvolvimento de qualquer terminal de movimentação de contentores, ou em qualquer outra instalação semelhante nas áreas sob jurisdição e/ou controlo da APS, exceptuando a movimentação de contentores e a utilização de instalações "roll-on" e "roll-off", nos terminais já existentes.	Planeamento, concepção, construção, equipamento, exploração, gestão e desenvolvimento do Terminal XXI; Exploração do Terminal de Contentores (Terminal XXI).	30 anos	28.09.1999	27.09.2029	A concessão pode ser renovada por um novo prazo de duração que não exceda 30 anos, após o prazo de duração haver terminado, nos termos a acordar.
C8 - Concessão de Uso Privativo do Terreno para Construção do Terminal GNL de Sines	TRANSGÁS ATLÁNTICO - SOCIEDADE PORTUGUESA DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO, S.A.	1 posto de acostagem; navios entre 35.000 m3 e 165.000 m3	220 000	Contrato de Concessão ao abrigo do Decreto-Lei nº 274-C/93 de 4 de Agosto; Ajuste directo.	Contrato de Concessão de Uso Privativo; Regime de utilização exclusiva do terreno.	Direito de utilização do terreno destinado à implantação e exploração do terminal de gás natural liquefeito; Exploração do Terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL).	28 anos	30.10.2000	13.10.2028	De acordo com o prazo do contrato de Subconcessão, celebrado entre a Transgás, SA e a Transgás Atlântico, S.A..
C11 - Concessão de Exploração do Serviço de Reboque e Amarração no Porto de Sines	REBOPORT - SOCIEDADE PORTUGUESA DE REBOQUES MARÍTIMOS, S.A.	n.a.	n.a.	Contrato de Concessão ao abrigo do Concurso Público - procedimento por negociação ao abrigo do disposto no DL nº 262/2000, de 18 de Outubro; Procedimento por negociação.	Contrato de Concessão de Serviço Público; Regime de exclusividade para o serviço de reboque e de amarração a navios que carreguem, descarreguem ou transportem mercadorias perigosas a granel.	Exploração do serviço público de reboque e de amarração no Porto de Sines; Prestação de serviços de reboque e de amarração a todos os navios que demandem o porto, mediante solicitação destes, independentemente da sua natureza ou da carga que transportem e do terminal em que operem.	20 anos	01.02.2002	31.01.2022	Prorrogação até duas vezes, por períodos de 5 anos.

Fonte: APS

Nota: Nos terminais de granéis líquidos ou liquefeitos, não é aplicável a característica de comprimento de cais; cada posto de acostagem recebe apenas um navio, com características para que está dimensionado.

Porto de Viana do Castelo

O porto de Viana do Castelo desenvolve-se nas duas margens do rio Lima, estando a zona de expansão portuária localizada na margem sul, junto a Darque.

O porto comercial é constituído por dois lanços de cais multiusos, com um desenvolvimento total de 487 m, fundados à cota -9 m (ZH). Dispõe de um terminal *roll-on/roll-off*, equipado com um pontão flutuante e uma ponte de ligação ao terraplano de apoio e de terminais de recepção e armazenagem de cimentos e asfalto.

Para além da valência comercial, no porto desenvolvem-se, também, as actividades da pesca, do recreio náutico e da construção e reparação naval.

Porto da Figueira da Foz

O Porto da Figueira da Foz compreende o litoral marítimo, bem como o estuário do Mondego, constituído pelos seus dois braços salgados.

O Porto Comercial tem duas áreas principais de atracação, localizando-se uma no Cais Comercial para carga geral a jusante, com fundos médios adjacentes a -5 m (ZH) e a segunda no Terminal de Granéis a montante, com fundos médios adjacentes a -7 m (ZH), encontrando-se em construção um Terminal de Granéis Líquidos a montante da actual ponte sobre o Rio Mondego.

Para além da valência comercial, na área de jurisdição do porto, desenvolvem-se, também, as actividades da pesca, do recreio náutico e da construção e reparação naval.

Porto de Faro

A área de jurisdição do Porto de Faro encontra-se situada a Sul da Cidade de Faro, na zona ribeirinha à Ria Formosa.

Tem um cais vertical com 200 m de comprimento e uma altura acima do ZH de 5 m. Dispõe de um terminal de granéis sólidos e um terminal de combustíveis que serve a Petrogal e a BP, além das potencialidades de movimentação de carga geral, admitindo para todas as actividades navios com comprimento até 110 m e um deslocamento máximo de 7 500 toneladas.

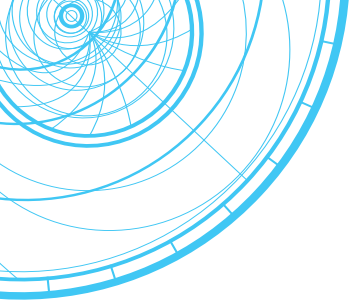
Para além da valência comercial, na área de jurisdição, desenvolvem-se também as actividades da pesca e do recreio náutico.

Porto de Portimão

O Porto de Portimão desenvolve-se nas duas margens do Arade. Dispõe de um cais vertical com 330 m de comprimento e fundos que atingem os -5,3 m (ZH). Neles estão instalados um terminal *Ro-Ro* e um terminal de granéis sólidos, podendo atender serviços de carga geral.

Dispõe, igualmente, de um terminal de passageiros que oferecerá grandes potencialidades à escala de navios de cruzeiro, com efeitos positivos na oferta turística da Região. As condições actuais de acessibilidade a este porto permitem a sua utilização por navios até um comprimento máximo de 200 m.

Para além da valência comercial, na área de jurisdição do porto de Portimão, desenvolvem-se, também, as actividades da pesca, do recreio náutico e da construção e reparação naval.



5. Movimentações

5.1. Movimentações em 2005

Em 2005, o movimento de mercadorias nos portos do continente, conforme a Tabela 16, atingiu nos cinco portos principais cerca de 61 485 mil toneladas e 1 663 mil toneladas nos quatro portos secundários, com uma distribuição por porto e por segmento de carga, na qual têm posição mais relevante:

- Na carga contentorizada os portos de Lisboa (54%) e de Leixões (37%);
- Na carga geral fraccionada os portos de Aveiro (39%) e de Setúbal (34%);
- Na carga *Ro-Ro* o porto de Setúbal (95%);
- Nos granéis líquidos combustíveis os portos de Sines (63%) e de Leixões (27%);
- Nos granéis sólidos agro-alimentares os portos de Lisboa (69%) e de Leixões (14%);
- Nos restantes granéis sólidos, o porto de Sines em relação ao carvão (90%) e o porto de Setúbal no cimento (42%).

TABELA 16 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS PRINCIPAIS NACIONAIS EM 2005

TIPO DE CARGA	APDL	APA	APL	APSS	APS	TOTAL NACIONAL	PESO
CARGA GERAL	4 035 265	1 376 328	5 610 181	1 701 331	687 257	13 410 362	22%
Fraccionada	487 152	1 376 328	438 812	1 212 426	28 774	3 543 492	6%
Contentorizada	Ton 3 539 005	0	5 159 454	113 149	658 483	9 470 091	15%
	TEU 352 002	0	513 061	13 145	50 994	929 202	2%
<i>Ro-Ro</i>	9 108	0	11 915	375 756	0	396 779	1%
GRANÉIS LÍQUIDOS	7 713 004	536 257	1 608 827	1 716 538	18 552 678	30 127 304	49%
Combustíveis	7 493 875	0	1 314 173	1 522 211	17 715 434	28 045 693	46%
Outros	219 130	536 257	294 654	194 327	837 244	2 081 612	3%
GRANÉIS SÓLIDOS	2 302 441	1 416 231	5 202 884	3 224 267	5 801 572	17 947 395	29%
Agro-alimentares	711 801	598 665	3 634 181	285 829	6 903	5 237 379	9%
Carvão	0	0	25 824	556 165	5 255 584	5 837 573	9%
Cimento	343 565	316 410	427 212	924 775	205 580	2 217 542	4%
Outros	1 247 075	501 156	1 115 667	1 457 499	333 505	4 654 902	8%
Total	14 050 710	3 328 816	12 421 892	6 642 136	25 041 507	61 485 061	
Peso	23%	5%	20%	11%	41%		100%

Fonte: Portos Principais Nacionais

Relativamente aos restantes segmentos de actividade de natureza portuária referem-se ainda:

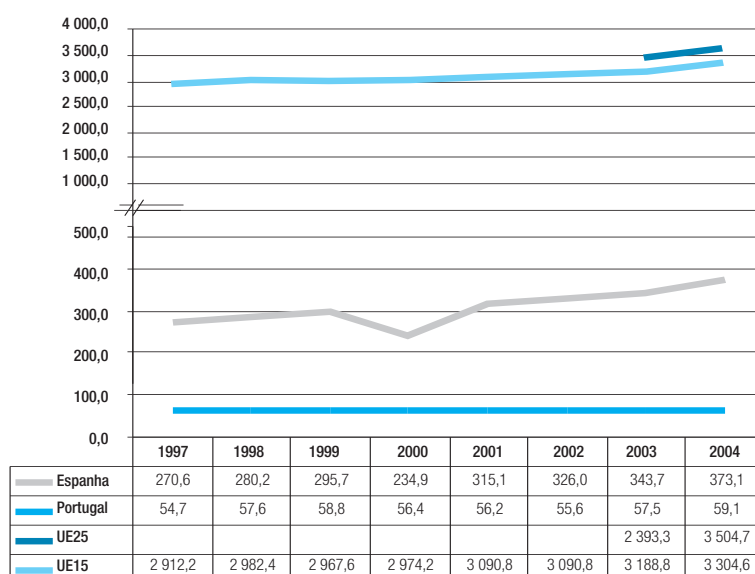
- Os cruzeiros turísticos, com valores globais de 293 610 passageiros no mesmo ano nos portos de Lisboa, Portimão e em Leixões, tendo Lisboa contribuído com 82%;
- A pesca, que para um valor total de 129 691 toneladas verificadas para os portos do continente naquele ano, contribuíram com maior peso, para além do conjunto de portos sob jurisdição do IPTM (53%), os portos sob jurisdição da APDL (17%) e da APSS (12%);
- O transporte de passageiros e os estaleiros navais nos portos de Lisboa e Setúbal, embora neste último fora da área de jurisdição portuária;
- A navegação de recreio e desporto, que nos cinco portos totaliza cerca de 2 150 postos de acostagem (sendo o total nacional de 6 830 em marinas, portos de recreio e docas excluindo, portanto, infra-estruturas simples de acostagem e fundeadouros), dos quais 68% na área de jurisdição do IPTM e 21% do porto de Lisboa.

5.2. Evolução 2002-2005

A análise da evolução ocorrida na movimentação de mercadorias no conjunto dos portos continentais, entre 2002 e 2005, evidencia uma baixa taxa de crescimento médio anual (3,4%), quando comparada com:

- As taxas médias anuais de crescimento do sector rodoviário em Portugal, cerca de 7%, no período 2002-2004¹⁰;
- A taxa média anual de crescimento em Espanha (período 2002 a 2004), cerca de 7%;
- A taxa média anual de crescimento na UE15 em relação à carga contentorizada, cerca de 7%.

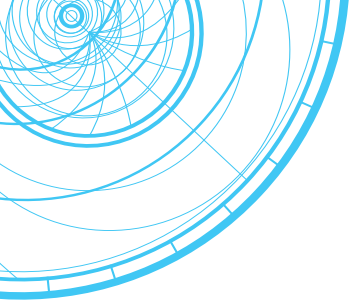
FIGURA 15 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS (MILHÕES DE TON)



Fonte: *Statistics in Focus - Transport - 10/2006: Eurostat*

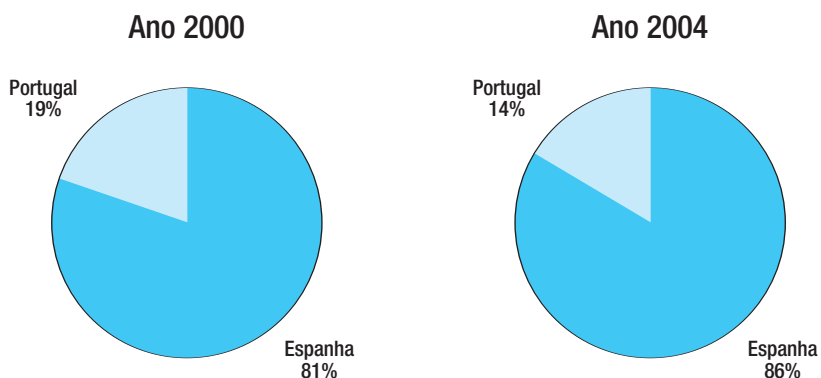
¹⁰ Fonte INE, Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (em Ton), quota modal:

- Tráfego Internacional - 66% (Transporte por Conta de Outrem);
- Tráfego Interno - 49% (Transporte por Conta de Outrem).



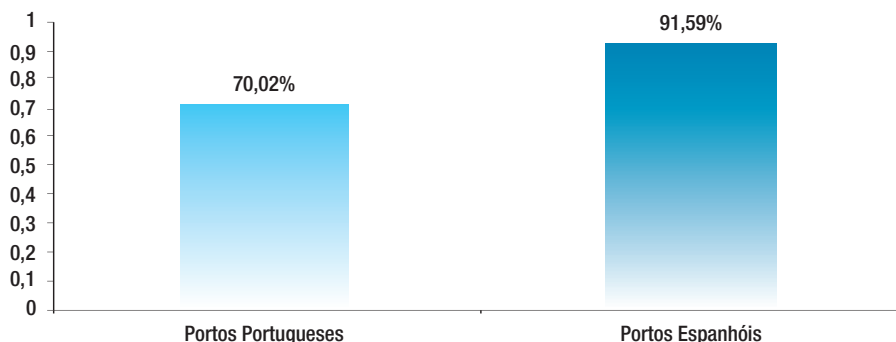
A nível ibérico, no grupo dos portos com os quais mais directamente poderiam competir, com excepção para o segmento dos granéis líquidos, verificou-se uma descida relativa da quota de mercado dos portos nacionais muito significativa (apesar do crescimento verificado), acentuando-se a tendência manifestada desde o início dos anos 90. De facto, no período compreendido entre 2000 e 2004, os portos nacionais perderam 5% da quota de mercado do total de mercadorias movimentadas pelos portos ibéricos.

**FIGURA 16 - VARIAÇÃO DA QUOTA DE MERCADO:
PORTOS PORTUGUESES VS PORTOS ESPANHÓIS**



Fonte: *Statistics in Focus - Transport - 10/2006: Eurostat*

FIGURA 17 - VARIAÇÃO CARGA TOTAL - 1985/2005



Fonte: *Portos Nacionais, Puertos del Estado*

TABELA 17 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS 2002-2005 - APDL

TIPO DE CARGA	2002			2003			2004			2005			
	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	
Carga Geral	1 741 667	1 911 188	3 652 855	1 879 235	1 862 501	3 741 736	2 101 594	1 925 027	4 026 621	2 097 984	1 937 281	4 035 265	
Fracionada	146 188	562 133	708 321	139 682	406 528	546 210	141 310	325 726	467 036	176 454	310 698	487 152	
Contentorizada	Ton	1 593 042	1 332 100	2 925 143	1 737 703	1 447 446	3 185 150	1 956 120	1 592 712	3 548 831	1 916 727	1 622 278	3 539 005
	TEU	148 348	156 007	304 355	156 190	164 243	320 433	170 706	178 789	349 495	170 897	181 105	352 002
Ro-Ro	2 436	16 954	19 391	1 850	8 526	10 376	4 165	6 590	10 755	4 803	4 305	9 108	
Granéis Líquidos	1 022 871	5 808 521	6 831 391	995 276	6 476 035	7 471 311	1 142 557	6 156 059	7 298 616	1 354 059	6 358 945	7 713 004	
Combustíveis	1 022 871	5 808 521	6 831 391	995 276	6 204 682	7 199 958	1 142 557	5 933 161	7 075 718	1 354 059	6 139 815	7 493 875	
Outros	0	0	0	0	271 353	271 353	0	222 898	222 898	0	219 130	219 130	
Granéis Sólidos	348 852	1 766 892	2 115 744	390 544	1 846 791	2 237 335	558 746	1 819 522	2 378 268	431 033	1 871 408	2 302 441	
Agro-alimentares	0	0	0	0	659 784	659 784	0	729 088	729 088	0	711 801	711 801	
Carvão	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cimento	0	0	0	146 764	58 974	205 738	336 739	166 463	503 202	144 034	199 531	343 565	
Outros	348 852	1 766 892	2 115 744	243 780	1 128 033	1 371 813	222 007	923 971	1 145 978	286 999	960 076	1 247 075	
Total	3 113 389	9 486 601	12 599 990	3 265 055	10 185 327	13 450 382	3 802 897	9 900 609	13 703 505	3 883 076	10 167 634	14 050 710	

Fonte: APDL

TABELA 18 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS 2002-2005 - APA

TIPO DE CARGA	2002			2003			2004			2005		
	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL
Carga Geral	383 390	952 970	1 336 360	377 924	913 767	1 291 691	393 171	1 062 000	1 455 171			1 377 000
Fracionada	383 337	952 970	1 336 307	377 924	913 767	1 291 691	393 171	1 062 000	1 455 171			1 377 000
Contentorizada	Ton	53	0	0	53	0	0	0	0			0
	TEU	0	0	0	0	0	0	0	0			0
Ro-Ro	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0
Granéis Líquidos	121 323	342 670	463 993	229 821	376 406	606 227	208 660	398 911	607 571			535 000
Combustíveis	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0
Outros	121 323	342 670	463 993	229 821	376 406	606 227	208 660	398 911	607 571			535 000
Granéis Sólidos	17 988	1 198 450	1 216 438	14 315	1 052 386	1 066 701	61 696	1 009 191	1 070 886			1 416 000
Agro-alimentares	0	586 176	586 176	0	434 246	434 246	1 757	378 799	380 556			364 000
Carvão	0	24 315	24 315	0	20 862	20 862	0	4 801	4 801			
Cimento	0	419 999	419 999	0	402 451	402 451	0	381 990	381 990			378 000
Outros	17 988	167 960	185 948	14 315	194 828	209 143	59 939	243 601	3 03 540			
Total	522 701	2 494 090	3 016 791	622 060	2 342 559	2 964 619	663 527	2 470 101	3 133 628			3 328 000

Fonte: APA

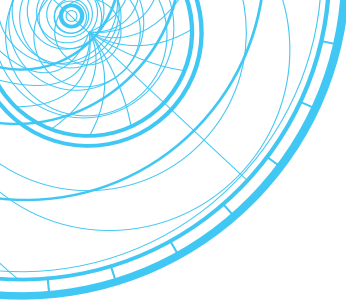


TABELA 19 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS 2002-2005 - APL

TIPO DE CARGA	2002			2003			2004			2005			
	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	
Carga Geral	3 106 647	2 457 583	5 564 230	3 556 034	2 672 592	6 228 626	3 319 477	2 427 637	5 747 114	3 197 748	2 412 432	5 610 180	
Fracionada	83 123	500 407	583 530	99 915	357 216	457 131	84 423	378 357	462 780	56 231	382 581	438 812	
Contentorizada	Ton	3 023 524	1 945 976	4 969 500	3 454 316	2 304 637	5 758 953	3 229 067	2 034 456	5 263 523	3 137 206	2 022 247	5 159 453
	TEU	241 041	246 488	487 529	278 551	275 854	554 405	258 532	256 237	514 769	254 515	258 546	513 061
Ro-Ro	0	11 200	11 200	1 803	10 739	12 542	5 987	14 824	20 811	4 311	7 604	11 915	
Granéis Líquidos	165 803	1 461 324	1 627 127	252 575	1 199 694	1 452 269	251 175	1 024 576	1 275 751	155 454	1 453 373	1 608 827	
Combustíveis	47 304	1 236 535	1 283 839	111 301	1 032 048	1 143 349	137 465	842 459	979 924	53 158	1 261 015	1 314 173	
Outros	118 499	224 789	343 288	141 274	167 646	308 920	113 710	182 117	295 827	102 296	192 358	294 654	
Granéis Sólidos	378 069	4 585 389	4 963 458	388 811	4 401 134	4 789 945	593 201	4 167 458	4 760 659	616 297	4 586 587	5 202 884	
Agro-alimentares	80 947	3 450 020	3 530 967	128 190	3 207 098	3 335 288	83 492	2 917 754	3 001 246	85 873	3 548 308	3 634 181	
Carvão	9 175	307 636	316 811	0	13 670	13 670	0	23 007	23 007	0	25 824	25 824	
Cimento	163 723	284 562	448 285	176 332	289 530	465 862	429 443	205 751	635 194	427 212	0	427 212	
Outros	124 224	543 171	667 395	84 289	890 836	975 125	80 266	1 020 946	1 101 212	103 212	1 012 455	1 115 667	
Total	3 650 519	8 504 296	12 154 815	4 197 420	8 273 420	12 470 840	4 163 853	7 619 671	11 783 524	3 969 499	8 452 392	12 421 891	

Fonte: APL

TABELA 20 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS 2002-2005 - APSS

TIPO DE CARGA	2002			2003			2004			2005			
	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	
Carga Geral	602 253	1 520 474	2 122 727	726 836	1 157 320	1 884 156	912 857	1 384 131	2 296 988	725 574	975 757	1 701 331	
Fracionada	350 905	1 289 909	1 640 814	440 830	949 657	1 390 487	617 913	1 102 395	1 720 308	490 927	721 499	1 212 426	
Contentorizada	Ton	18 265	51 944	70 209	50 758	60486	111 244	80 944	106 000	186 944	37 369	75 780	113 149
	TEU	4 672	4 652	9 324	6 271	5 788	12 059	9 442	10 073	19 515	6 724	6 421	13 145
Ro-Ro	233 084	178 621	411 704	235 248	147 177	382 425	214 000	175 736	389 736	197 278	178 478	375 756	
Granéis Líquidos	0	2 131 237	2 131 237	4 879	1 318 227	1 323 106	6 239	1 126 806	1 133 045	3 097	1 713 441	1 716 538	
Combustíveis	0	1 895 584	1 895 584	4 879	1 127 601	1 132 480	6 239	928 224	934 463	3 097	1 519 114	1 522 211	
Outros	0	235 653	235 653	0	190 627	190 627	0	198 582	198 582	0	194 327	194 327	
Granéis Sólidos	1 042 066	1 148 547	2 190 613	1 622 312	1 261 162	2 883 474	1 545 438	1 546 298	3 091 736	1 853 572	1 370 695	3 224 267	
Agro-alimentares	10 330	392 816	403 146	12 541	259 754	272 295	13 488	404 011	417 499	19 632	266 197	285 829	
Carvão			359 176	359 176	0	543 857	543 857	636 221	636 221	0	556 165	556 165	
Cimento	486 970	5 091	492 061	758 272	53 354	811 626	590 437	137 260	727 697	752 100	172 675	924 775	
Outros	544 766	391 464	936 231	851 500	404 197	1 255 697	941 513	368 806	1 310 319	1 081 841	375 658	1 457 499	
Total	1 644 319	4 800 257	6 444 577	2 354 027	3 736 709	6 090 736	2 464 534	4 057 235	6 521 769	2 582 243	4 059 893	6 642 136	

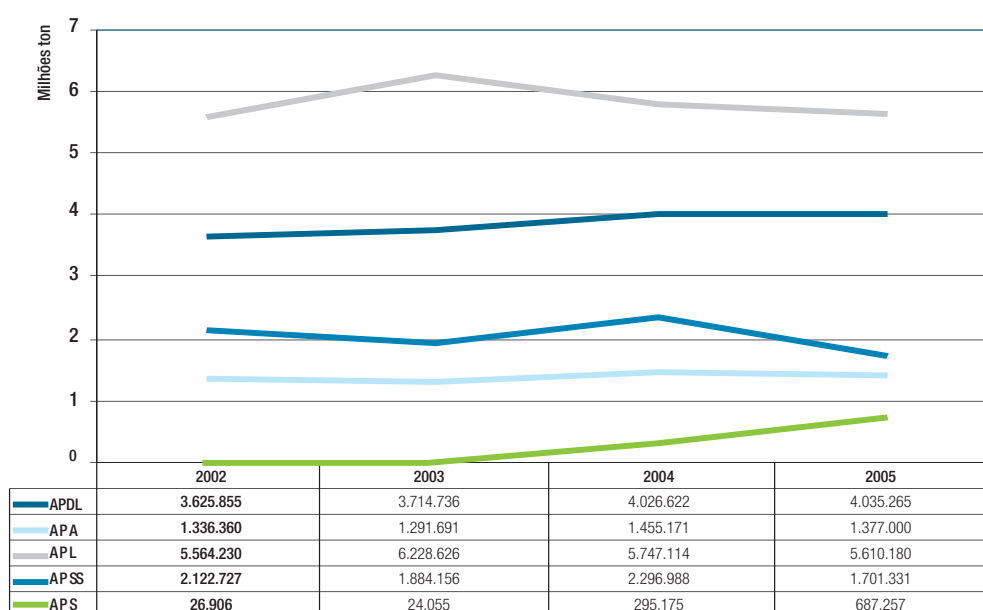
Fonte: APSS

TABELA 21 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS 2002-2005 - APS

TIPO DE CARGA	2002			2003			2004			2005		
	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL	CARGA	DESCARGA	TOTAL
Carga Geral	238	26 668	26 906	2 124	21 931	24 055	132 233	162 942	295 175	371 886	315 371	687 257
Fraccionada	238	26 668	26 906	1 279	21 931	23 210	420	44 596	45 016	0	28 774	28 774
Ton	0	0	0	294	0	294	131 813	118 346	250 159	371 886	286 597	658 483
Contentorizado	TEU	0	0	40	0	40	9 409	9 802	19 211	0	0	50994
	Ro-Ro	0	0	0	551	551	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	4 189 099	10 129 703	14 318 802	4 514 404	10 928 468	15 442 872	4 745 580	12 019 393	16 764 973	5 474 650	13 078 028	18 552 678
Combustíveis	3 888 510	9 952 488	13 840 998	4 026 031	10 776 982	14 803 013	4 144 307	11 898 709	16 043 016	4 825 105	12 890 329	17 715 434
Outros	300 589	177 215	477 804	488 373	151 486	639 859	601 273	120 684	721 957	649 546	187 698	837 244
Granéis Sólidos	7 572	5 788 616	5 796 188	6 073	5 390 169	5 396 242	68 337	5 347 583	5 415 920	218 327	5 583 245	5 801 572
Agro-alimentares	0	4 238	4 238	0	5 051	5 051	0	2 400	2 400	0	6 903	6 903
Carvão	0	5 668 002	5 668 002	0	5 330 214	5 330 214	0	5 234 538	5 234 538	0	5 255 584	5 255 584
Cimento	0	0	0	0	0	0	64 018	0	64 018	205 580	0	205 580
Outros	7 572	116 376	123 948	6 073	54 904	60 977	4 319	110 645	114 964	12 747	320 758	333 505
Total	4 196 909	15 944 987	20 141 896	4 522 601	16 340 568	20 863 169	4 946 151	17 529 917	22 476 068	6 064 863	18 976 643	25 041 506

Fonte: APS

FIGURA 18 - EVOLUÇÃO DO SEGMENTO CARGA GERAL 2002-2005



Fonte: AP's

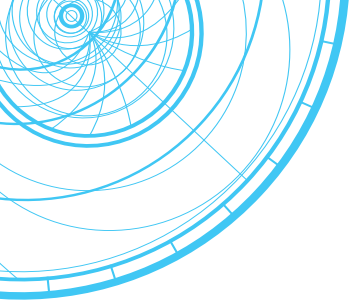


FIGURA 19 - EVOLUÇÃO DO SEGMENTO GRANÉIS LÍQUIDOS 2002-2005



Fonte: AP's

FIGURA 20 - EVOLUÇÃO DO SEGMENTO GRANÉIS SÓLIDOS 2002-2005



Fonte: AP's

Quanto aos portos secundários a evolução para o mesmo período é apresentada na tabela seguinte:

TABELA 22 - PORTOS SECUNDÁRIOS (TON)

PORTO COMERCIAL	2002	2003	2004	2005
Viana do Castelo	873 964	794 070	620 529	604 989
Figueira da Foz	726 690	803 321	958 031	963 428
Faro	153 438	152 756	81 854	40 627
Portimão	9 510	9 849	72 715	54 085
TOTAL	1 763 602	1 759 996	1 733 149	1 663 129

Fonte: IPTM

5.3. Capacidades e Taxas de Utilização

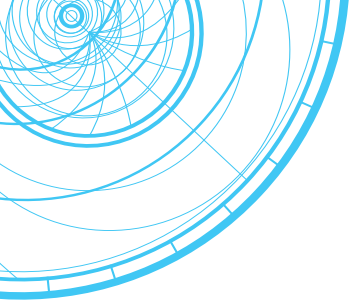
As capacidades e respectivas taxas de utilização, por segmento e porto, encontram-se expressas na Tabela 23.

TABELA 23 - CAPACIDADE/CARGA/TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

TIPO DE CARGA	APDL			APA			APL			APSS			APS			TOTAL NACIONAL		
	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2005	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2005	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2005	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2005	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2005	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2005	TAXA UTILIZ. %
Carga Geral	9 200 000	4 035 265	43,86%	3 600 000	1 376 328	38,23%	10 015 410	5 610 181	56,02%	4 800 000	1 701 331	35,44%	3 100 000	687 257	22,17%	30 715 410	13 410 362	43,66%
Fraccionada	3 000 000	487 152	16,24%	2 300 000	1 376 328	59,84%	462 000	438 812	94,98%	1 700 000	1 212 426	71,32%	28 774			7 462 000	3 543 492	47,49%
Contentorizada	Ton	6 000 000	3 539 005	58,98%	0		9 553 410	5 159 454	54,01%	2 500 000	113 149	4,53%	3 000 000	658 483	21,95%	21 053 410	9 470 091	44,98%
	TEU	600 000	352 002	58,67%	0		950 000	513 061	54,01%	250 000	13 145		250 000	50 994	20,40%	2 050 000	929 202	45,33%
Ro-Ro	200 000	9 108	4,55%	1 300 000	0		11 915		600 000	375 756	62,63%	100 000	0		2 200 000	396 779	18,04%	
Granéis Líquidos	10 000 000	7 713 004	77,13%	900 000	536 257	59,58%	2 989 000	1 608 827	53,82%	2 500 000	1 716 538	68,66%	33 300 000	18 552 678	55,71%	49 689 000	30 127 304	60,63%
Combustíveis		7 493 875		0		2 441 570	1 314 173	53,82%	1 522 211			32 300 000	17 715 434	54,85%	34 741 570	28 045 693	80,73%	
Outros		219 130		536 257		547 430	294 654	53,82%	194 327			1 000 000	837 244	83,72%	2 081 612			
Granéis Sólidos	5 000 000	2 302 441	46,05%	1 500 000	1 416 231	94,42%	7 786 000	5 202 884	66,82%	4 050 000	3 224 267	79,61%	8 600 000	5 801 572	67,46%	26 936 000	17 947 395	66,63%
Agro-alimentares		1 044 210		598 665		6 466 000	3 634 181	56,20%	285 829			50 000	6 903	13,81%	6 516 000	5 569 788	85,48%	
Carvão				0			25 824		556 165			7 500 000	5 255 584	70,07%	5 837 573			
Cimento		343 565		316 410			427 212		924 775			700 000	205 580	29,37%	2 217 542			
Outros		914 666		501 156		1 320 000	1 115 667	84,52%	1 457 499			350 000	333 505	95,29%	4 322 493			
Total	24 200 000	14 050 710	58,06%	6 000 000	3 328 816	55,48%	20 790 410	12 421 892	59,75%	11 350 000	6 642 136	58,52%	45 000 000	25 041 507	55,65%	107 340 410	61 485 061	57,28%

Fonte: APDL; APA; APL; APSS; APS

- Para a APSS, não é possível diferenciar por tipo de mercadoria para granéis, por existirem capacidades multigranéis.
- Para a APS, capacidade de "Outros" inclui "outros granéis sólidos e carga geral".
- Em 2005, no porto de Aveiro, não existiam terminais específicos para a movimentação de combustíveis, de agro-alimentares, carvão e cimento verificando-se, assim, não ser possível discriminar as capacidades estimadas dos terminais por tipo de mercadoria (nomeadamente do Terminal Sul e do Terminal Norte).
- Apenas em 2007, entrarão em funcionamento os novos terminais de Granéis Líquidos e de Granéis Sólidos do porto de Aveiro.
- No Porto de Lisboa, note-se que 350 000 TEU se referem a tráfego de *deep-sea* e 600 000 TEU a tráfego de *short-sea*. Quando se apresenta a capacidade de movimentação de carga contentorizada em Lisboa, importa distinguir os tráfegos *deep-sea* e *short-sea*. Em Lisboa, o único terminal capaz de receber tráfegos *deep-sea* é o terminal de contentores de Alcântara (Liscont) cuja capacidade é de 350 000 TEU e cujo grau de utilização, em 2005, foi de 62% (216 718 TEU movimentados). Contudo, importa referir que a partição de tráfegos na Liscont é a seguinte: 70% *deep-sea* (151 703 TEU) e 30% *short-sea* (65 015 TEU). Tendo presente que o tráfego *deep-sea* é aquele que apresenta maior peso na movimentação total pela Liscont, que se espera um incremento substancial do mesmo e que se pretende evitar estrangulamentos como os ocorridos em 2003 (onde a taxa de utilização do parque excedeu largamente a sua capacidade - em 2003 a taxa de utilização foi de 157% - motivando uma quebra significativa da qualidade do serviço prestado), poderá ser necessária a expansão do terminal para garantir uma taxa de utilização do cais de 65% (*standard* internacional para a utilização máxima recomendada), através de uma operação mais célere dos navios (APL).



A análise da Tabela 23 permite retirar como principais conclusões que as taxas de utilização das infra-estruturas existentes são relativamente baixas, considerando os volumes de carga movimentados em 2005, em termos dos tráfegos tradicionais de cada porto, atingindo a nível nacional (AP's do continente), 44% para a carga geral, 61% para os granéis líquidos e 67% para os granéis sólidos.

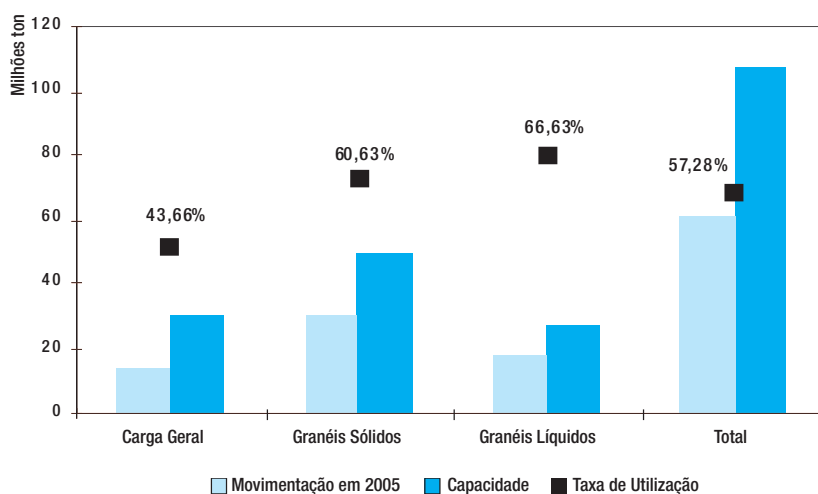
No que respeita à carga geral, regista-se uma grande variabilidade entre portos, afastando-se dos valores médios nacionais (apenas carga fraccionada e carga contentorizada, uma vez que na carga *Ro-Ro* só o porto de Setúbal apresenta um tráfego significativo):

- Na carga fraccionada: Lisboa com uma taxa de 95%, próxima da saturação e Leixões com uma taxa de utilização de 16%;
- Na carga contentorizada, em contraste com Leixões com uma taxa da ordem de 60%, apresentam taxas baixas Setúbal (4,5%) e Sines (22%), tendo assim elevada capacidade potencial para crescimento neste domínio.

No que respeita aos granéis líquidos (maioritariamente combustível), esse afastamento ocorre em Aveiro, com taxa de ocupação baixa (20%) e com taxas acima da média em Leixões (77%) e Setúbal (69%), embora haja que referir que estas taxas estão influenciadas pela ocorrência de um valor anormalmente alto registado em ano seco, 2005.

Relativamente aos granéis sólidos, o Porto de Leixões apresenta a taxa de utilização mais baixa (46%), enquanto o porto de Setúbal apresenta a taxa mais elevada, da ordem de 80%.

FIGURA 21 - CAPACIDADE/CARGA/TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS - TOTAL NACIONAL



Fonte: APDL; APA; APL; APSS; APS

6. Situação Económica e Financeira nos Portos Principais

Os cinco principais portos portugueses apresentaram, em 2005, o melhor resultado desde há mais de uma década, com lucros conjuntos de 13 milhões €, o que representa uma inversão completa da situação em que se encontravam no ano de 2002, com prejuízos de cerca de 13 milhões €.

As AP's estão numa situação de estabilidade económica, com rentabilidade dos capitais próprios e do activo positivas, destacando-se ao nível da rentabilidade do activo a APDL, e, ao nível do capital próprio, a APL.

O endividamento bancário das AP's atingiu, em 2005, o valor de 165 milhões €, destacando-se os passivos bancários das Administrações dos Portos de Sines e de Lisboa que atingem 74,4 milhões € e 57,8 milhões €, respectivamente.

Houve elevados investimentos em infra-estruturas portuárias, os quais foram financiados em cerca de 31% por fundos comunitários e em cerca de 25% pelo recurso ao crédito.

É de realçar que a Administração dos Portos do Douro e Leixões não recorreu a empréstimos a médio e longo prazo para financiar a sua actividade e os seus investimentos.

A cobertura financeira dos investimentos realizados (ao longo do quadriénio) pelas diferentes AP's foi assegurada nos seguintes termos:

- **APDL** – grande parte do seu investimento, ou seja 51%, foi financiado por fundos próprios; o Orçamento do Estado, via PIDDAC, apenas financiou o investimento em 9%, enquanto que a comparticipação comunitária atingiu os 40%;
- **APA** – o financiamento dos investimentos foi assegurado em cerca de 60% pelo Estado e pela UE. Os restantes cerca de 40% foram financiados com recurso a empréstimos bancários e a fundos próprios;
- **APL** – o financiamento do Estado e comunitário representam 28% do financiamento total; os restantes 72% foram financiados pela APL com recurso a capitais próprios e a empréstimos bancários;
- **APSS** – o financiamento do Estado e Comunitário representou cerca de 34% do financiamento total. Os restantes 66% foram suportados pela própria empresa, através de fundos próprios e do recurso a capital alheio por contratação de um empréstimo de médio e longo prazo;
- **APS** – o investimento da APS foi financiado em cerca de 57% pelo recurso ao endividamento. As verbas provenientes do Estado representaram 31% do total do financiamento.

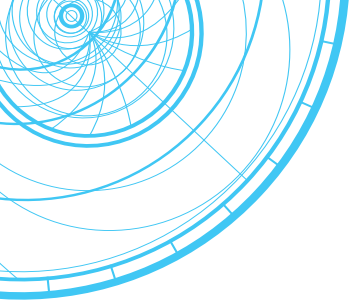
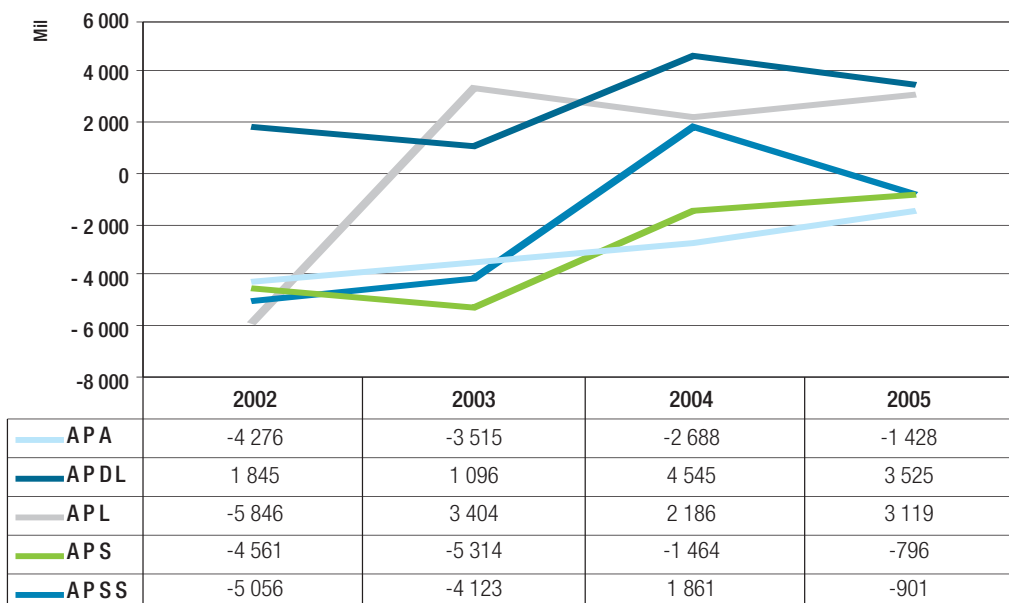
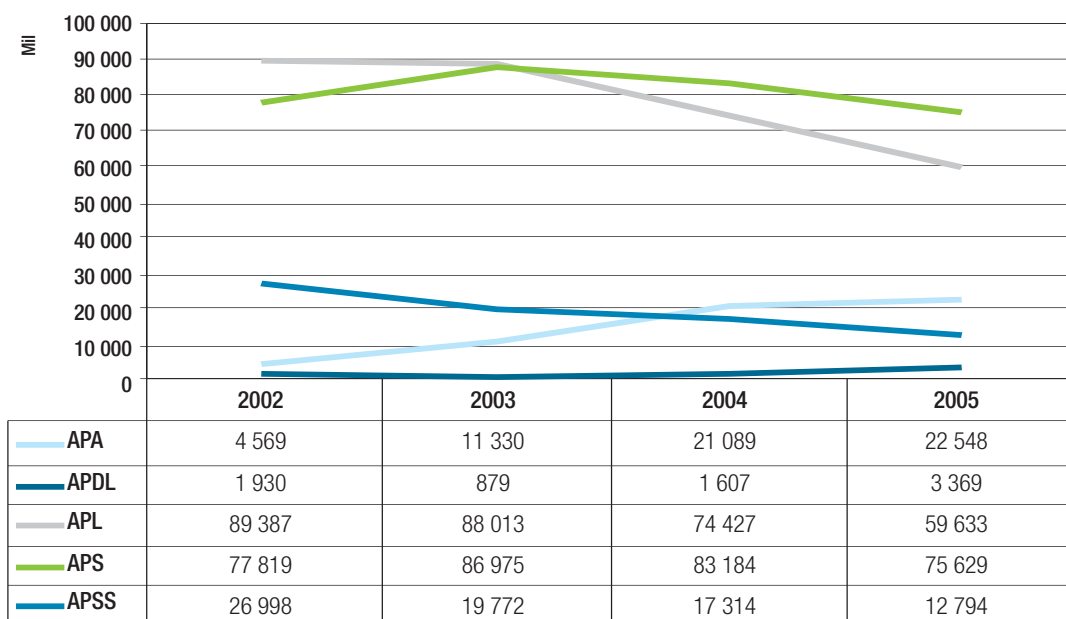


FIGURA 22 - EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS OPERACIONAIS DOS PORTOS PRINCIPAIS 2002-2005



Fonte: Relatórios e Contas das AP's

FIGURA 23 - EVOLUÇÃO DA DÍVIDA DOS PORTOS PRINCIPAIS 2002-2005



Fonte: Relatórios e Contas das AP's

7. Marinha de Comércio

Na sequência das reformas ocorridas em 1980 na marinha de comércio nacional, a que não foi alheia, entre outros motivos, a liberalização do transporte marítimo, desencadeada por imperativo comunitário, a dinâmica sectorial passou a assentar na iniciativa privada e na capacidade de concorrência nacional e internacional.

O Estado retirou-se assim da propriedade, circunscrevendo a sua acção ao licenciamento, certificação e registo da actividade e à regulação do tráfego marítimo.

A nível europeu, verificou-se também a transferência de registos de navios – *flagging out* – para registos de conveniência, onde dispunham de benefícios fiscais significativos, encargos sociais menos onerosos, opções de recrutamento de tripulantes com baixos salários, redução de exigências técnicas e enquadramento legal mais flexível.

Alguns Estados europeus criaram, em resposta a esta situação, registos alternativos, chamados registos internacionais, possibilitando também benefícios, mas mantendo os padrões de segurança exigidos internacionalmente. A mudança de registo tem ocorrido como imperativo da capacidade competitiva e de sobrevivência num mercado entretanto aberto e fortemente competitivo. Portugal criou, também, o registo alternativo – Registo da Madeira RIN-MAR.

Verificou-se, em Portugal, à semelhança do que ocorreu na Europa em geral, nas últimas duas décadas, uma redução substancial do número de:

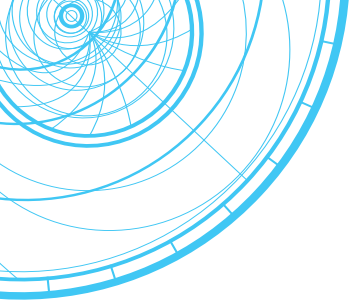
- Armadores nacionais e respectiva frota;
- Marítimos portugueses;
- Navios de registo convencional e RIN-MAR.

Entre 1980 e 1998 o registo convencional português passou de 94 para 30 navios e de 2 081 864 para 265 329 toneladas DWT.

Hoje, os principais armadores nacionais são:

- Portline, Transportes Marítimos Internacionais S.A. – 13 navios;
- Transinsular, Transportes Marítimos Insulares S.A. – 7 navios;
- Navegar, Navegação Internacional S.A. – 7 navios;
- Naveiro, Transportes Marítimos S.A. – 5 navios;
- Sacor Marítima, S.A. – 4 navios;
- Boxline, Navegação S.A. – 3 navios;
- Mutualista Açoriana de Transportes Marítimos, S.A. – 2 navios.

Face às especificidades do *shipping* europeu e reconhecendo a necessidade de acção no que respeita ao *flagging out*, foram aprovadas pela Comissão Europeia, após consulta dos Estados-membros, orientações relativas aos auxílios estatais ao transporte marítimo, com vista a atenuar a falta de competitividade das frotas sob bandeira de países da UE no mercado mundial.



São várias as medidas que permitem aos Estados a concessão de incentivos sobre a forma de auxílios comunitários – Documento *Guidelines*.

O Estado Português tem concedido subsídios aos armadores de forma a atenuar os encargos em impostos e contribuições para a segurança social com tripulações comunitárias afectas a navios com registo convencional português, assim como incentivos para o embarque de praticantes da marinha de comércio nacional.

Também têm sido concedidos auxílios para modernizar a marinha de comércio, visando melhorar a sua competitividade, a segurança de navegação, a prevenção da poluição e a qualidade do serviço prestado.

No período de 1998 a 2002, foram atribuídos subsídios à aquisição de navios e à aquisição de equipamentos, com vista à introdução de novas tecnologias em navios de bandeira portuguesa.

Refere-se, ainda, as bolsas de estudo para frequência de cursos em instituições de ensino nacionais ou estrangeiras atribuídas aos formandos (quadros pessoal de terra) tendo em vista o incentivo da profissão. Estas bolsas de estudo respeitam, igualmente, as directivas comunitárias sobre a matéria.

A evolução da frota nacional, para além da concorrência externa, tem sido afectada por efeitos de diferentes factores, entre eles:

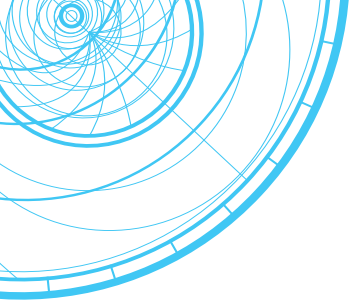
- A reduzida base demográfica e de riqueza *per capita* dos mercados de bens nacionais;
- O fraco desenvolvimento dos meios operacionais e da gestão do sistema portuário;
- A reduzida dimensão internacional do tecido empresarial nacional;
- A baixa produtividade no sector.

8. Análise SWOT

Tendo em consideração a evolução do sector marítimo-portuário em Portugal e as principais orientações da política europeia de transportes e dos instrumentos de política nacional, efectua-se, de seguida, um balanço entre os principais pontos fortes e fracos do sector marítimo-portuário, apontando igualmente as principais oportunidades e ameaças.

TABELA 24 - ANÁLISE SWOT

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<ul style="list-style-type: none"> • Localização de Portugal na convergência de rotas transatlânticas; • Existência de infra-estruturas recentemente modernizadas; • Capacidade disponível na generalidade dos portos nacionais; • Capacidade de expansão em alguns portos; • Existência do Porto de Sines com condições para navios <i>deep sea</i> e com capacidade disponível; • Existência de um mercado nacional com tráfego relativamente consolidado; • Ligações terrestres facilitadas a Espanha, possibilitando a ligação dos portos nacionais aos portos secos do país vizinho. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atraso na concretização de implementação do modelo <i>landlord port</i>; • Reduzida dimensão do sistema portuário e dependência de alguns grupos de interesse sectorial; • Atomização dos portos e pouca especialização; • Existência de um modelo institucional que não assegura a melhor articulação da interacção do Estado; • Desadequada coordenação do sistema portuário e insuficiente exercício da função de regulação; • Reduzida auscultação e participação dos agentes sectoriais na administração do sector; • Ausência de regulamentação e implementação de instrumentos de planeamento portuário eficazes; • Reduzida fiabilidade e flexibilidade dos serviços portuários; • Práticas de tarifário por parte das administrações portuárias desarticuladas ao nível do sistema e ausência de transparência; • Procedimentos obsoletos; • Baixa eficiência portuária; • Conflitualidade existente em alguns portos com a envolvente urbana; • Ausência de boas acessibilidades ferroviárias em alguns portos; • Atraso verificado no passado na concretização de plataformas logísticas e intermodais; • Falta de integração do sistema portuário nas cadeias logísticas; • Existência de condições de operação desfavoráveis ao desenvolvimento da navegação fluvial; • Frota com pavilhão nacional em declínio.




OPORTUNIDADES

- As políticas europeias de transporte que favorecem o desenvolvimento do modo marítimo;
- Cumprimento dos compromissos de Quioto;
- Implementação das auto-estradas do mar;
- Desenvolvimento TMCD e desenvolvimento das redes, nomeadamente entre Estados-membros e países terceiros;
- Tendência para a internacionalização dos custos com as externalidades nos transportes;
- Definição de padrões de qualidade mais exigentes ao nível da *Safety* e *Security*;
- A instalação da sede da Agência Europeia de Segurança Marítima em Lisboa;
- O desenvolvimento da Rede Nacional de Plataformas Logísticas;
- Previsão de regulação de actividade Portuária;
- A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável 2005 - 2015;
- O Programa de Simplificação Administrativa e Logística a nível nacional;
- A possibilidade de captação de tráfego a outros modos de transporte;
- A implementação das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário;
- O crescimento das necessidades mundiais e europeias de *transshipment*;
- A instabilidade do mercado dos combustíveis;
- O crescimento acima da média europeia da economia espanhola e a possibilidade de captação do tráfego do sistema portuário;
- O estabelecimento de parcerias para o abastecimento dos portos secos em Espanha;
- A melhor exploração em termos de mercado das relações privilegiadas com os PALOP's.

AMEAÇAS

- Perda de quota do mercado do transporte marítimo;
- Crescente competitividade do sector portuário europeu, nomeadamente o espanhol;
- O incremento da capacidade instalada nos portos europeus;
- As alianças entre os operadores globais de contentores e os portos;
- O aumento da capacidade competitiva do modo rodoviário;
- Atraso nas concretizações das ligações ao centro da Europa;
- Afunilamento do Comércio Externo Português em relação ao número de mercados, designadamente pela concentração na Península Ibérica;
- Maior competitividade dos registos não europeus.



The image is a full-page background photograph showing a coastal city. In the foreground, a modern, dark-colored building with a grid-like facade stands on a small, rocky island. The building has several horizontal slits. The island is surrounded by a low wall and has some parked cars. In the middle ground, there's a large body of water with a long pier or breakwater extending from the shore. In the background, a large suspension bridge spans across the water. The sky is clear and blue. The overall color palette is dominated by blues and greys.

B – VISÃO E OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS PARA O SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO

1. Visão e Objectivos Estratégicos para o Sector Marítimo-Portuário

As dinâmicas económicas, global e europeia, a posição geo-estratégica de Portugal e as oportunidades consequentes para os sistemas de transportes constituem desafios que justificam e exigem uma visão estratégica ambiciosa para o sistema marítimo-portuário:

Visão Estratégica

- Reforçar a centralidade euro-atlântica de Portugal;
- Aumentar fortemente a competitividade do sistema portuário nacional e do transporte marítimo;
- Disponibilizar ao sector produtivo nacional cadeias de transporte competitivas e sustentáveis.

De facto, no contexto actual abrem-se oportunidades que justificam termos a ambição de uma revalorização, quer do sistema portuário nacional, quer das actividades ligadas ao transporte marítimo.

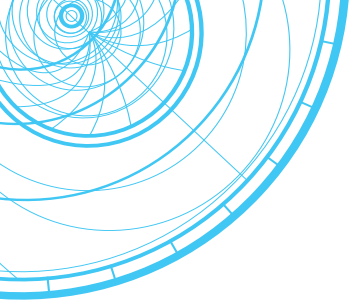
Por um lado, do aumento dos fluxos de comércio entre a UE e as regiões exteriores acessíveis por mar, resulta a valorização de determinadas localizações, que permitem fazer não só a articulação das grandes rotas marítimas Leste/Oeste, mas também o reforço das ligações Norte da Europa/África, redefinindo-se assim os nós de inserção nas grandes rotas bem como a localização de terminais dedicados. Por outro lado, das opções de política de transportes a nível europeu, decorre o desenvolvimento do TMCD, das AEM e de terminais dedicados e especializados compatíveis com estes conceitos.

A análise SWOT efectuada suporta o quadro de referência que o XVII Governo Constitucional estabelece para o sector marítimo-portuário, definindo objectivos estratégicos, estabelecendo acções prioritárias e fixando metas a atingir, no período 2007-2015, com vista à concretização e consolidação da visão estratégica delineada.

Assim, no horizonte 2015, são estabelecidos os seguintes Objectivos Estratégicos para o Sector Marítimo-Portuário:

Objectivo 1 – Aumentar fortemente a movimentação de mercadorias nos portos nacionais, nomeadamente:

- Pela simplificação de procedimentos e integração modal de fluxos informacionais, em particular pela integração dos portos nacionais nas auto-estradas do mar;
- Pelo acesso às rotas marítimas intercontinentais;
- Pela inserção de portos nacionais no tráfego marítimo de curta distância (TMCD);
- Por alargamento do *hinterland* portuário na Península Ibérica;
- Pela reorganização institucional do sector marítimo-portuário;
- Pela abordagem integrada da utilização das áreas sob jurisdição portuária;



- Pela aposta em sistemas de gestão de qualidade, orientados para o cliente;
- Pela competitividade fiscal;
- Pelo aumento da quota modal do transporte marítimo, resultante da evolução do crescimento económico nacional.

Objectivo 2 – Garantir que os portos nacionais se constituem como uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica, nomeadamente:

- Pela consolidação e promoção da marca comercial de cada porto de forma integrada e consequente, junto dos diferentes mercados e públicos-alvo;
- Pela organização de uma oferta de serviços de qualidade e ajustada às necessidades do mercado, constituindo os portos como um parceiro estratégico nas cadeias de transporte e logística. É para tal essencial a melhoria continuada dos padrões de eficiência da operação portuária e no desenvolvimento de serviços de valor acrescentado logístico a prestar em cada porto e na relação deste com os locais de origem/destino das mercadorias localizados no seu *hinterland*;
- Pela melhoria das condições materiais e imateriais de apoio à sua actividade, promovendo a melhoria das condições que suportam o *core-business* de cada porto, compreendendo a mitigação de limitações actualmente existentes e a criação de bases que permitam o seu robustecimento enquanto infra-estrutura logística. Neste particular, merece destaque a intervenção ao nível das infra-estruturas portuárias propriamente ditas e a agilização dos procedimentos e fluxos de informação associados à utilização do porto;
- Pelo reforço das acessibilidades externas, numa aposta clara na logística e nas acessibilidades rodo-ferroviárias associadas aos principais portos; na melhoria das condições de navegabilidade ao longo da nossa costa e no acesso aos portos do lado mar e numa intervenção decisiva nas condições de operacionalidade das unidades portuárias.

Objectivo 3 – Assegurar padrões, de nível europeu, nas vertentes de ambiente, de segurança e de protecção no sector marítimo-portuário, nomeadamente:

- Através da fiscalização e monitorização eficiente do cumprimento das regras no âmbito da segurança marítima;
- Promovendo a divulgação e formação na área da segurança marítima;
- Apoiando a realização de conferências internacionais/europeias ao nível da Agência Europeia de Segurança Marítima;
- Promovendo boas práticas ambientais no âmbito de um desenvolvimento sustentável de cada um dos portos.

Objectivo 4 – Melhorar o equilíbrio económico-financeiro dos portos nacionais, assegurando, nomeadamente:

- Um crescimento sustentado do volume de negócios, sobretudo operacionais, associado ao aumento esperado de carga transportada;

- Um crescimento da margem do EBITDA (sobre vendas), aumentando deste modo, a capacidade de libertação de meios líquidos gerados pela operação;
- Resultados operacionais e líquidos positivos, considerando os planos de investimento;
- Níveis adequados de rentabilidade dos activos alocados às operações, garantindo assim, um retorno correspondente aos investimentos realizados;
- Uma adequação do nível de endividamento ao plano de investimentos e à evolução do volume de negócios, mantendo níveis apropriados de cobertura da dívida, pelos meios operacionais libertos.

Objectivo 5 – Promover o ensino, a qualificação profissional e a investigação, desenvolvimento & inovação, através de:

- Criação de centros de conhecimento em ID&I;
- Promoção de trabalho conjunto com a Agência Europeia de Segurança Marítima;
- Adequação dos currícula da formação ao mercado, promovendo a participação dos agentes privados;
- Evolução para uma formação e capacitação que permita perspectivar uma carreira e um processo de equivalência académica;
- Criação de novos cursos que respondam às necessidades de formação do sector marítimo-portuário;
- Conclusão dos projectos Valimar Digital, Ceodouro e SafeSeaNet e promoção da criação de outros projectos no âmbito da ID&I.

Objectivo 6 – Apoiar o posicionamento competitivo da frota nacional, assim como a manutenção e o reforço de tripulações nacionais, nomeadamente:

- Reforçando a coordenação das acções de apoio à internacionalização das empresas armadoras nacionais;
- Criando condições para a concessão de apoios mais eficientes ao desenvolvimento da marinha de comércio, nos termos das *Guidelines*.

2. Eixos de Referência

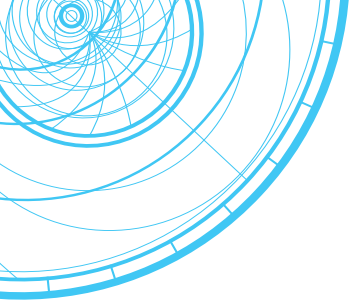
A estratégia para o desenvolvimento do sector marítimo-portuário nacional, assentará num conjunto de eixos de referência, dentro dos quais se focalizará a intervenção e se detalharão as medidas, programas de acção e projectos prioritários:

Regulação

- Regulação económica por níveis/entidades;
- Regulação técnica/normativa em entidade sectorial;

Titularidade Pública

- Manutenção dos espaços portuários no domínio público, excepcionalmente possibilidade de desanexação do domínio público das áreas logísticas e afins;



- Exploração efectuada tendencialmente por entidades privadas, preferencialmente em regime de concessão, de serviço público ou de uso privativo;
- Exercício pelo Estado da função de accionista e de tutela sectorial;

Gestão Articulada

- Planeamento estratégico integrado do sistema portuário;
- Supervisão/observatório do sistema portuário;
- Autonomia de gestão das AP's;
- Critérios de gestão empresarial;
- Função de promotor geral do porto nas AP's;
- Articulação entre portos;

Sustentabilidade

- Preocupações de integração territorial e urbana;
- Qualidade ambiental;
- Responsabilidade social;
- Promoção da intermodalidade, designadamente com o modo ferroviário;

Eficiência Económica

- Auto-suficiência económica das AP's;
- Investimento orientado pelo mercado;
- Avaliação económico-financeira de projectos;
- Financiamento partilhado dos investimentos (público/privado);

Elevado Padrão de Segurança Marítima

- Enquadramento legal actualizado;
- Sistema de prevenção reforçado;
- Novos mecanismos de monitorização e controlo;
- Sistema de fiscalização e sanções mais exigentes;


Apoio ao Desenvolvimento

- Reprogramação dos apoios financeiros concedidos;
- Reforço da coordenação das acções de apoio no âmbito da diplomacia económica;
- Reforço da qualificação profissional;
- Aposta no conhecimento e ID&I.

3. Domínios Prioritários de Intervenção

No quadro dos objectivos estratégicos definidos, são domínios prioritários de intervenção:

- A **reorganização institucional** do sector marítimo-portuário, na perspectiva de uma coordenação estratégica que promova a competitividade dos portos nacionais face aos restantes portos europeus, da criação de condições para o exercício da regulação pelo Estado, do reforço da perspectiva empresarial na gestão das instalações portuárias e do aumento da participação privada e dos actores e agentes do sector;
- A **abordagem integrada da utilização das áreas sob jurisdição portuária**, actuando, designadamente, nos seguintes domínios:
 - Planeamento e sustentabilidade;
 - Actividades desenvolvidas nas áreas de jurisdição portuária;
 - Trabalho portuário;
 - Regime tarifário;
- **Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias**, através de:
 - Simplificação de procedimentos e integração modal de fluxos informacionais;
 - Incremento da competitividade fiscal dos portos nacionais;
 - Aposta nos sistemas de gestão de qualidade;
 - Acções ao nível das infra-estruturas portuárias, de acordo com o perfil de cada porto;
- **Melhoria das condições de navegabilidade** ao longo da nossa costa e no acesso aos portos do lado mar, através, nomeadamente, de:
 - Sistema de Controlo do Tráfego Marítimo (VTS) no Continente;
 - Reforço da componente segurança e protecção marítimas;
- **Promoção da intermodalidade e reforço das acessibilidades terrestres**:
 - Potenciar o transporte ferroviário e fluvial de mercadorias, nas ligações aos portos;
 - Concretizar as ligações à Rede Nacional de Plataformas Logísticas;
 - Melhorar as acessibilidades terrestres aos portos, de acordo com os respectivos perfis;
- **Aposta no conhecimento**: o ensino, a qualificação profissional e ID&I.

An aerial photograph of a city, likely Rio de Janeiro, showing a dense urban area, a large body of water (the bay), and a prominent suspension bridge. The image is overlaid with a blue circular graphic in the top left corner, consisting of concentric circles and radial lines, resembling a stylized sun or a network diagram. The text is centered in the lower half of the image.

**C – ORIENTAÇÕES
ESTRATÉGICAS PARA AS
ACÇÕES PRIORITÁRIAS**

1. O Novo Enquadramento Institucional do Sector Marítimo-Portuário

Para concretização da visão estratégica delineada, tornar o sector marítimo-portuário mais competitivo, nos termos da análise SWOT efectuada, importa concentrar os poderes do Estado, não através de uma estrutura de natureza empresarial, de uma sociedade *holding* como alguns propunham, mas sim através, por um lado, do reforço das atribuições do IPTM, dotando-o de funções regulatórias, de planeamento estratégico e de apoio ao Governo, e, por outro lado, do reforço e especialização empresarial das AP's.

É necessário alterar a actual orgânica do sector marítimo-portuário no sentido de sanar a situação existente e de a adequar:

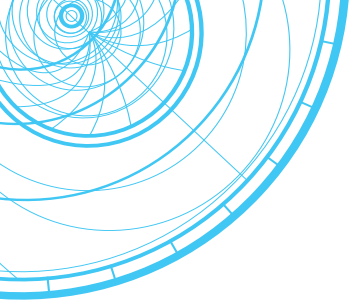
- À concretização das opções de política sectorial e de desenvolvimento territorial já estabelecidas nos instrumentos orientadores pertinentes, de política sectorial e de ordenamento do território;
- Ao exercício das funções agora definidas, criando condições para uma maior eficiência e governabilidade.

Procurando assim dar resposta clara às questões – quem faz, o que faz, como faz – a reestruturação da orgânica assentará, basicamente, em medidas envolvendo:

- A reorganização do IPTM e o seu reforço como órgão de cúpula do sector marítimo-portuário, assegurando a regulação do sector e apoiando o Governo no planeamento sistemático e dinâmico;
- Soluções de gestão adequadas para os portos secundários;
- Soluções adequadas e que maximizem o aproveitamento dos portos e infra-estruturas de apoio à pesca e à navegação de recreio e desporto;
- A alteração do enquadramento institucional e das atribuições das administrações portuárias.

1.1. Reorganização do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM)

- Configurar o IPTM como entidade reguladora;
- Configurar o IPTM como entidade de apoio ao Governo no planeamento estratégico do sector marítimo-portuário;
- Reforçar as suas atribuições de supervisão no sector marítimo-portuário, de acordo com a orientação de delegar numa entidade autónoma poderes que, actualmente, ainda se encontram concentrados no Governo.



Nessa perspectiva, a nova lei orgânica do IPTM deverá plasmar soluções que traduzam:

- O IPTM deverá assegurar dois níveis de regulação:
 - Regulação económica por níveis/entidades;
 - Regulação técnica/normativa, como entidade sectorial;
- O IPTM como entidade reguladora do sistema, assumindo novas atribuições, designadamente:
 - Em matéria tarifária, passando a aprovar anualmente os tarifários de cada porto, cuja elaboração fica sujeita a orientações específicas de harmonização, tendentes à consagração de uma matriz de competitividade perante o exterior, nomeadamente com os restantes portos da UE, e de complementaridade entre si;
 - Em matérias no domínio da operação portuária;
 - Em matérias no domínio do trabalho portuário;
 - Em matéria de concessões;
- As funções de planeamento estratégico e de supervisão do sector marítimo-portuário que estarão cometidas ao IPTM e cuja intervenção será alargada:
 - No planeamento sectorial, através das atribuições de promoção e acompanhamento da elaboração de um conjunto de instrumentos que agora são tipificados e serão instituídos e regulamentados, em 2007, no IPTM;
 - Ao nível da gestão, através do apoio directo ao Governo na monitorização do cumprimento dos objectivos gerais definidos pelo Governo para o sector marítimo-portuário;
 - Na consolidação da informação, ao nível nacional, através da elaboração de parecer sobre os principais instrumentos de reporte dos resultados da gestão portuária;
 - Na definição e harmonização de critérios e de instrumentos de gestão;
- As funções de administração portuária, no sentido da maior coerência do modelo de gestão visado, reduzindo significativamente a sua intervenção directa na gestão dos actuais portos secundários com actividade comercial, bem como nos portos de recreio e pesca;
- No domínio do transporte, da segurança e da administração marítima, reforçando a sua intervenção, nomeadamente por força da nova legislação sobre segurança.

Para o desempenho eficaz destas atribuições a estrutura orgânica do IPTM será alterada no seguinte sentido:

- Passar o Conselho Directivo de sete para cinco membros (incluindo o Presidente), eliminando a figura de administrador delegado;
- Criar uma direcção de serviços autónoma a nível central para as funções de regulação;

- Nas delegações regionais, a coordenação é assegurada por um Director, devendo estas unidades desconcentradas:
 - Prosseguir com as funções de administração dos portos que ainda permanecem sob jurisdição do Instituto, assim como as de promoção da navegabilidade do rio Douro e que poderão também desempenhar outras funções, como sejam as do âmbito da administração marítima;
 - Criar condições para a concretização do novo modelo de gestão dos portos secundários;
 - Promover a concretização de parcerias com municípios, associações de municípios e outras entidades em relação à gestão das infra-estruturas de pesca e de náutica de recreio.

1.2. Os Portos Secundários

- Estabelecer uma solução orgânica assente numa gestão empresarial, apostando na proximidade e afinidade, potenciadora de sinergias e economias de escala e complementaridade entre portos.

O grande objectivo é transformar os portos secundários em unidades empresariais, com autonomia de gestão, numa lógica articulada com os portos principais, retirando-os da área de administração directa do IPTM.

No entanto, não é possível atingir de imediato, na totalidade, o objectivo visado relativamente às funções de administração portuária, por razões de natureza económico-financeira.

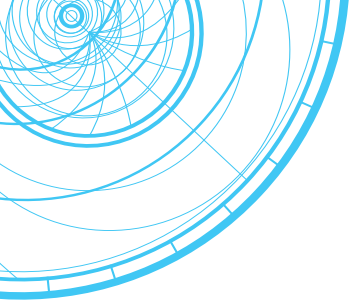
Assim, foi definida, com realismo, uma solução que permite, desde já, concretizar o objectivo de dotar de uma gestão empresarial os portos comerciais secundários com maior expressão na movimentação de carga, criando-se ainda condições para, no futuro, e progressivamente, aquele objectivo se vir a concretizar em relação aos restantes portos secundários e infra-estruturas portuárias.

A nova solução, que concorre para uma maior competitividade dos respectivos portos, contribui para a concretização de um duplo objectivo:

- Clarificação das atribuições do IPTM e do papel do Estado;
- Promoção da concorrência pelo mercado da movimentação de cargas.

No domínio dos portos secundários, serão concretizadas as seguintes acções:

- Os portos secundários com maior expressão operacional serão constituídos como sociedades anónimas de capital inteiramente detido pelos portos principais, da seguinte forma:
 - O porto de Viana do Castelo será inteiramente participado pelos portos do Douro e Leixões;
 - O porto de Figueira da Foz será inteiramente participado pelo porto de Aveiro;



- Os restantes portos secundários deverão ser objecto de uma progressiva autonomização de gestão, dentro do IPTM, devendo ser analisado o seu futuro enquadramento, numa lógica de eficiência económica.

Desta forma, os portos comerciais de Faro e de Portimão assim como a todas as infra-estruturas de apoio à náutica de recreio e desporto e de pesca sob jurisdição do IPTM, a Sul de Sines, permanecerão transitoriamente sob gestão deste Instituto.

A sua especificidade impede a definição imediata da respectiva solução e, para além disso, a sua expressão no volume de carga movimentada é suficientemente reduzida para não pôr em causa a vocação central do Instituto.

Há que salientar, entre as mais valias da nova solução orgânica, o facto dos portos de Viana de Castelo e Figueira da Foz passarem a ter uma administração, por um lado com maior autonomia, e por outro também de maior proximidade e maior afinidade quanto à natureza, missão e objectivos, do que tinham quando estavam na dependência directa do IPTM.

O impacto potencial positivo desta solução orgânica ultrapassa os portos secundários por ela abrangidos. Em relação ao sistema portuário nacional, permitirá reduzir os efeitos negativos da atomização das infra-estruturas portuárias, que, quando comparado com outros sistemas portuários, no que se refere ao indicador carga total/número de portos, é excessiva.

A sua mais valia terá também a ver com o facto de, por esta via, se criarem condições para uma racionalização de recursos, exploração de sinergias e de economias de complementaridade e até de expansão. A médio prazo, o valor potencial de cada “conjunto portuário” será tendencialmente superior ao do somatório simples dos dois portos. A curto prazo a situação de exploração será economicamente sustentável, nomeadamente, porque permanecem no IPTM os portos de pesca e de recreio não integrados directamente na área de exploração dos portos comerciais secundários, segmentos aos quais estão associados os factores com maior potencial de desequilíbrio de exploração.

Deverá assim o IPTM elaborar estudos de detalhe, que permitam identificar a solução adequada, para a administração e gestão dos portos comerciais de Portimão e Faro, até 2008.

1.3. Portos e Infra-Estruturas de Apoio à Pesca e à Navegação de Recreio e Desporto

- Contratualizar a exploração;
- Redefinir a jurisdição do IPTM numa perspectiva de especialização;
- Adoptar soluções abertas, flexíveis e especializadas, quando a dimensão o justifique, e que atendam em simultâneo às necessidades de uma maior intervenção das entidades com responsabilidades na gestão territorial e às dinâmicas de rede.

As soluções a encontrar para os portos e infra-estruturas de apoio à pesca e à navegação de recreio e desporto terão de considerar o seguinte contexto:

- O IPTM, enquanto entidade com funções regulatórias e de planeamento sectorial:
 - Deve ser afastado, tanto quanto possível, das funções directas de gestão portuária que vem exercendo desde a sua criação em Novembro de 2002 e que serão de manter apenas por um período transitório;
 - Promover a contratualização da exploração ou a alteração da jurisdição dos portos de pesca, até 2010;
 - Promover a contratualização da exploração dos portos de náutica de recreio, até 2010.
- As AP's, únicas autoridades portuárias dentro da respectiva área de jurisdição, devem focalizar a sua intervenção na vocação central inerente às suas atribuições e competências (exploração dos portos comerciais), sem prejuízo, contudo, de poderem desenvolver outras actividades que não ponham em causa essa vocação, que sejam coerentes com o ordenamento do território à escala adequada e que contribuam para o equilíbrio económico-financeiro da sua gestão, nomeadamente através da recuperação dos investimentos feitos;
- Os municípios e associações de municípios vêm reivindicando de forma crescente a sua participação na gestão de infra-estruturas portuárias, não comerciais e de âmbito local, justificando-se, assim, cada vez mais, o alargamento a novas soluções de gestão;
- A situação actual da Docapesca justifica enquadrar novas soluções para a gestão dos portos de pesca;
- A separação da responsabilidade pelas infra-estruturas e pela exploração, em actividades que permanecem na esfera exclusiva da actuação do Estado, à semelhança do que acontece em outros sectores, deve ser cada vez mais uma realidade, no quadro de modelos que incluam uma maior participação da iniciativa privada.

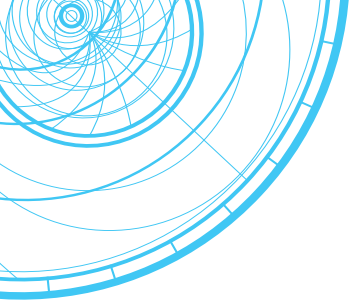
Impõe-se que a solução para a gestão das infra-estruturas de apoio às actividades da pesca e da navegação de recreio e de desporto, que continuam, para já, a ficar sob responsabilidade do IPTM, não seja uniforme, mas, dentro de cada um daqueles segmentos de actividade, obedecerá, em vários casos a uma lógica de “compromisso” e de “convivência” entre a pesca e a navegação de recreio e desporto, uma vez que em muitas dessas infra-estruturas, ambas estão presentes – por opção de concepção ou pelo uso que se foi instalando.

De facto, verifica-se, de forma crescente, que algumas comunidades portuárias de menor escala encontram a sua viabilidade económica na exploração simultânea (sazonal ou não) dos dois tipos de actividades, assim como de novas actividades, afins, como sejam “a pesca desportiva”, ou a “observação da faina da pesca”.

De certo modo, esta diversificação crescente acompanha a evolução negativa que vem ocorrendo na pesca, não só no volume de pescado desembarcado, mas também em relação à frota de pesca.

No caso desta tendência se manter, verificar-se-á um menor aproveitamento das infra-estruturas portuárias existentes para a actividade da pesca, o que tornará possível equacionar o desenvolvimento de outras actividades de interesse local ou regional.

Haverá, assim, que conformar, desde já, modelos de gestão e soluções específicas de exploração para estes portos e infra-estruturas que possam vir a enquadrar adequadamente essa evolução.



Portos de Pesca

Em relação aos portos de pesca, dentro do novo modelo de intervenção que se pretende neste sector, deverão o IPTM e as AP's prosseguir de acordo com as seguintes orientações:

- Relativamente aos portos e infra-estruturas sob sua jurisdição, as Administrações Portuárias deverão proceder, de forma articulada entre si, a uma reavaliação, nomeadamente quanto ao desempenho dos respectivos contratos com a Docapesca, e propor as soluções de melhoria que se justifiquem e que sejam oportunas, visando uma abordagem de base abrangente, mas contendo as soluções específicas que melhor se adequarem em cada caso;
- Relativamente aos portos e infra-estruturas de apoio à pesca ou núcleos dotados de infra-estruturas simples (monofuncionais e multifuncionais) sob jurisdição do IPTM, deverão ser objectivos:
 - Em relação a todos eles, sempre que viável, retirar do Instituto a sua gestão, contratualizando-a com terceiros;
 - Promover, sempre que possível e nisso haja interesse recíproco, a delegação nos municípios ou associações de municípios, a gestão dos contratos de concessão ou exploração destas unidades;
 - Os dois objectivos enunciados poderão ser abordados simultaneamente ou, quando necessário, faseadamente;
- Relativamente aos portos de Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Nazaré, o IPTM, em articulação com as entidades pertinentes sectoriais e territoriais, deverá proceder à definição do respectivo modelo de gestão e enquadramento mais adequado;
- Permanecerá sob gestão do IPTM, o porto de Peniche, cujas características naturais e inserção territorial aconselham a que se mantenha como reserva portuária estratégica, com um modelo de gestão a clarificar e concretizar.

Na atribuição da exploração a terceiros serão prioritariamente considerados os municípios, as associações de municípios e a Docapesca, ou entidade equivalente, conforme a tipologia, o grau de especialização técnica e o peso sectorial do porto ou da infra-estrutura em causa.

Para todos os portos e infra-estruturas cuja exploração seja atribuída a terceiros, deverá ter-se como objectivo vir a reduzir a intervenção do MOPTC, limitando-a, tanto quanto possível, no que se refere a investimentos, às obras de abrigo exterior, às intervenções de regularização, às dragagens de estabelecimento ou de manutenção excepcional e aos apoios à segurança da navegação.

Em relação às iniciativas de localização de novas infra-estruturas ou de expansão das existentes, fora da jurisdição do MOPTC, este ministério deverá ser consultado sempre que possam resultar impactos sobre os portos comerciais ou interferência com as atribuições e competências das autoridades portuárias, como aliás se prevê na designada Lei da Água.

No mesmo sentido, qualquer solução a encontrar para a manutenção e exploração dos portos e infra-estruturas ou núcleos de apoio à pesca será articulada com os Ministérios do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional e da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.

Portos de Recreio

O desenvolvimento das infra-estruturas de navegação de recreio e desporto, sendo responsabilidade do IPTM, não poderá ser dissociado de outros sectores de actividade, como o turismo e de outras entidades com competências no ordenamento do território, quer ao nível da administração local, quer ao nível administração central.

Neste âmbito, o IPTM, com as entidades para o efeito pertinentes, deverá proceder à definição dos modelos de gestão a adoptar, neste tipo de infra-estruturas.

Assim, relativamente às infra-estruturas de navegação de recreio e desporto sob jurisdição do IPTM, deverá proceder-se de acordo com as seguintes orientações:

- Em relação a todos eles, procurar parcerias com entidades públicas e privadas para exploração das mesmas, potenciando a sua utilização, de acordo com o meio em que se encontram inseridos;
- Promover, sempre que possível, a concessão destas infra-estruturas a municípios ou a associações de municípios, admitindo a possibilidade destas entidades sub-concessionarem a sua exploração.

Em relação às infra-estruturas portuárias do rio Douro e aos portos e infra-estruturas do Algarve, incluindo o rio Guadiana até Mértola e o rio Arade, na operacionalização daqueles objectivos será tido em atenção que: está presente potencialmente o segmento da carga; existe um grande peso das componentes da marítimo-turística (cruzeiros fluviais), da náutica de recreio e desporto; e uma lógica de conjunto (rede) que justifica uma abordagem integrada, territorial e sectorialmente, assim como a consideração de soluções de gestão específicas.

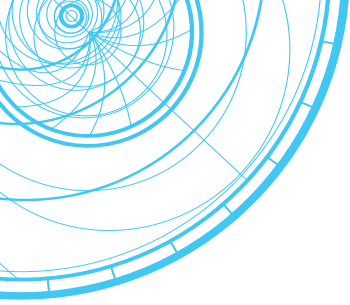
1.4. Administrações Portuárias: Focalizar na sua Natureza de Sociedade Anónima de Capitais Públicos e Aumentar a Competitividade Externa

1.4.1. Os Portos Principais e as Administrações Portuárias, S.A.

- Reforçar a natureza empresarial de gestão;
- Melhorar a eficiência económica;
- Promover uma política comercial mais agressiva, em articulação com as concessionárias.

Nos portos principais, com a passagem das administrações a sociedades anónimas, impunha-se a clarificação do exercício de atribuições de gestão dominial, por lhes estarem associadas determinadas prerrogativas de autoridade pública.

A clarificação desta questão ficou condicionada à solução estabelecida com a publicação da Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro, Lei da Água, necessitando de especificação quanto ao sector marítimo-portuário, a fazer mediante publicação de portarias, regime económico-financeiro e regime de utilização do domínio público hídrico específico.



Será assim concretizada a curto prazo a assinatura das referidas Portarias e em sede de instrumentos legislativos do sistema portuário, a implementar, e da regulamentação da Lei da Água, nomeadamente do Regime Económico e Financeiro dos Recursos Hídricos, será acautelada a especificidade própria da exploração económica das áreas portuárias e a perspectiva integrada do sistema portuário nacional.

As AP's deverão orientar a sua gestão para critérios de eficiência e rigor compatíveis com a sua natureza de sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos, tendo em conta, nomeadamente, os seguintes objectivos de eficiência económica:

- Auto-suficiência económica das AP's;
- Investimento orientado pelo mercado;
- Viabilidade económico-financeira dos projectos;
- Financiamento partilhado dos investimentos (público/privado).

O desempenho das AP's será aferido através dos seguintes indicadores económicos:

- Crescimento do volume de negócios;
- Evolução da margem do EBITDA;
- Manutenção dos resultados operacionais positivos;
- Manutenção dos resultados líquidos positivos;
- Rendibilidade do activo;
- Manutenção do Rácio [endividamento financeiro/EBITDA] inferior a 3;
- Redução do Nível de endividamento.

A nível da política comercial global de cada porto, cada AP deverá:

- Coordenar acções de promoção internacional do porto;
- Apoiar institucionalmente acções comerciais de cada concessionária;
- Promover a imagem do porto.

1.4.2. Os Portos e a Administração Articulada/Colaborativa

- Reforçar o potencial competitivo do sistema portuário, pelo incremento de soluções de gestão colaborativa ou integrada.

É necessário criar condições para ultrapassar todos os constrangimentos existentes ao nível da articulação/colaboração no âmbito do sector marítimo-portuário. Ora, tal objectivo, será alcançado através de dois níveis simultâneos de actuação que são:

- Actuação do IPTM
 - Planeamento estratégico;
 - Regulação;
 - Harmonização tarifária;
 - Operação e trabalho portuários;
- Actuação das AP's
 - Evolução para um modelo *co-opetition* de gestão colaborativa, como estratégia de resposta para a competição em mercados globais, para aumentar a competitividade face a outros portos da UE.

Com efeito, as orientações agora definidas quanto ao planeamento estratégico, à regulação, à harmonização tarifária e à operação e trabalho portuários, permitirão que o IPTM, enquanto organismo regulador do sector marítimo-portuário, alcance a necessária articulação no âmbito deste sector.

Porém, para além desta actuação do IPTM, também as AP's deverão adoptar um modelo de gestão de *co-opetition*, como é exemplo o modelo estabelecido entre o porto de Hong Kong e portos do Sul da China para o segmento dos terminais de contentores, combinando competição e colaboração como estratégia de resposta para a competição em mercados globais.

Desta forma, os portos e respectivas Administrações deverão, sem esquecer a necessária e salutar concorrência entre portos nacionais, actuar concertadamente sempre que o mercado o justifique, nomeadamente em função do *hinterland* ibérico, para alcançar maior capacidade competitiva.

Trata-se de um desafio de incremento da quota nacional de movimentação portuária, face à Península Ibérica e à restante Europa, e não, como muitas vezes tem sido entendido, de um processo de transferência de cargas entre portos nacionais.

Assim, determina-se que as AP's, conjuntamente com o IPTM, durante o ano de 2007, apresentem as suas estratégias para concretizar a presente orientação, em função de mercados-alvo e segmentos de carga.

FIGURA 24 - *HINTERLAND* IBÉRICO



Fonte: *Containerisation International Yearbook* (Método de Reilly)

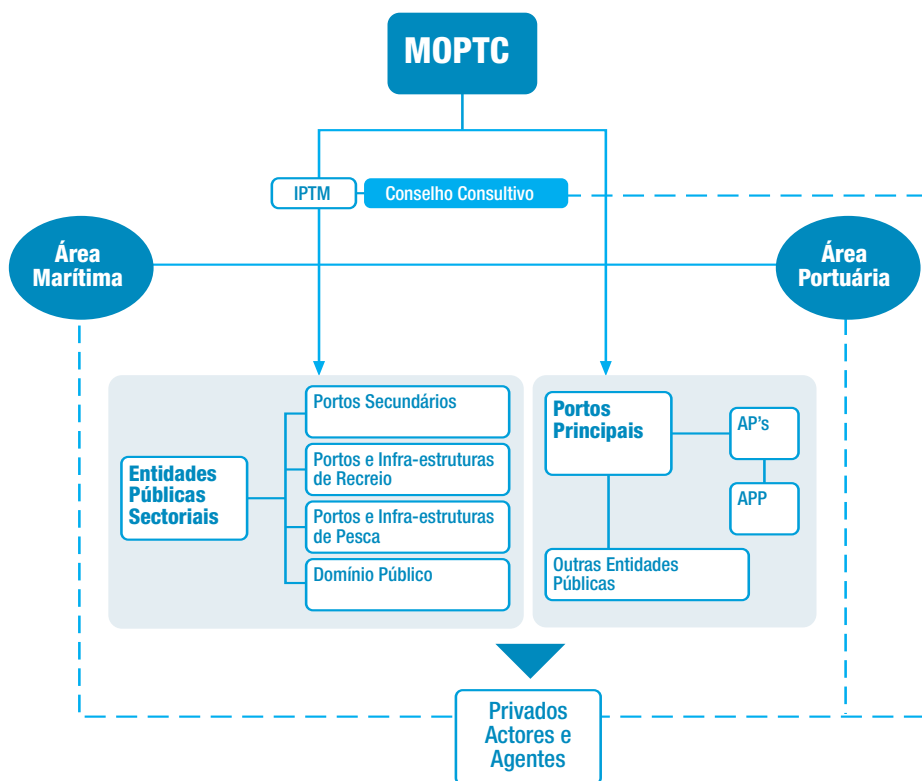
1.5. Os Órgãos de Participação Intra-sectorial, Inter-sectorial e Territorial

- Reforçar os órgãos de participação.

As preocupações crescentes de governabilidade na Administração impõem maior representatividade e participação das entidades, comunidades e agentes económicos e sociais implicados.

Esta participação será assegurada através da constituição de um órgão consultivo, onde têm assento os diferentes representantes do sector marítimo-portuário, bem como os agentes económicos, no quadro da nova lei orgânica do IPTM.

FIGURA 25 - SOLUÇÃO ORGÂNICA



Fonte: MOPTC / SET

1.6. O Modelo de Gestão dos Portos Comerciais

- Aposta forte na consolidação do modelo de gestão *landlord port*;
- Reforçar a participação da iniciativa privada;
- Criar um quadro de transparência na atribuição de concessões.

O actual modelo português de gestão dos portos comerciais e sua evolução recente pode ser sistematizada sumariamente de seguinte forma:

- A liberalização da exploração dos portos comerciais, tendo como modelo tendencial de gestão o modelo de *landlord port*, isto é:
 - A manutenção dos portos sob titularidade pública e a atribuição da sua exploração comercial à iniciativa privada, em regime de serviço público ou de uso privativo, podendo o financiamento e a execução das infra-estruturas ser da responsabilidade pública ou de privados;
 - Ao Estado cabe exercer funções de autoridade, de supervisão, coordenação, de controlo e promoção geral do porto, tendo por isso de assegurar um conjunto de serviços base, directa ou indirectamente;
- A modernização dos portos, quer em termos de capacidade das infra-estruturas e instalações, quer de melhoria do desempenho, através da reorganização, nomeadamente da administração no sector e da reformulação dos instrumentos de enquadramento da actividade e de gestão.

A concretização do modelo de gestão *landlord* encontra-se já relativamente consolidada nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, uma vez que a operação portuária de movimentação de cargas é, na sua quase totalidade, exercida por privados, no âmbito de contratos de concessão de exploração de terminais ou de licenças, estando igualmente as AP's respectivas já retiradas da prestação directa da maioria dos outros serviços comerciais.

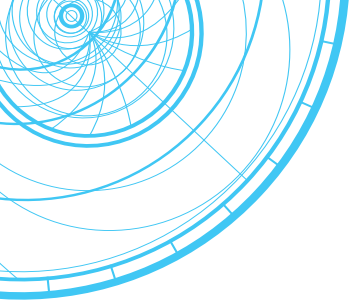
Em relação a Aveiro e Setúbal, a evolução para este modelo de gestão tem sido mais lenta.

Quanto aos portos secundários, estes permanecem ainda no modelo de gestão tipificado como *tool port*, sendo a administração portuária, neste caso o IPTM, a entidade que assegura, quer a infra-estrutura, quer a super-estrutura, assim como presta, com pessoal próprio, parte dos serviços portuários, nomeadamente a operação de equipamentos.

Neste contexto, define-se como orientação estratégica a consolidação do modelo de gestão *landlord port* por ser aquele que melhor responde às condições de mercado e de enquadramento geral do sistema portuário nacional.

Serão, para tal, desenvolvidas as seguintes acções:

- Clarificar as funções de Estado e definir um novo regime de acesso que facilite a participação da iniciativa privada na exploração portuária;
- Ajustar o modelo *landlord* à realidade do sistema portuário nacional e desenvolver as medidas e acções necessárias à sua concretização;



- Acelerar o programa de concessões e licenciamento de serviços portuários, retirando as AP's e o IPTM da exploração directa dos terminais e da prestação dos restantes serviços que não configurem funções de Estado, sempre que as condições de mercado possibilitem que a prestação pela iniciativa privada possa ser mais eficiente e com menor custo para os utilizadores do porto;
- Criar condições para que as AP's e o IPTM possam exercer as suas funções, no novo contexto, de forma mais transparente e eficaz.

A sua implementação deverá assegurar obrigatoriamente o seguinte:

- Aperfeiçoamento dos normativos constantes da legislação das concessões (Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro) tendo em atenção o enquadramento geral das parcerias público-privadas, a experiência adquirida através das concessões já efectuadas neste e em outros sectores e a evolução verificada em domínios da gestão portuária;
- Melhorar o acompanhamento relativo à exploração portuária concessionada, nomeadamente fazendo a avaliação comparada da situação dos terminais portuários cuja exploração foi objecto de concessão e padronizar instrumentos de acompanhamento e reporte de informação;
- Prosseguir com a concessão da exploração portuária, com prioridade nos portos de Aveiro e de Setúbal;
- Promover a participação da iniciativa privada na exploração portuária dos actuais portos secundários, pela via mais ajustada à respectiva situação e proceder à concessão da exploração, quando viável;
- Reforçar a participação da iniciativa privada na prestação dos serviços portuários em geral, pelas vias mais adequadas à situação do respectivo mercado, e promover a melhoria da qualidade dos serviços, definindo os requisitos e as condições técnicas base para a sua prestação.

Relativamente à exploração portuária, a participação da iniciativa privada na actividade portuária tem já um peso elevado, nomeadamente na realização de funções que ainda há poucos anos eram exercidas em exclusividade pelas administrações dos portos.

Actualmente 62 concessões/licenças foram já efectuadas nos portos principais, como constante da tabela seguinte.

TABELA 25 - CONCESSÕES/LICENÇAS EXISTENTES NO PORTOS PRINCIPAIS ¹¹

		APDL	APA	APL	APSS	APS	TOTAL
Movimentação de Cargas							
Recepção/Armazenagem Cargas	---	9	2	20	12	4	47
Estaleiros, Outros							
Outros Serviços	Serviço Público	---	1 (a)		1	2	4
	Uso privativo	---	---	---	1	---	1
Cruzeiros	---	---	---	---	---	---	---
Náutica	---	1	---	---	3	1	5
Pesca	---	1	1	---	2	1	5
	TOTAL	11	4	20	19	8	62

(a) Reboques

Fonte: APDL; APA; APL; APSS; APS

¹¹ Nos portos sob administração do IPTM existem 9 concessões/licenças relativas a náutica de recreio e 3 relativas a pesca.

A curto prazo está prevista a concretização de mais 48 concessões/licenças, das quais 2 relativas a cruzeiros, 7 relativas à náutica de recreio e 16 relativas à pesca. A contratualização de novas concessões prosseguirá de acordo com o programa seguinte:

TABELA 26 - CONCESSÕES/LICENÇAS PREVISTAS (SERVIÇO PÚBLICO E USO PRIVADO)

		APDL	APA	APL	APSS	APS	IPTM	TOTAL
Terminais (movimentação de cargas) Recepção/Armazenagem Cargas Estaleiros, Outros	--	1	13	--	7	2 (TCGL e reparação naval)	--	23
Terminais (Cruzeiros Passageiros)	Em preparação	1	--	1	--	--	--	2
	Em negociação	--	--	--	--	--	--	--
Náutica de Recreio	Em preparação	2	--	1 (docas)	--	--	--	3
	Em negociação	1	1	--	--	--	2	4
Pesca	Em preparação	--	3	--	--	--	12	16
	Em negociação	--	1	--	--	--	--	--
TOTAL		5	18	2	7	2	14	48

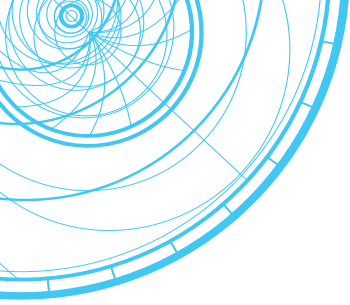
Fonte: APDL, APA, APL, APSS, APS, IPTM

O tempo já decorrido quer sobre a primeira fase de atribuição de concessões portuárias de serviço público, que teve lugar na década de noventa nos portos de Leixões e Lisboa, quer sobre as concessões efectuadas em outras áreas, permite reflectir sobre essa experiência recolhida e criar condições que permitam melhorar os resultados nas futuras concessões.

Para tal, deverá o IPTM proceder a uma avaliação num contexto económico alargado, nomeadamente no quadro concorrencial das concessões de todo o sistema portuário, com base em elementos a fornecer obrigatória e atempadamente pelas AP's.

As novas concessões portuárias irão atender necessariamente ao seguinte:

- Aos resultados da avaliação a efectuar pelo IPTM;
- Ao objectivo de obtenção de um maior equilíbrio na partilha de riscos e de benefícios resultantes da concessão, tendo em conta o interesse público;
- A uma maior incorporação das componentes da sustentabilidade, nomeadamente no que se refere ao controlo do impacto ambiental da actividade exercida, na avaliação do desempenho da concessão;
- Ao assegurar de uma maior homogeneidade de critérios no conjunto das concessões do sistema portuário;
- À garantia de uma maior transparência através do acesso e disponibilização de informação pertinente, em tempo útil, por parte dos concessionários, para o acompanhamento pela Administração da respectiva concessão, nomeadamente no que diz respeito à factura portuária.



A prossecução destes objectivos irá assegurar:

- Uma melhoria substancial da qualidade da preparação documental e técnica do processo de concessão;
- A valorização da fase negocial como vector determinante da optimização das propostas;
- A designação das equipas técnicas que intervêm no processo de concessão por forma a que se assegure, nos melhores termos, a continuidade de informação e a capacidade de intervenção, ao longo de todas as fases;
- A criação de mecanismos e a atribuição de responsabilidade no novo modelo orgânico, que permitam a reflexão integrada desta matéria no âmbito do sistema portuário nacional, através da participação activa do IPTM.

2. O Regime Jurídico para a Utilização das Áreas Portuárias: Lei dos Portos

- Elaboração de uma Lei dos Portos que crie um quadro normativo estável para o sector;
- Simplificação Legislativa;
- Criar um quadro transparente, harmonizado, sustentável e flexível de competitividade dos portos nacionais com o exterior.

O novo quadro legal criado com a Lei da Água – e a conseqüente revogação do Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de Novembro – constitui um novo referencial para o sector, tornando pertinente (e inevitável) uma intervenção legislativa profunda, no sentido de clarificar os títulos de utilização das áreas sob jurisdição portuária e os mecanismos de atribuição dos mesmos.

Por outro lado, a legislação aplicável ao domínio portuário encontra-se dispersa em legislação avulsa e, em muitos aspectos, é omissa, em particular no que se refere aos usos portuários, em que apenas a operação portuária encontra um tratamento sistemático.

Assim, no quadro dos objectivos gerais de simplificação legislativa, assumidos pelo XVII Governo Constitucional, é necessário:

- Que seja feito um esforço de integração dos vários normativos jurídicos aplicáveis às áreas portuárias;
- O aperfeiçoamento de soluções normativas existentes;
- O preenchimento de lacunas legais.

Como tal, será elaborado um diploma legal consolidado e abrangente no domínio portuário – “Lei dos Portos” – cujo objecto incidirá, nomeadamente, sobre:

- O planeamento e sustentabilidade do sistema portuário nacional (plano sectorial do sistema marítimo-portuário e planos de desenvolvimento portuários);

- Actividades desenvolvidas nas áreas de domínio público sob jurisdição portuária (operação portuária, náutica de recreio e pescas) e outras actividades portuárias não regulamentadas, tais como a armazenagem, indústria, consolidação e desconsolidação de cargas e outros serviços prestados aos navios e às cargas;
- O trabalho portuário;
- O regime dos tarifários dos portos do Continente.

O IPTM fica desde já incumbido de coordenar e dinamizar o processo de elaboração da proposta de Lei dos Portos, que deverá ser apresentada ao Governo no 2.º trimestre de 2007.

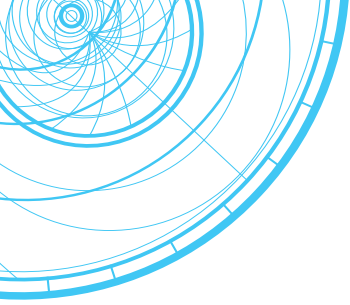
No âmbito do processo de elaboração do diploma legal, o Presidente do IPTM presidirá a uma Comissão de Especialistas designada pelo Governo, e que integra todos os Presidentes das AP's e outras personalidades de reconhecido mérito, tendo como missão apoiar os trabalhos de elaboração da proposta de Lei dos Portos e a concertação social e a discussão pública subsequente que se pretende promover.

2.1. Regime de Planeamento – Sustentabilidade

- Integração territorial e urbana;
- Qualidade ambiental;
- Responsabilidade Social;
- Promoção da intermodalidade;
 - O Plano Nacional Marítimo-Portuário;
 - Os Planos de Estratégia e Exploração dos Portos;
 - O Relatório de Sustentabilidade.

Os portos são estruturas com uma dimensão geográfica importante à escala territorial e urbana, geradores de fluxos económicos e físicos que produzem, inevitavelmente, impactos na sua envolvente.

As vantagens ambientais do transporte marítimo à escala global, como sejam a sua grande eficiência energética, não permitem, contudo, iludir os conflitos urbanísticos e ambientais que muitas vezes resultam da inserção territorial dos portos, ou de padrões de funcionamento destes menos exigentes.



A tradição do planeamento físico e estratégico nos portos portugueses tem decorrido fora do quadro legal das estruturas de planeamento definidas por lei, designadamente do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro.

A previsão de instrumentos de planeamento sectorial no seio do sistema de gestão do território justifica-se pelo facto do planeamento espacial ou territorial ter necessidade de incorporar as perspectivas de desenvolvimento dos sectores de actividade que estruturam o próprio território.

A elaboração da Lei dos Portos deverá ter em conta a necessidade de definir:

- A obrigatoriedade de elaboração de um plano sectorial do sistema marítimo-portuário nacional, em processo promovido e coordenado pelo IPTM com a colaboração das AP's e de outras entidades;
- A obrigatoriedade dos portos elaborarem anualmente um Relatório de Sustentabilidade, dando continuidade e tornando públicas as acções de melhoria do seu desempenho neste domínio, nomeadamente quanto a procedimentos e à monitorização ambiental, o que deverá ser acompanhado pelo IPTM.

2.1.1. Plano Nacional Marítimo-Portuário

O sistema portuário, pela sua “incidência na organização do território”¹² passará a dispor de um plano sectorial integrado no quadro do regime jurídico dos instrumentos de gestão do território, nos termos do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro.

O plano, cuja elaboração da proposta a apresentar ao Governo é da responsabilidade do IPTM, terá desenvolvimento “em cascata” e será efectuado a duas escalas:

- Uma escala nacional que abrangerá o sistema portuário comercial no seu conjunto, tendo presente nessa abordagem os restantes segmentos de actividade – passageiros, pesca, recreio, embora no caso destes dois últimos possam não ser consideradas as infra-estruturas de pequena dimensão;
- A escala dos portos comerciais.

O plano sectorial, enquadrado nas presentes Orientações Estratégicas, terá como objectivos os que seguidamente se elencam, tratados de forma adequada em cada uma das escalas de trabalho:

- Explicitar territorialmente as opções estratégicas para o sector;
- Identificar os efeitos de grande escala provocados no território e no ambiente;
- Proceder à localização e viabilidade técnica e económica dos principais investimentos infra-estruturais;
- Dar indicações para a redefinição dos espaços sob jurisdição das Administrações Portuárias;
- Definir, dentro dos espaços portuários, a respectiva vocação e, quando se aplique, os usos;
- Configurar os espaços de fronteira portuária, nomeadamente o seu sistema de acessos em terra, em articulação com os restantes instrumentos de gestão territorial;
- Articular a política sectorial com os demais instrumentos de gestão territorial aplicáveis.

¹² Decreto-lei n.º380/99, de 22 de Setembro, artigo 35º.

A Lei da Água veio reforçar a importância dos portos estarem dotados deste instrumento sectorial de planeamento, uma vez que as áreas portuárias virão a estar sujeitas a um regime de uso do solo constante de duas tipologias de planos especiais de ordenamento – os Planos de Ordenamento da Orla Costeira e os recém criados Planos de Estuário.

Estes planos vinculam a Administração, logo, será necessário que estejam articulados com o Plano Nacional Marítimo-Portuário (PNMP), promovendo-se, por esta via, um correcto equilíbrio entre as necessidades de desenvolvimento portuário e o respeito pela integração territorial, em especial urbana, e pela defesa do meio hídrico.

O PNMP, que introduzirá no sector regras compatíveis com o sistema de planeamento estatuído na lei, permitirá a discussão com outros agentes da administração central e local e incluirá uma avaliação ambiental estratégica, nos termos da Directiva n.º 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

Esta articulação e integração num plano único das opções territoriais das infra-estruturas portuárias, impõe a realização de planos autónomos ao nível de cada porto, os quais deverão obrigatoriamente atender às opções do plano global sectorial. A diferença relativamente ao que actualmente acontece tem que ver com a vertente, marcadamente empresarial, que passarão a ter os planos elaborados pelos portos, cuja nova designação será: Plano de Estratégia e Exploração do Porto (PEEP).

Sem prejuízo da avaliação das consequências territoriais das opções de estratégia específica de cada porto, nomeadamente no domínio do ordenamento, os PEEP irão centrar-se nas condições de exercício de actividade, designadamente, a estratégia comercial, a organização interna, o desenvolvimento e consolidação de “produtos” e segmentos de mercado, as formas de investimento e de financiamento.

2.1.2. Relatório de Sustentabilidade

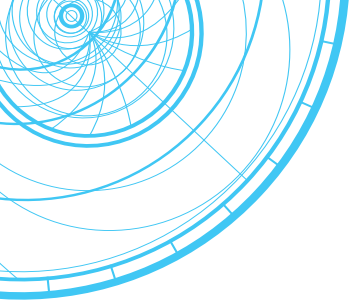
A integração ambiental tem que ser, cada vez mais, uma preocupação dos portos, sobretudo na sua política de desenvolvimento a mais longo prazo, tanto pela necessidade de acompanhar um sentimento cada vez mais generalizado de responsabilidade ambiental, como por se tratar de um factor de competitividade e de garantia de acesso ao mercado.

Desde a construção das actuais estruturas portuárias, não só a envolvente territorial e urbana se alterou profundamente, como as relações sociais com essa mesma envolvente se modificaram. Acresce a estas modificações toda uma estrutura legal e institucional que tende a promover a sustentabilidade como um valor prioritário.

Neste âmbito, os portos estão num ponto de viragem. Por um lado, melhoram o seu desempenho ambiental, seja ao nível da realização de intervenções de requalificação urbana, seja ao nível da redução de impactes decorrentes da movimentação de carga, procurando cumprir as exigências legais do foro ambiental; por outro lado, confrontam-se frequentemente com uma pressão exógena de “melhoria urbanística/ambiental”, que põe, por vezes, em causa a própria existência da infra-estrutura portuária.

É indispensável que os portos dêem testemunho público dos seus procedimentos ambientais, assumindo também uma política de melhoria progressiva, e que, como empresas de grande dimensão, assumam a sua responsabilidade social.

Assim, a Lei dos Portos passará a prever a obrigatoriedade dos portos publicarem anualmente um Relatório de Sustentabilidade, que, tratando a dimensão ambiental, incida, também, nas dimensões social e económica, todas elas articuladas com o sistema de gestão da própria empresa e a respectiva tomada de decisão.



O Relatório de Sustentabilidade, a elaborar pelas AP's, com adaptações caso a caso, irá prosseguir os seguintes objectivos:

- Dar uma visão clara relativamente ao impacte ambiental e humano da empresa, para apoiar a tomada de decisões fundamentada quanto a investimentos, aquisições e possíveis parcerias;
- Criar uma ferramenta de gestão que permita a melhoria continuada do desempenho ambiental de cada porto;
- Promover condições para um processo de certificação ambiental do próprio porto.

Os relatórios passarão a ser editados e disponibilizados nas páginas *web* das AP's, em conjunto com os Relatórios e Contas das empresas, a partir de 2008.

2.2. Actividades em áreas de domínio público sob jurisdição portuária

- Clarificar regras e procedimentos de forma a torná-los mais transparentes;
- Fomentar a competitividade dos portos.

2.2.1. Operação Portuária

O quadro jurídico actual das operações portuárias assenta num conceito de limitação da intervenção da autoridade portuária na prestação ao público do serviço de movimentação de cargas, privilegiando para esse efeito a forma de concessão.

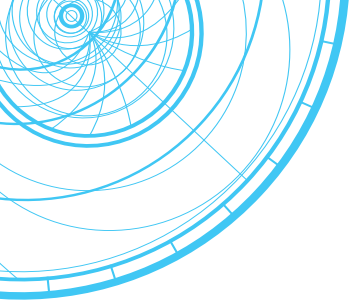
Sem prejuízo de, na última década, se ter privilegiado e sucessivamente afirmado a figura da concessão de serviço público como a mais adequada à prestação de serviços de movimentação de cargas, a verdade é que coexistem (ou podem coexistir) no nosso sistema portuário terminais cuja exploração é objecto de uso privativo, ao abrigo de licenciamentos ou concessões para este efeito.

A necessidade de aperfeiçoamento dos normativos constantes do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto e do Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro, no quadro da elaboração da Lei dos Portos deverá seguir as seguintes orientações:

- O princípio do serviço público de movimentação de cargas ser assegurado, preferencialmente, por operadores privados, num quadro de garantia das condições de concorrência e do interesse da economia nacional;
- O regime regra da operação portuária é o desta ser assegurada por privados através de concessões de serviço público, atribuídas por procedimento concursal;
- O Governo deve dispor da possibilidade de atribuir concessões por ajuste directo, depois de consultadas duas ou mais empresas, designadamente, nos casos das modalidades "BOT" (*Built-Operation-Transfer*) e "BOOT" (*Built-Own-Operation-Transfer*). Esta hipótese deverá estar condicionada a determinados

pressupostos, fundados no manifesto interesse da adjudicação para a economia nacional e sujeito a parecer prévio do IPTM;

- O título de uso privativo de parcelas sob jurisdição portuária para movimentação de cargas apenas será justificado:
 - Se o mesmo serviço não puder ser assegurado, em condições semelhantes, por um terminal de serviço público;
 - For manifesto o interesse para a economia nacional; e
 - Não distorça a concorrência;
- Os processos de concessão de serviço público e de títulos de uso privativo (concessão ou licença) são aprovados pelo Governo, após parecer vinculativo da entidade reguladora do sector (IPTM), desde que envolvam um período de concessão superior a 10 anos. Nos restantes casos, a competência caberá às AP's, com parecer prévio do IPTM;
- À entidade reguladora caberá a monitorização das concessões e dos títulos de uso privativo, através da informação recebida das administrações portuárias e no quadro de um processo transparente de prestação de informação pelas concessionárias, designadamente no que respeita à transmissão de informação sobre a factura portuária;
- O prazo máximo das concessões de serviço público deverá manter-se em 30 anos, devendo o prazo em concreto de cada concessão ser definido em função do tempo necessário ao retorno do capital investido;
- Deverão estar excluídas da operação portuária de movimentação de cargas nas áreas portuárias de prestação de serviço público:
 - As operações realizadas em áreas logísticas ou similares;
 - As operações de carga, descarga e trasfega de combustíveis e produtos petrolíferos e de outros produtos líquidos a granel, quando, neste último caso, se processe em terminais especializados, entendendo-se que um terminal especializado dispõe de estruturas, instalações e meios especiais de carga e descarga que o habilitam a efectuar a movimentação de cargas idênticas e homogêneas, de modo maioritariamente automático, constante e uniforme;
 - As operações realizadas nos terminais em que se venha a justificar o regime de excepção, em função da necessidade de incrementar a competitividade dos portos nacionais, no quadro de uma solução participada que garanta a paz social;
 - As operações realizadas sob o controle das autoridades militares e que envolvem embarcações militares ou do Estado, bem como as que tenham por objecto material militar ou de interesse para a defesa nacional;
 - As operações determinadas pelas necessidades de assistência ou de salvação de embarcações, de remoção de cargas dos meios sinistrados ou de mercadorias achadas ou arrojadas quando se realizem sobre a direcção da autoridade marítima competente;
 - As operações de controlo, segurança ou fiscalização que assumam natureza aduaneira, policial, sanitária ou portuária, quando sejam determinadas pelas autoridades competentes;



- As operações de abastecimento do próprio navio, seus passageiros e tripulação, designadamente em sobressalentes, material de bordo, mantimentos, combustíveis e lubrificantes;
 - As operações de carga, descarga e trasfega de produtos químicos cujas características imponham a observância de regras de actuação e de procedimentos de segurança adequados à especificidade da operação;
 - As operações de recepção expedição e arrumação em parques de veículos automóveis, atrelados e outro material rolante, quando efectuadas em momento anterior à carga ou posterior à descarga do navio;
 - As operações de peação ou despeação de cargas, abertura e fecho de escotilhas e remoção de carga a bordo dos navios, quando realizadas exclusivamente pela tripulação com meios operacionais próprios das embarcações;
 - As operações de varredura e limpeza a bordo, bem como de carga, descarga e arrumação de mercadorias em embarcações de tráfego local, quando efectuadas com recurso aos meios próprios da embarcação;
 - As operações de carga ou descarga de meios de transporte terrestres efectuadas exclusivamente com equipamentos nele instalados, bem como a arrumação de mercadorias no seu interior ou a sua entrega efectuada pela respectiva tripulação, em fase posterior à descarga ou anterior ao início da carga para navios;
- O licenciamento das Empresas de Estiva deverá ser assegurado pelo IPTM, a quem competirá assegurar um registo único. Cada uma das AP's definirá os critérios específicos para operação em cada porto, que deverão ser avaliados e validados pelo IPTM, sendo cada uma das AP's responsável pela emissão de um certificado de conformidade que, em concreto, habilita a empresa de estiva a operar nesse porto.

2.2.2. Náutica de Recreio

A Lei dos Portos terá de equacionar para as infra-estruturas de navegação de recreio sob jurisdição portuária soluções que, por um lado, maximizem a sua utilização e, por outro lado, introduzam critérios de eficiência e transparência na atribuição da sua exploração a entidades terceiras e que tenham em conta a realidade sócio-económica em que se inserem.

Assim, a elaboração da Lei dos Portos no que diz respeito à náutica de recreio terá em conta as seguintes orientações:

- O regime regra de exploração de Portos de Recreio deverá ser o da concessão de serviço público a privados, mediante procedimento concursal;
- Deverá ser prevista a possibilidade de concessão por ajuste directo – com faculdade expressa de subconcessão – a municípios ou associações de municípios;
- Os projectos de marinas de recreio que integrem áreas residenciais, comerciais ou de lazer devem ser previamente aprovados por instrumentos territoriais. A gestão da área de apoio náutico deverá seguir as regras relativas aos demais portos de recreio;
- No caso de infra-estruturas simples de apoio ao recreio náutico, deverá ser prevista a possibilidade de acordo de exploração com associações de utilidade pública sem fins lucrativos;
- É prevista a possibilidade de licenciamento de actividades não portuárias, em geral, por períodos até 10 anos.

2.2.3. Portos de Pesca

No que respeita às infra-estruturas de apoio à pesca e aos núcleos de pesca dotados de infra-estruturas simples, reafirmam-se os objectivos já enunciados de reavaliação articulada entre as AP's do desempenho dos respectivos contratos com a Docapesca, bem como de, sempre que viável, retirar este tipo de infra-estruturas da responsabilidade do IPTM.

Não obstante, esta é uma realidade que deve ser tratada na Lei dos Portos, tendo em conta as seguintes orientações:

- Consagrar soluções normativas de contratualização da exploração com entidades terceiras, designadamente municípios ou associações de municípios;
- Prever expressamente a possibilidade de delegação nos municípios ou em associações de municípios a gestão dos contratos de exploração destas unidades;
- Prever a possibilidade de concessão por ajuste directo – com faculdade expressa de sub-concessão – a municípios ou associações de municípios.

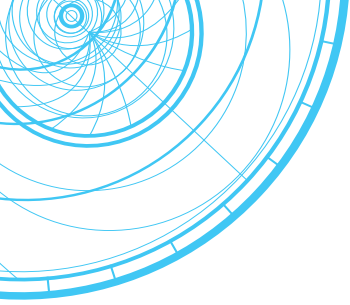
2.3. Trabalho Portuário

- Racionalização e Flexibilização do Trabalho Portuário para uma maior Competitividade dos Portos

Tendo presente os objectivos transversais às presentes orientações estratégicas de modernização e incremento da competitividade do sistema portuário nacional, importa criar condições que promovam a racionalização e flexibilização do trabalho portuário que tem um peso significativo na factura portuária.

A realidade do trabalho portuário em Portugal não pode ser dissociada do seguinte contexto:

- Em toda a Europa (com excepção da Suécia) existem empresas de mão-de-obra portuária com objectivos semelhantes às do nosso país, embora com estrutura e âmbito de intervenção diversificado;
- Apesar do trabalho portuário ser tratado ainda de forma específica na maioria dos países europeus, a situação existente em Portugal configura condicionamentos muito acima dos que existem na generalidade dos países, nomeadamente nos países cujos portos mais directamente concorrem com os portos nacionais;
- Existem objectivamente “picos” de trabalho nos portos que implicarão sempre a existência de uma “pool” de trabalhadores que lhes dê resposta;
- O incremento da competitividade dos portos nacionais e das empresas que neles operam depende, em grande medida, dos agentes sociais e económicos, os quais devem ser parte do processo de modernização do sistema portuário nacional.



No quadro da elaboração da Lei dos Portos deverão, obrigatoriamente, ser reequacionadas as seguintes questões relativas ao trabalho portuário:

- Âmbito do trabalho portuário nas áreas de jurisdição portuária afectas a serviço público e a uso privativo, de acordo com as orientações para a operação portuária;
- Aptidão profissional dos trabalhadores portuários;
- O Trabalho Eventual;
- O contexto das Empresas de Trabalho Portuário;
- Efectiva existência de um quadro de pessoal permanente nas empresas de estiva.

2.4. Regime do Sistema Tarifário

- Aumentar a competitividade externa dos portos nacionais;
- Harmonização de Procedimentos no Tarifário dos Portos;
- Regulação na Fixação e Aplicação de Tarifas;
- Manual de Boas Práticas.

O sistema tarifário é uma componente fundamental de actividade portuária, que justifica o seu tratamento na Lei dos Portos, de acordo com princípios comuns e medidas de harmonização de procedimentos de aplicação das tarifas nas diferentes autoridades portuárias, assentes em cinco vectores:

- A necessidade de assegurar uma vantagem competitiva dos portos nacionais relativamente aos seus principais concorrentes estrangeiros;
- A necessidade de assegurar uma articulação dos regulamentos de tarifas de cada porto e avaliar a sua sustentabilidade económica e comercial, com o objectivo de evitar distorções às regras da concorrência;
- A constatação da necessidade de se proceder a alguns ajustamentos e actualizações dos normativos existentes (Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro), tendo em conta a experiência da sua aplicação prática e a evolução dos mercados portuários;
- A verificação da importância de melhorar o nível de harmonização de procedimentos de aplicação das tarifas pelas diferentes autoridades portuárias;
- A possibilidade de discriminação positiva nas tarifas que privilegiem serviços ou linhas estratégicas que se pretendam incrementar pela sua importância para o desenvolvimento do sistema portuário e da economia nacional.

Desta forma, a elaboração de regulamentos do sistema tarifário, norteados pelos princípios atrás enunciados, deverá prosseguir de acordo com as seguintes orientações:

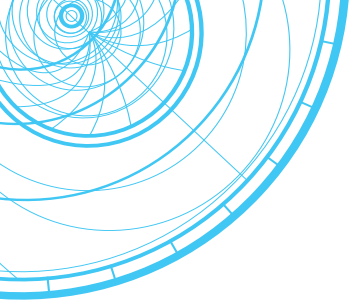
- Elaboração em 2007, pelas autoridades portuárias, dos respectivos regulamentos;
- Elaboração em 2007, pelas restantes autoridades públicas que intervêm nos portos, dos respectivos tarifários;
- Criar uma nova taxa, ou incorporá-la nas já existentes, correspondente aos serviços prestados no âmbito da implementação das medidas previstas no Código ISPS, visando a recuperação dos custos suportados pelas autoridades portuárias ou operadores das instalações portuárias, no que respeita ao reforço da protecção dos navios, das instalações portuárias e do porto;
- Utilização dos conceitos harmonizados, para aplicação do novo sistema tarifário, fazendo com que a uma mesma realidade de facto corresponda uma mesma qualificação jurídica, interpretada de igual modo por todas as AP's, sendo o principal objectivo o de potenciar a harmonização na aplicação de procedimentos associados;
- Criar condições de aplicação das reduções do tarifário, previstas nos princípios enunciados;
- Elaboração em 2007, pelo IPTM com colaboração das AP's, de um "Manual de Boas Práticas", aplicável, igualmente, em todas as Administrações Portuárias que, nomeadamente, preveja a forma de articulação entre os agentes e a Administração no âmbito da aplicação do Regulamento do Sistema Tarifário.

3. Melhoria das condições de operacionalidade da unidade portuária

3.1. Simplificação de Procedimentos e Integração modal de fluxos informacionais

- Redução dos tempos de permanência e de imobilização nos portos;
- Redução dos custos de utilização dos portos nacionais;
- Desburocratização;
 - A Janela Única Portuária: Os Projectos PCom e PIPE;
 - A Integração de Portugal nas Auto-Estradas do Mar: Projecto PORTMOS;
 - A Janela Única Logística.

A evolução tecnológica das últimas décadas conduziu a um novo paradigma de aborgadgem do aparelho produtivo que passou a ter um controlo distribuído e em rede, introduzindo mudanças profundas nos processos que tratam e disponibilizam a informação em qualquer localização do mundo, constituindo-se como um factor essencial de competitividade.



O Governo assume, assim, como prioritário e estratégico concretizar um conjunto integrado de acções ao nível de simplificação de procedimentos e de integração modal de fluxos informacionais, das quais se destaca:

- A Janela Única Portuária:
 - O projecto PCom, Plataforma Comum Portuária;
 - O projecto PIPE, Procedimentos e Informação Portuária Electrónica;
- O projecto PORTMOS;
- A Janela Única Logística.

Trata-se de um conjunto integrado de acções, no quadro mais vasto do Plano Tecnológico, que permitirá revolucionar, de forma decisiva, as condições de operacionalidade dos nossos portos, constituindo-as como uma referência internacional de melhores práticas de simplificação, com recurso às novas tecnologias.

3.1.1. A Janela Única Portuária

A Janela Única Portuária é sustentada em procedimentos simplificados, harmonizados e em suporte electrónico, disponibilizando um único contacto para a interacção com um “nó” onde a informação é colocada uma só vez e chega a todas as entidades que prestam serviço naquele “nó” quer no que respeita ao meio de transporte, quer à mercadoria obtendo-se as respectivas respostas pelo mesmo canal.

Os projectos que permitem desenvolver nos portos nacionais a Janela Única Portuária são:

- O projecto PCom, que permitirá definir e desenvolver em três dos principais portos nacionais (APDL/APL/APS) a info-estrutura necessária ao funcionamento da “Janela Única Portuária” e integrar oficialmente as Alfândegas portuguesas neste relacionamento electrónico, entidade da máxima importância nos processos de navios e mercadorias nos portos;
- O projecto PIPE que, com base nos resultados do PCom, garantirá a implementação do modelo de “Janela Única Portuária” em todos os portos nacionais e a simplificação/harmonização de procedimentos com todos os agentes económicos e restantes Autoridades (Marítima, Sanitária, Veterinária, Fronteira e Policiais), ficando todos os portos com um “modus operandi” harmonizado.

De destacar que a implementação da “Janela Única Portuária” está inscrita no Simplex 2006, tendo sido considerada com uma das 30 medidas de destaque.

Projecto PCom, Plataforma Comum Portuária

O projecto PCom tem como objectivo a concepção de uma plataforma tecnológica centralizada e localizada em cada Autoridade Portuária, que funcione como piloto para a implementação da filosofia de “Janela Única Portuária” em Portugal, com a função de suportar electronicamente o relacionamento entre todos os actores públicos e privados do nó “porto”.

Esta “Janela Única” permite que o relacionamento de todas as entidades estatais que trabalham nos portos passe a ser por via electrónica, exercendo a função de *broker* da informação portuária, de modo a permitir que os agentes económicos se liguem a um só sistema e apresentem a sua informação por uma única via, independentemente dos destinos a alcançar, obtendo pela mesma via os respectivos despachos para os Navios e para as Mercadorias.

Este projecto contempla um investimento global ao nível das três Autoridades Portuárias (APDL, APL e APS) promotoras de 1,25 milhões €, devendo estar concluído em Dezembro do corrente ano.

No domínio da segurança marítimo-portuária, o PCom permite:

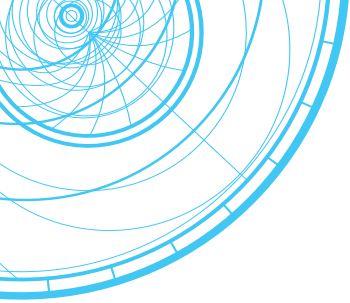
- Assegurar electronicamente todos os despachos e autorizações relativas aos códigos internacionais aplicáveis (Hazmat, ISPS, SafeSeaNet, etc.), disponibilizando *on-line* toda a informação relevante para o efeito, com segregação por perfil de utilizador;
- Implementar todos os requisitos de segurança e confidencialidade da informação, devendo ser reconhecida por todos como credível e efectivamente facilitadora de procedimentos e eliminadora de redundâncias.

O PCom está a ser desenvolvido em parceria com a DGAIEC – Direcção-Geral das Alfandegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, de forma a integrar o sistema SDS – Sistema das Declarações Sumárias das Alfandegas na “Janela Única Portuária”, implementando o despacho aduaneiro electrónico, quer para o “meio de transporte”, quer para as “mercadorias”:

- Em termos de infra-estrutura informática foram realizados os desenvolvimentos necessários nas três Autoridades Portuárias (APDL, APL e APS), que interligam com a infra-estrutura da DGITA – Direcção-Geral de Informática e Apoio aos Serviços Tributários e Aduaneiros, através de uma VPN-IP, de forma a ser possível comunicar com o SDS – Via Marítima;
- Em Fevereiro de 2006, foi concluída e publicada a Norma Nacional do Manifesto de Mercadorias Electrónico, quer no formato em EDIFACT (IFCSUM), quer em XML, peça essencial para a definição e formação dos dados constituintes da Declaração Sumária das Mercadorias. Foi, entretanto, elaborada e aprovada toda a documentação de definição processual e de definições de implementação referente ao “processo do meio de transporte” e ao “processo das mercadorias”, necessária à programação dos sistemas informáticos para o despacho electrónico dos Navios e das Mercadorias;
- Em Junho de 2006, foi celebrado o protocolo entre a DGAIEC e a APDL/APL/APS que cria as condições para que o despacho aduaneiro electrónico seja oficial para os agentes económicos através da “Janela Única Portuária”. As três Autoridades Portuárias procederam à programação das definições anteriormente referidas no PCom, tendo decorrido prévia e paralelamente as necessárias acções de formação aos agentes económicos;
- A partir do dia 3 de Julho, o manifesto electrónico passou a ser entregue por via electrónica por agentes de navegação piloto, estando em curso a sucessiva generalização deste procedimento a todos os agentes de navegação;
- Os testes conjuntos de integração PCom e SDS constituem o último momento para a conclusão e disponibilização do despacho aduaneiro electrónico dos “meios de Transporte” e das “mercadorias” na “Janela Única Portuária”.

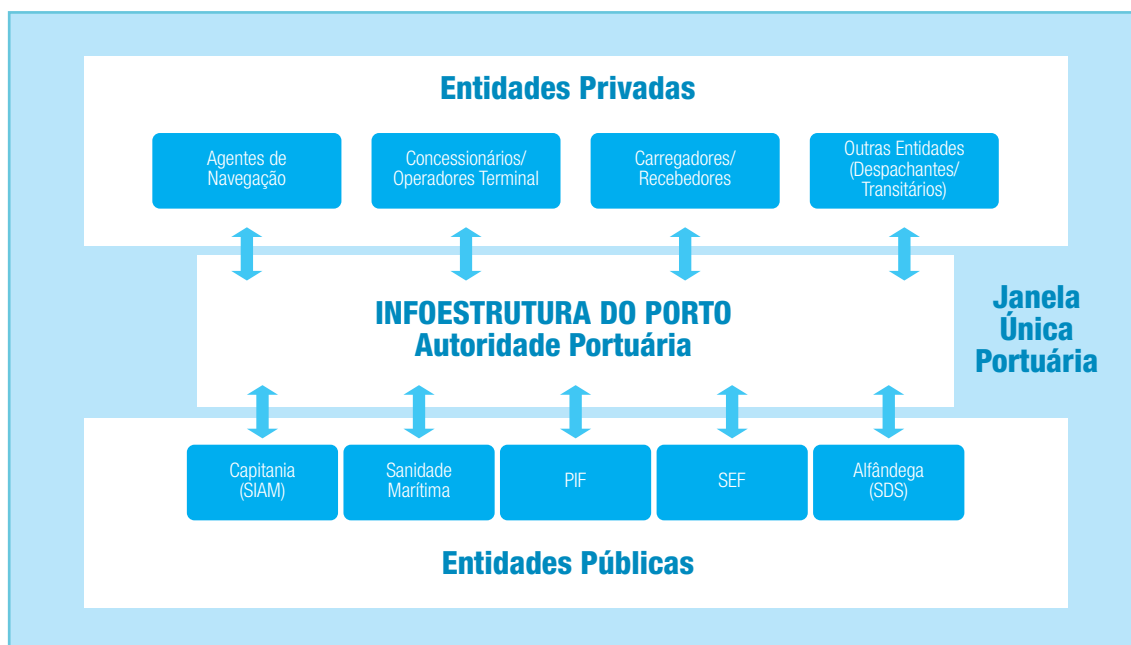
O projecto PCom permite:

- Aumentar a celeridade dos despachos de navios e de mercadorias através do relacionamento de todos os actores públicos e privados em suporte electrónico;
- Criar condições para a remoção sustentada de grande parte dos constrangimentos do transporte marítimo que o desqualificam comparativamente a outros meios de transporte, designadamente maior burocracia, falta de harmonização e de procedimentos;



- Criar condições para a integração na cadeia de transporte, com a minimização da ruptura do transporte das mercadorias nos portos e com a completa adaptação à multimodalidade;
- Promover a adaptação das melhores práticas já aplicadas noutros meios de transporte, incluindo as transacções comerciais simplificadas e o comércio electrónico;
- Planear o despacho operacional e de segurança realizado em antecipação, reduzindo os atrasos no tempo de trânsito das mercadorias em porto;
- Reduzir os tempos de tratamento aduaneiro das Mercadorias;
- Controlar em tempo real a informação essencial para suporte efectivo ao combate à fraude e evasão fiscal;
- Aumentar a transparência dos procedimentos portuários e dos elementos de facturação dos vários actores envolvidos nos serviços aos navios e às mercadorias;
- Permitir o rastreio da passagem das mercadorias em porto e implementação total do conceito de inventário em movimento para os sistemas logísticos que utilizam os portos;
- Aumentar a atractividade do transporte marítimo por efeito da eficácia e fiabilização dos processos portuários.

FIGURA 26 - PROJECTO PCOM



Fonte: APP

Com objectivos idênticos, está também a ser desenvolvido um projecto designado por “Sistema Integrado de Informação Portuária” para os restantes portos. Este projecto consiste no desenvolvimento de uma aplicação informática dos novos Centros de Despacho de Navios, para troca de informação entre vários actores da Comunidade Portuária, evitando o uso de papel (criação da chamada Janela Única Portuária Electrónica com acessos pela Internet, para os portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Portimão e Faro).

Projecto PIPE, Procedimentos e Informação Portuária Electrónica

O projecto PIPE realizará na 1.ª Fase o levantamento da situação actual de procedimentos e requisitos de informação em todos os portos nacionais (contemplando também um *Benchmarking* das melhores práticas internacionais) e, posteriormente, a reengenharia total dos processos e fluxos de informação nos portos, da qual resultará um modelo de referência nacional.

Este modelo de referência nacional contempla, desde logo, o alargamento da filosofia de "Janela Única Portuária", bem como todo o trabalho já realizado ao nível do PCom, incluindo o relacionamento electrónico com a DGAIEC, a todos os portos portugueses. Os fluxos informacionais com as restantes Autoridades (marítima, sanitária, veterinária, fronteiras e policiais) serão redesenhados no PIPE, concretizando, assim, um modelo de referência nacional, baseado em procedimentos simplificados e harmonizados em suporte electrónico, com níveis de serviço definidos.

Ainda na 1.ª Fase, o PIPE contempla, também, a elaboração do modelo de funcionamento da Comissão Nacional de Facilitação FAL-IMO e, sempre que necessário, serão preparadas propostas de alteração legislativa para agilizar os procedimentos e tornar possível a desmaterialização a 100% dos processos de escalas de navios e mercadorias para todos os actores participantes no negócio portuário e no transporte marítimo.

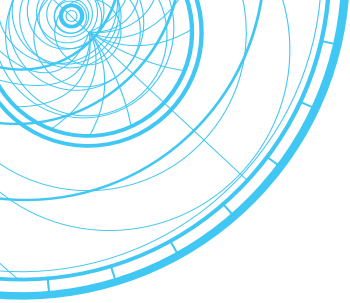
Na 2.ª Fase do PIPE, todos os portos deverão elaborar um plano de convergência para o modelo de referência, de forma a existir futuramente um modelo de funcionamento similar e simplificado em todo o sector, sustentado na filosofia de “Janela Única Portuária”.

Os principais macro-processos alvos deste projecto são:

- Processo de meio de transporte – procedimentos à chegada, durante e à largada de embarcações, incluindo os sub-processos de mercadorias perigosas, recolha de resíduos, passageiros e tripulações;
- Processo mercadorias – trânsito das mercadorias pelo porto, incluindo os sub-processos de controlo da sua movimentação e a conferência de terminais.

Sobre estes dois macro-processos, os objectivos a atingir são os seguintes:

- Conhecimento da situação actual e práticas em uso nos portos portugueses;
- Simplificação, normalização e harmonização de procedimentos;
- Definição de normas nacionais e padrões de serviço;
- Normalização de regulamentos, editais e outros normativos;
- Generalização da troca de informação para a prestação de serviços, por via electrónica;
- Estabelecimento das melhores práticas identificadas em portos europeus;
- Elaboração de manuais de procedimentos e níveis de serviços;



- Estabelecimento de plano de implementação das acções de convergência a desenvolver nos portos;
- Evolução das aplicações informáticas de gestão portuária.

O PIPE é promovido pela APP – Associação dos Portos de Portugal, e tem comparticipação comunitária pela Linha Orçamental das Redes Transeuropeias de Transporte (RTE-T), com uma taxa de comparticipação comunitária de 50%, conforme decisão da Comissão C(2003) 5340 de 23/12/2003, para um valor global previsto de 3 milhões €.

Em termos de calendarização das actividades a desenvolver, as duas fases estruturam-se da seguinte forma:

- 1ª Fase – Análise da situação actual e reengenharia de processos (2006)
 - O enquadramento estratégico do projecto baseado numa visão preliminar dos processos, actividades e procedimentos presentes noutros projectos a decorrer, nomeadamente o projecto PCom, e em entrevistas com os principais agentes da comunidade marítimo-portuária;
 - A compreensão global dos processos documentais em vigor nos portos envolvidos, assim como a avaliação das melhores práticas de cada um;
 - Realização de *Benchmarking* internacional;
 - Reengenharia de processos e elaboração de um Manual de Procedimentos Portuários, que conterà a descrição dos novos processos, com os novos procedimentos;
 - Elaboração da documentação técnica que suportará a definição dos respectivos formulários electrónicos e guias EDI (EDIFACT e XML);
 - Elaboração de um plano de formação a ser lançado num *workshop* nacional e ministrar a formação;
 - Elaboração de um plano de implementação da convergência em cada porto;
 - Concepção de proposta de projecto de Regulamento da Comissão Nacional de Facilitação;
 - Elaboração de propostas de alterações legislativas e regulamentares;
- 2ª Fase – Implementação da Reengenharia dos processos (2007)
 - Concurso público internacional para implementação dos resultados da reengenharia de processos da 1.ª Fase;
 - Desenvolvimento e “upgrade” dos sistemas informáticos de gestão portuária, tendo em consideração a normalização, simplificação e harmonização de procedimentos alcançada com a implementação das soluções apontadas pelo estudo elaborado na primeira fase;
 - Adaptação dos sistemas informáticos de gestão portuária às facilidades conseguidas pela Internet, possibilitando que toda a informação associada à movimentação de navios e respectiva carga, durante as escalas no porto, flua entre todos os intervenientes, de um modo fácil, rápido e seguro, com custos de exploração baixos;
 - Implementação das propostas de alteração legislativa resultantes do estudo;
 - Operacionalização do conceito de “Janela Única Portuária” em todos os portos, onde todos os intervenientes na operação portuária possam, sem recurso a outro meio, fornecer e receber informação sobre o movimento de navios, passageiros e mercadorias que escalam os portos de Portugal.

Os benefícios esperados do projecto PIPE são:

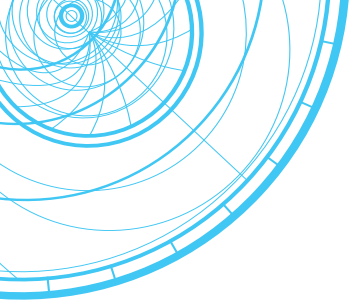
- Eliminação ou redução do impacto negativo da burocracia na actividade marítimo-portuária;
- Eliminação ou redução das actividades não geradoras de valor;
- Harmonização, normalização e maior celeridade dos processos e procedimentos entre os portos e entre os diversos intervenientes da comunidade portuária com o objectivo central de beneficiar o Cliente final – os múltiplos operadores, agentes e autoridades devem actuar de forma articulada e coordenada para permitirem a celeridade dos processos e a redução do tempo de intermediação;
- Potenciar o porto na sua função de “tabuleiro do xadrez logístico dos transportes” ou de “interface de passagem” promovendo soluções de intermodalidade;
- Melhoria e avaliação contínua do desempenho dos processos portuários, estimulados pela adopção de *best practices* e *benchmarking*;
- Disponibilização de informação de gestão credível em tempo útil – pressupõe a normalização da informação e seu formato (EDIFACT, XML) que é partilhada entre os diversos intervenientes da comunidade portuária;
- A definição de normas nacionais onde estejam explícitos procedimentos, informação necessária e padrões de serviço de cada entidade;
- Encontrar soluções para a prestação de serviços por via electrónica (*electronic service delivery*), tendo em conta:
 - Os procedimentos oficiais exigidos pela legislação nacional e directivas comunitárias, identificando os constrangimentos existentes e propondo um plano de acção para a sua evolução;
 - Os regulamentos, editais e outros normativos emitidos pelas autoridades públicas com intervenção nos portos, identificando os constrangimentos existentes e propondo um plano de acção para a sua evolução;
 - As exigências de troca de informação de suporte às transacções comerciais entre e com entidades privadas, uma vez que estas entidades actualmente também são co-responsáveis pelo volume de circulação de papel nos portos nacionais.

3.1.2. PORTMOS: Integração de Portugal nas Auto-Estradas do Mar

Na construção do mercado interno comunitário, a constituição de Redes Trans-Europeia de transportes (RTE-T) foi sempre um desígnio estratégico, passando por várias fases de implementação e de evolução.

A interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais dos Estados-membros são factores essenciais para a prossecução do mercado único e o reforço da coesão económica e social, pelo que na última revisão das orientações comunitárias das RTE-T o conceito de rede também evoluiu.

As decisões mais recentes da Comissão Europeia apontam para a total integração dos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, e também para a total interoperabilidade dos diferentes modos de transporte numa verdadeira rede intermodal, incorporando nas infra-estruturas de transporte de interesse comum as Auto-estradas do Mar como conceito inovador para se ultrapassar os congestionamentos rodoviários.



Considerou-se que as Auto-estradas do Mar deveriam constituir substitutos e prolongamentos das auto-estradas terrestres, tanto para evitar corredores saturados, como para proporcionar acesso a Países separados por mar do resto da União Europeia. Esta definição funcional, passou a ser válida tanto para o transporte de passageiros como para o transporte de mercadorias através da utilização de embarcações *Ro-Ro* ou de tráfego contentorizado.

No âmbito da RTE-T, o Projecto Prioritário n.º 21 relativo às Auto-estradas do Mar considera de interesse comum as acções desenvolvidas nos seguintes corredores:

- Auto-estrada do Mar Báltico;
- Auto-estrada do mar da Europa Ocidental (incluiu o Arco Atlântico);
- Auto-estrada do mar do Sudeste da Europa;
- Auto-estrada do mar do Sudoeste da Europa.

No seguimento das recomendações da reunião ministerial sobre o Alargamento da Europa no sector dos transportes¹³, a Comissão Europeia decidiu criar¹⁴ o Grupo de Alto Nível para abordar a extensão dos eixos prioritários da Rede Transeuropeia de Transportes aos novos países e regiões vizinhas. Do relatório do Grupo de Alto Nível, intitulado Redes para a Paz e Desenvolvimento, referem-se:

- A identificação de cinco eixos transnacionais que alargam e completam os principais eixos das RTE-T com as redes dos países vizinhos;
- De entre os cinco eixos a designação de um formado pelas Auto-estradas do Mar (PP n.º 21) e seu prolongamento – ligação das áreas do Mar Báltico, do Mar Barrents, do Atlântico, do Mediterrâneo, do Mar Negro e Mar Cáspio, assim como com os países marítimos com extensão através do canal do Suez à região do Mar Vermelho);
- A adopção de um critério de concentração de tráfego nas Auto-estradas do Mar;
- A adopção de utilização de um critério de selecção de um número limitado de portos, ou sistemas portuários dos países vizinhos.

O interesse de Portugal nas Auto-estradas do Mar saiu reforçado, dada a sua fronteira marítima facilitadora para a articulação entre a Auto-estrada do Mar da Europa Ocidental e a do Sudoeste da Europa, através da extensão daquelas ligações com parceiros de países vizinhos.

A integração de Portugal nas Auto-Estradas do Mar europeias constitui, pois, uma acção estratégica da maior importância para a economia nacional, com grande ênfase nos sistemas de transportes e logístico.

Portugal assume o desafio de integração nas Auto-Estradas do Mar, estando para tal a desenvolver o projecto PORTMOS (*Portuguese Motorway of Sea*), que tem uma dupla importância estratégica:

- Aprofundar o conceito de Auto-estradas do mar;
- Integrar o Sistema Marítimo-Portuário Nacional nas auto-estradas do mar.

O projecto PORTMOS é constituído pelas seguintes fases.

¹³ Ocorrida em Junho de 2004, em Santiago de Compostela.

¹⁴ Decisão da Comissão C (2004) 3618, de 2 de Setembro.

TABELA 27 - PROJECTO PORTMOS

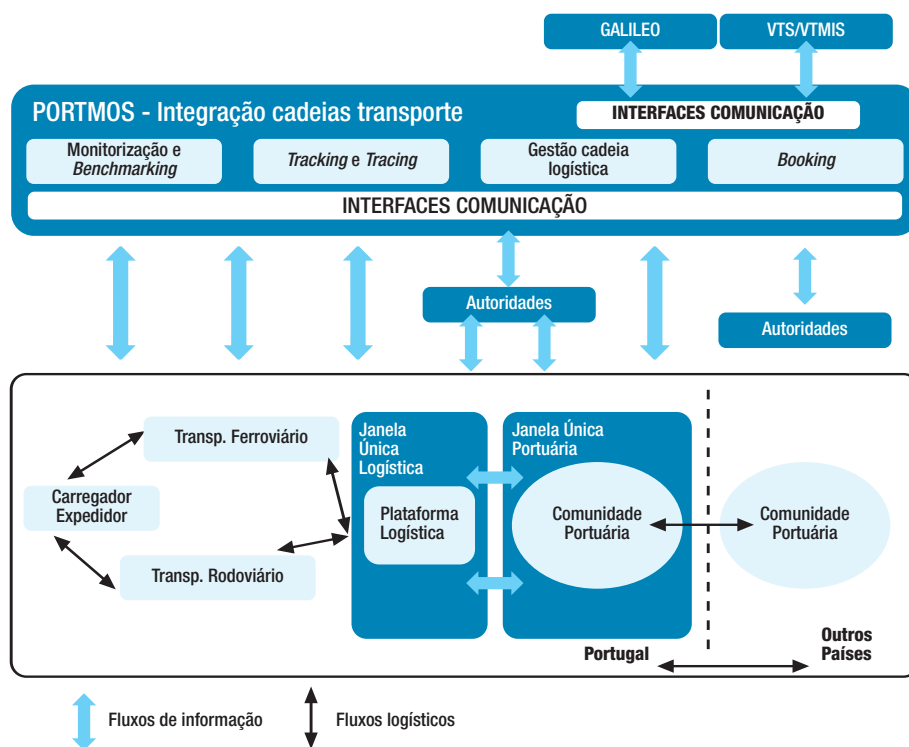
FASES	RELATÓRIOS
1ª	D1 - Resumo sobre o estado actual das auto-estradas marítimas na Europa
	D2 - Proposta de requisitos técnicos, funcionais e organizacionais para as auto-estradas marítimas
	D3 - Quadro jurídico para os procedimentos de concursos
	D4 - Avaliação do impacto da integração dos portos portugueses nas auto-estradas marítimas
2ª	D5 - Requisitos e arquitectura de sistemas para info-estruturas das auto-estradas marítimas
	D9 - Desenvolvimento do sistema e relatório de ensaio (info-estrutura)
3ª	D6 - Panorâmica e dossiers comerciais para a acção-piloto
	D7 - Requisitos e investimentos associados à acção-piloto
	D8 - Avaliação/potencial de mercado da acção-piloto
	D10 - Acção-piloto: relatório de lançamento
	D11 - Acção-piloto: avaliação comercial e quantificação do potencial
	D12 - Relatório final - acções-piloto
	D13 - Relatório final público - global do projecto

Fonte: APP

Este projecto permite contribuir para a definição do conceito e dos requisitos para operacionalidade as Auto-Estradas do Mar, que terão impactes muito significativos no que respeita à organização das cadeias de transporte no espaço europeu, e, em particular, na necessidade de alinhamento entre os portos nacionais e europeus.

Por outro lado, o processo em curso relativo ao projecto VTS Costeiro, integrado com os VTS portuários, aos quais está associado o Sistema AIS de identificação automática de navios, permitirá uma sistemática monitorização de toda a navegação e reforçará a segurança marítima.

FIGURA 27 - INFO-ESTRUTURA INTEGRADA DE SUPORTE ÀS CADEIAS LOGÍSTICAS/CADEIAS DE VALOR ESTENDIDAS



Fonte: MOPTC / SEC

Desta forma, a rastreabilidade de navios, aliada a tecnologias de rastreabilidade de cargas, suportada em tecnologias de *tracking/tracing*, será uma mais valia essencial para o controlo de posicionamento das mercadorias nas cadeias logísticas, que, integradas na info-estrutura dos vários nós dessas cadeias, permitirão o desenvolvimento de uma “Janela Única Logística” essencial para a existência do Sistema Integrado de Gestão da Cadeia de Transporte.

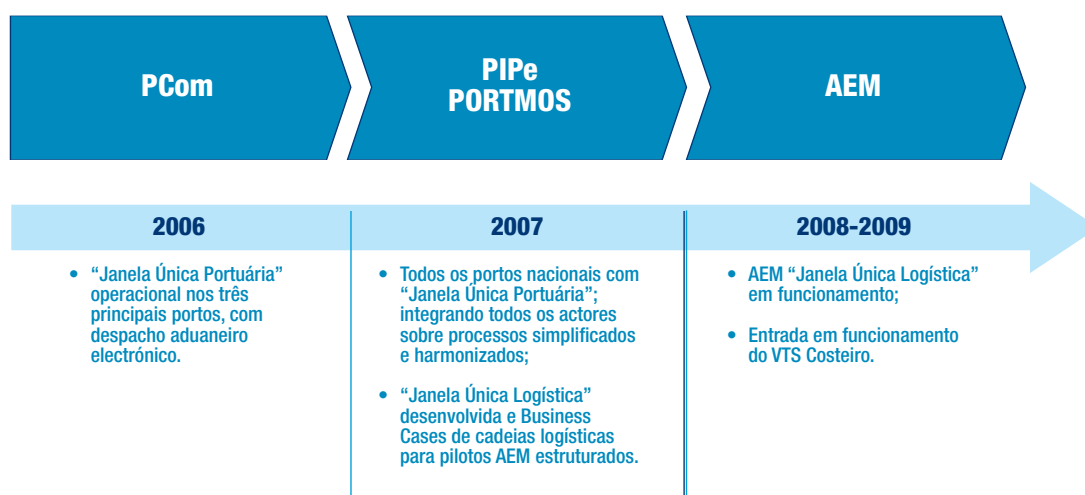
Para garantir que o projecto PORTMOS se traduza em resultados concretos que tenham forte impacto na competitividade do sistema marítimo portuário nacional e na economia nacional irá ser determinante:

- Apoiar os portos e os agentes institucionais e económicos do sector, na realização de investimentos (infra-estruturais, organizacionais, informacionais/tecnológicos) necessários para a sua certificação e envolvimento como actor das auto-estradas do mar;
- Apostar na articulação de sistemas de informação entre os vários elementos que compõem o sistema logístico e portuário – empresas – autoridades, no que diz respeito aos serviços de auto-estradas do mar;
- Reforçar a coordenação entre entidades para a agilização, simplificação e desmaterialização dos procedimentos, para além do já desenvolvido no âmbito da Janela Única Portuária.

Para garantir que em 2007/2008 serão operacionalizados em Portugal serviços de auto-estradas do mar resultantes das candidaturas de projectos em programas da Comissão Europeia, no âmbito RTE-T, estabelecem-se como orientações:

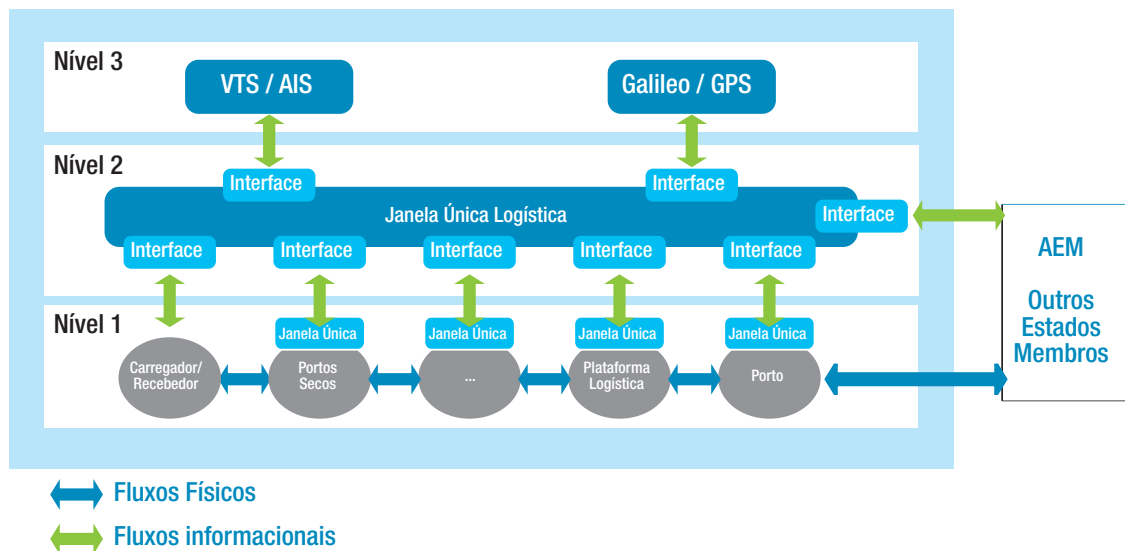
- Desenvolver todo o processo de certificação de actores nacionais e lançar as candidaturas (com outros Estados-membros) para a selecção dos projectos nacionais de auto-estradas do mar, de acordo com os procedimentos definidos pela Comissão Europeia;
- Mobilizar os meios de articulação internacional com outros Estados-membros e também a Comunidade Europeia, que assegurem de uma forma eficaz e eficiente todo o processo de negociação e desenvolvimento de serviços inter-europeus de auto-estradas do mar.

FIGURA 28 - PROJECTO PORTMOS



Fonte: APP

FIGURA 29 - JANELA ÚNICA PORTUÁRIA



Fonte: APP

3.1.3. Janela Única Logística

A Janela Única Logística consiste na info-estrutura de suporte à articulação de toda a cadeia logística nas componentes mar-porto-terra-plataforma logística. Esta info-estrutura garantirá a interoperabilidade informacional do Sistema Marítimo-Portuário e da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, constituindo-se como uma importante ferramenta para que os portos nacionais e restantes nós das cadeias logísticas se posicionem como fontes de incremento de valor nas cadeias logísticas, através da estruturação de serviços competitivos, sustentáveis e livres dos constrangimentos típicos dos que afectam as cadeias convencionais.

A Janela Única Logística, à semelhança da Janela Única Portuária, irá integrar as autorizações alfandegárias à exportação e importação de mercadorias, bem como as restantes autorizações administrativas à saída e entrada de bens no País.

Podem-se destacar como principais benefícios:

- O aumento da competitividade do sistema portuário e intermodal nacional, resultante do desenvolvimento de um suporte informacional de referência ao nível mundial no que diz respeito à integração de cadeias intermodais;
- Uma ruptura com os actuais modelos operacionais e de articulação das cadeias intermodais de base marítima. A info-estrutura irá suportar uma arquitectura de funcionamento que se distingue dos serviços intermodais actuais, fazendo evoluir o conceito unimodal do Transporte Marítimo de Curta Distância para uma lógica enquadradora multimodal de transporte, apresentando um conjunto de características diferenciadoras que sustentam uma nova posição competitiva face a outras alternativas de transporte:
 - Lógica de cadeia de valor para a gestão das cadeias;
 - Abordagem sistémica e intermodal;

- Simplicidade aduaneira e documental;
- Processos avançados e integrados de gestão de tráfego e carga;
- Imagem de qualidade associada aos serviços a operacionalizar;
- O desenvolvimento de um conjunto de novos serviços comerciais intermodais competitivos e sustentáveis que, através da materialização desta info-estrutura, disporão de condições de suporte aplicacional, permitindo um salto organizacional significativo;
- Envolvimento de autoridades do sistema portuário e logístico na concepção de soluções e serviços mais ágeis e com menor carga burocrática associada.

A Janela Única Logística terá uma enorme importância na lógica do transporte porta-a-porta, permitindo a interoperabilidade entre os vários nós das cadeias logísticas, ficando totalmente integrada com a Janela Única Portuária e as Auto-Estradas do Mar.

3.2. Competitividade Fiscal

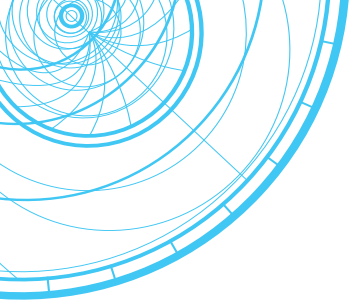
- Colocar o sistema portuário nacional em pé de igualdade com os restantes portos da UE;
- Alteração das regras relativas à cobrança do IVA.

Um dos grandes obstáculos que, ao longo de anos, se tem colocado à competitividade dos nossos portos é o pagamento do IVA no momento do desalfandegamento das mercadorias importadas de países terceiros.

Este facto coloca os portos portugueses numa situação de desvantagem competitiva em relação a outros portos europeus em que o IVA é pago em momento posterior.

Tal tem conduzindo à perda de tráfegos pelos nossos portos, uma vez que os operadores económicos preferem importar mercadorias com destino a Portugal através dos portos do Norte da Europa ou de Espanha, seguindo a mesma para o nosso País por via rodoviária.

Consciente da necessidade de incrementar a competitividade fiscal dos portos nacionais, o Governo introduziu no Orçamento de Estado para 2007 uma alteração ao Código do IVA que permite o pagamento deste imposto, relativo às mercadorias oriundas de países terceiros e que cheguem através dos nossos Portos, nos 45 dias posteriores ao desalfandegamento.



3.3. Aposta nos Sistemas de Gestão da Qualidade

- A Gestão da Qualidade como factor de diferenciação dos Portos;
- O Desenvolvimento harmonizado de Sistemas de Gestão da Qualidade;
- Criar a figura do Provedor do Cliente do Transporte Marítimo.

O desenvolvimento de um sistema de gestão da qualidade constitui uma ferramenta eficaz de gestão e impõe-se como um importante contributo para os processos de inovação empresarial, numa óptica de valorização do cliente.

A implementação de um sistema de gestão da qualidade constitui, assim, uma oportunidade soberana para repensar a organização, verificando-se que, pela utilização sistemática das ferramentas de gestão que advêm da aplicação das normas de referência, resultam, normalmente de:

- Existência de uma visão de "negócio" conhecida e partilhada por todos;
- Liderança do processo pela organização de topo;
- Comunicação interna intensa e eficaz;
- Envolvimento de todos os colaboradores nos processos, através da descentralização e participação de grupos de trabalho;
- Reconhecimento pelo empenho;
- Avaliação constante do processo, por forma a apurar os custos da "não qualidade";
- Liderança pelo exemplo de dedicação e excelência de serviço;
- Investimento na formação e valorização dos colaboradores.

A qualidade, entendida como o "grau de satisfação de requisitos dado por um conjunto de características intrínsecas", requer, para os seus sistemas de gestão, a definição de um conjunto de requisitos adequados à sua cabal avaliação.

Portugal faz parte integrante dos países representados na ISO (Organização Internacional de Normalização), através do Instituto Português da Qualidade. É natural, portanto, que na Administração Nacional, em fase de modernização dos seus modelos de gestão, se adoptem, para a Qualidade, as normas ISO como referencial¹⁵.

¹⁵ NORMAS ISO 9000

As normas da família ISO 9000 são desenvolvidas para apoiar as organizações na implementação e gestão de sistemas da qualidade eficazes, permitindo a gestão de forma sistemática, integrada, consistente e transparente, objectivando a direcção e o controlo das mesmas organizações com sucesso:

- ISO 9000, que descreve os fundamentos de sistemas de gestão da qualidade e especifica a terminologia que lhe é aplicável;
- ISO 9001, que especifica os requisitos de um sistema de gestão da qualidade a utilizar sempre que uma organização tem necessidade de demonstrar a sua capacidade para fornecer produtos que satisfaçam, tanto os requisitos dos seus clientes, como os regulamentos aplicáveis e tenha em vista a satisfação dos seus clientes;
- ISO 9004, que fornece linhas de orientação que consideram, tanto a eficiência, como a eficácia de um sistema de gestão da qualidade; o objectivo desta norma consiste na melhoria do desempenho da organização e na satisfação dos seus clientes e de outras partes interessadas;
- ISO 19011, que dá orientação para a execução das auditorias a sistemas de gestão da qualidade e a sistemas de gestão ambiental.

Gestão da Qualidade no Sistema Portuário

A gestão de qualidade no sistema portuário, encarada com um factor de diferenciação face aos portos concorrentes e aos outros modos de transporte, em particular o rodoviário, visa em geral a melhoria progressiva do serviço prestado, devendo ter em atenção a integração com outras vertentes fundamentais:

- Ambiente (ISO 14001);
- Segurança (OHSAS 18001);
- Segurança nas Tecnologias da Informação (ISO 27001).

No sistema portuário nacional, embora esta matéria esteja amplamente diagnosticada como um factor potencial da melhoria da competitividade, com excepção para a vertente da segurança, são, ainda, poucas as iniciativas desenvolvidas em termos estruturados e com perspectiva abrangente.

A iniciativa do Governo “Um compromisso com a Excelência na Gestão das Empresas e Organismos Tutelados”, ao tornar imperativa a assumpção de uma cultura de avaliação do desempenho e melhoria contínua, vem desencadear definitivamente a implementação dos sistemas de gestão de qualidade. No âmbito do MOPTC, a avaliação do desempenho das administrações portuárias abrangerá indicadores nas seguintes áreas:

- Mercado e clientes;
- Qualidade de serviço;
- Desempenho económico-financeiro;
- Recursos humanos e desempenho social;
- Desempenho ambiental.

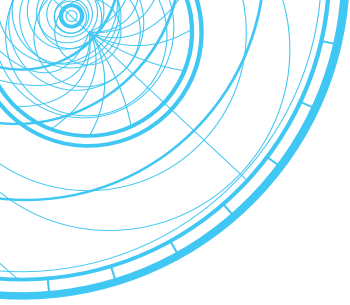
Neste âmbito, são determinadas as seguintes orientações:

- O IPTM e as administrações portuárias deverão, durante o ano de 2007, desenvolver a concepção geral dos sistemas de gestão de qualidade, assim como a identificação e caracterização dos indicadores de base comum, e dar início à concepção dos sistemas específicos, para que se proceda à sua implementação progressiva;
- O sistema portuário nacional deverá prosseguir o objectivo de certificação. Ao implementar um sistema de gestão da qualidade, a organização não tem, em geral, como principal objectivo a certificação, todavia, o valor acrescentado que esta pode representar, através do reconhecimento público, nacional e internacional, por entidade independente e competente, é uma das ambições da gestão de topo na sua tomada de decisão, pelo que deverá prosseguir esse desígnio.

Provedor do Cliente do Transporte Marítimo

O importador ou exportador que utiliza o transporte marítimo nem sempre tem conhecimento da complexidade do mesmo e da quantidade de entidades que intervêm no processo deste meio de transporte. Esta complexidade faz com que a responsabilidade pela eficácia do transporte marítimo se dilua pelas autoridades e empresas envolvidas, nem sempre sendo fácil a identificação dos responsáveis por problemas com que se deparam os carregadores.

Quando se trata de apreciar a correcção e justeza da factura portuária, a dificuldade é ainda maior. O cliente tem o direito de saber a quem paga, quanto paga e em contrapartida de quais serviços, tendo também o direito a receber uma factura transparente que resulte da aplicação de tarifários igualmente transparentes.



Acresce que o tratamento de reclamações tem por norma, quando a reclamação aparece, uma resposta estribada na diluição das responsabilidades, pouco apoiada em factos concretos ou mesmo imputando responsabilidades a quem as não tem, confiando no pouco conhecimento de muitos utilizadores do transporte marítimo no que respeita à forma como se processa este modo de transporte.

A existência de uma entidade independente capaz de analisar reclamações ou esclarecer dúvidas será um contributo importante para a garantia dos direitos de quem utiliza o transporte marítimo. Para além de identificar os responsáveis por eventuais falhas ou abusos cometidos no processo das mercadorias, as suas funções deverão ser, também, didácticas, contribuindo para o aumento do conhecimento do sistema.

Assim será instituída a figura do Provedor do Cliente do Transporte Marítimo, a funcionar junto de cada porto que será designado pelo IPTM, sob proposta da respectiva AP.

3.4. Reforço dos Procedimentos de Fiscalização do Embarque e Desembarque de Mercadorias

- Aumentar a segurança dos portos;
- Dotar os portos nacionais principais de equipamentos de inspecção não intrusiva de contentores.

Considerando o papel que o transporte marítimo assume no contexto da globalização, enquanto processo facilitador, quer pela sua capacidade, quer por ser factor de aproximação inter-continental, impõe-se que este modo de transporte assuma, também, uma função inibidora dos riscos que este fenómeno económico-social comporta.

Num cenário em que até o terrorismo tem um carácter global e em que os fluxos migratórios ilegais assumem formas cada vez mais complexas e imprevisíveis, impõe-se que todos os operadores e autoridades que compõem o sector marítimo-portuário nacional e internacional colaborem no sentido da maximização da segurança nos seus domínios e nas rotas e tráfegos que utilizam.

Desta forma, importa adoptar medidas que garantam a segurança e que permitam, por conseguinte, fomentar a utilização dos portos nacionais, como portos seguros, dando uma resposta adequada e actual no contexto internacional em que estamos inseridos.

Com efeito, o porto de Lisboa foi o segundo porto ibérico a aderir ao programa CSI (*Container Security Initiative*), respondendo, desta forma, à vontade de Portugal de se posicionar na vanguarda da evolução tecnológica inerente aos processos de segurança que se impõem ao comércio marítimo internacional.

Assim determina-se que as AP's procurem dotar os seus portos de equipamento de inspecção não intrusiva de contentores.

4. Melhoria das Condições de Navegabilidade da Costa Portuguesa

4.1. Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo (VTS) no Continente

A costa continental portuguesa é cruzada pelas mais importantes e movimentadas rotas marítimas de e para o Mediterrâneo, África e Ásia, canalizando o tráfego com o Norte da Europa. Muito do tráfego mundial de navios com hidrocarbonetos ou substâncias perigosas cruza diariamente a costa portuguesa.

O risco de acidentes graves, acarretando o aumento da possibilidade de perda de vidas humanas no mar e aumento dos riscos de poluição marítima é real, elevado e permanente, sendo a vigilância marítima uma questão prioritária nacional.

Para diminuir o risco de acidentes e, conseqüentemente, aumentar a segurança marítima, é indispensável dispor de um sistema de controlo de tráfego que cubra as águas nacionais, o qual, entre outras atribuições, monitorizará os navios ao longo da costa por forma a reduzir o risco de colisões e assegurar o cumprimento das convenções e regulamentos internacionais.

Tendo em conta as estatísticas disponíveis em termos de infracções às regras internacionais de navegação, fortemente responsáveis pelos acidentes marítimos, do número de acidentes ocorridos e da perda de vidas humanas no mar, no âmbito da análise de custos e benefícios efectuada para o investimento na instalação de um sistema de controlo de tráfego nas águas costeiras do Continente, estimou-se que a disponibilidade desse sistema permitiria a redução de mais de 65% dos acidentes marítimos na águas costeiras do Continente, o que permitiria uma poupança expectável de 13 vidas humanas por ano.

Neste contexto, o Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo (VTS) no Continente, cuja componente essencial de instalação decorre entre 2005 e 2007, entrará em exploração no início do ano de 2008, permitindo assegurar o controlo de todo o tráfego marítimo até 50 milhas náuticas da costa continental portuguesa e apresentando como principais objectivos gerais melhorar a segurança, na dupla vertente “*safety*” e “*security*”, e a gestão do tráfego marítimo, bem como a preservação do património ambiental na zona costeira nacional.

A riqueza da informação recolhida pelo sistema, que será armazenada numa Base de Dados Nacional de Navegação Marítima, poderá ser disponibilizada a outras entidades competentes, quer nacionais quer estrangeiras, permitindo, através do intercâmbio permanente de dados, aumentar de uma forma eficaz a segurança das águas portuguesas e europeias.

Enquadra-se neste contexto a integração da informação do Sistema VTS Português no sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego marítimo, instituído pela Directiva Comunitária 2002/59/CE de 27 de Junho, transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei n.º 180/2004 de 27 de Julho.

Os objectivos específicos mais relevantes do Sistema VTS Costeiro são:

- Aumentar a segurança marítima nas águas da costa portuguesa e nos Esquemas de Separação de Tráfego (EST) do Cabo da Roca e do Cabo de S. Vicente;
- Proteger e melhorar o ambiente nas águas sob jurisdição nacional, na costa e nas zonas portuárias;
- Melhorar a organização das operações de busca e salvamento na costa;
- Evitar intrusões e o desembarque de pessoal e actividades ilícitas na costa;
- Melhorar o controlo e supervisão das actividades de pesca na costa.

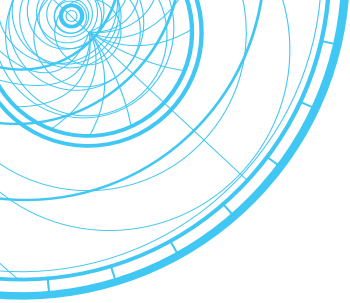


FIGURA 30 - VTS NO CONTINENTE



Fonte: IPTM

O Sistema VTS Costeiro é constituído por sub-sistemas de detecção por radar, AIS (sistema automático de identificação) e por rádio-goniometragem, um sub sistema de comunicações VHF, um sub-sistema meteorológico, uma Base de Dados Nacional de Navegação Marítima e ainda uma rede de transmissão de dados (dados dos sensores e voz) por micro-ondas.

Integra um centro de controlo primário, em construção em Paço de Arcos, um centro de controlo secundário, localizado na zona portuária de Portimão (Ferragudo), oito sites remotos de sensores de vigilância costeira e sistemas VTS portuários em Aveiro, Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão e Faro (todos eles contemplando os vários sub sistemas de detecção referidos).

O Sistema VTS Costeiro representa um investimento total de 101,8 milhões € e apresenta uma Taxa de Rentabilidade Interna Económica de 12,4%, sendo um projecto de elevado carácter estratégico para Portugal com elevadas garantias de viabilidade económica, actuando sobre eixos fundamentais da política nacional e europeia.

Atenta a sua importância comunitária, o projecto está a ser co-financiado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), no âmbito do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes (POAT) do Quadro Comunitário de Apoio 2000-2006, com uma taxa de comparticipação comunitária de 47,9%.

Pela importância fundamental do projecto, deverá o IPTM efectuar atempada e oportunamente todas as diligências que permitam cumprir os prazos estabelecidos e desenvolver contactos com outras entidades públicas com vista à maximização da utilização das potencialidades do sistema, tendo em conta o objectivo de elevar o nível de prestação das funções do Estado.

4.2. Segurança Marítima

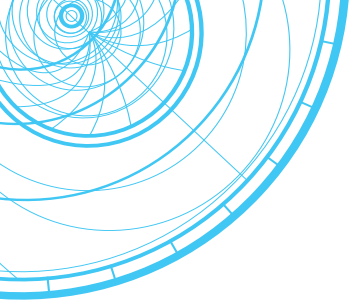
- Garantia e reforço da Segurança Marítima.

Após os ataques perpetrados em 11 de Setembro de 2001, as questões da segurança, mormente da segurança marítima dos Estados costeiros, assumiram relevância acrescida, a qual se fez sentir em diferentes domínios, sendo, desde logo, reconhecida pela própria OMI (Organização Marítima Internacional).

Com efeito, se as questões da segurança dos navios, dos tripulantes e passageiros e das instalações portuárias sempre preocuparam os diferentes Estados, certo é que, hoje, as mesmas são consideradas primordiais, recebendo, assim, atenção acrescida, que se manifesta também ao nível legislativo.

A segurança tem duas componentes: a “*safety*” (segurança marítima, proporcionando todas as condições para que a navegação se possa desenvolver com o menor risco para os tripulantes e para os navios) e a “*security*” (segurança interna em âmbito marítimo, entendida como o conjunto das medidas preventivas a aplicar em âmbito marítimo destinadas a reforçar a protecção dos navios, das instalações portuárias e dos portos).

A preocupação com a protecção do transporte marítimo determinou uma mais eficaz actuação legislativa internacional (nomeadamente comunitária) e nacional. A Convenção SOLAS “*Safety of Life at Sea*”, com um novo capítulo aprovado em 12 de Dezembro de 2002, adoptou o Código Internacional para a Protecção dos Navios e



das Instalações Portuárias – Código ISPS, que entrou em vigor em 1 de Julho de 2004, composto por duas partes – a «A» que é obrigatória e a «B» que é facultativa. Também, ao nível comunitário, foi aprovado o Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março, que introduz o Código ISPS no Direito Comunitário, tornando obrigatórias as partes «A» e «B» para os navios e para as instalações portuárias da União Europeia); e, a Directiva n.º 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro.

Em concreto, a Directiva n.º 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, alargou o âmbito geográfico de aplicação do Código ISPS a toda a área portuária, obrigando os Estados-membros a desenvolver e a implementar formas de cooperação entre todas as entidades intervenientes na área portuária. A Directiva atribui às Autoridades Portuárias obrigações idênticas às das Companhias e das Instalações Portuárias (análise de riscos, medidas de minimização, Plano de Protecção do Porto, etc.).

No domínio de segurança marítima importa salientar as acções recentes do Governo:

- Transposição da Directiva relativa ao Código ISPS, através do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro, antecipando o prazo final de transposição (15 de Junho de 2007);

Este diploma define a estrutura básica de organização interna prevista no Regulamento, estabelecendo a forma como, a nível interno, as entidades e organismos se devem articular e a sua responsabilidade de actuação, bem como a consagração dos diversos planos de protecção no âmbito do Regulamento.

O Decreto-Lei fixa, ainda, o quadro de fiscalização e contra-ordenacional aplicável, os critérios e procedimentos para execução do controlo de protecção no porto nacional (“*Port State Control*”) e as competências mínimas das Organizações de Protecção Reconhecidas (RSO’s).

São, também, fixados os níveis de protecção para os navios, para as instalações portuárias e para os portos, que vão desde o nível de protecção 1 (nível de protecção em que devem vigorar, permanentemente, medidas de protecção mínima adequadas) ao nível de protecção 3 (nível de protecção em que devem vigorar, durante um período limitado, medidas de protecção suplementares especiais devido à probabilidade ou iminência de ocorrer um incidente de protecção, mesmo que não seja possível identificar o alvo).

As entidades nacionais com competência ao nível da segurança marítima são as seguintes:

- **Autoridade Marítima Nacional** – que é responsável pela “segurança” da faixa costeira, no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, exercendo as competências que lhe são atribuídas no âmbito da Lei de Segurança Interna (Decretos-Lei n.º 43/2002 e n.º 44/2002, ambos, de 2 de Março);
- **Autoridades Portuárias** – às quais é cometida a competência em matéria de segurança marítima e portuária nas suas áreas de jurisdição, sendo, nomeadamente, responsáveis pela definição das condições de “segurança” de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial (Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de Março – arts. 1.º e 2.º). São consideradas Autoridades Portuárias as AP’s e o IPTM;
- **IPTM** – designado como Autoridade Competente para a Protecção Marítima, com a missão de coordenar, implementar e supervisionar a aplicação das medidas de protecção previstas no Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março, em relação aos navios e às instalações portuárias, em articulação com as autoridades marítimas e portuárias ao nível local (Despacho Conjunto n.º 168/2004, de 8 de Março, publicado no Diário da República, II Série, n.º 72, de 25 de Março).

- Aprovação do regime jurídico dos EST, através do Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro, e da Portaria n.º 1366/2006, de 5 de Dezembro.

Este Decreto-Lei visa o reforço da segurança marítima e da protecção e preservação do meio marinho ao longo da costa continental portuguesa, em águas territoriais e extra-territoriais, através da criação na ordem jurídica nacional das disposições legais dos novos EST e áreas a evitar (AAE), adoptadas pela OMI, criando corredores de passagem (ascendente e descendente) e impondo obrigatoriedade de informação a navios transportando cargas perigosas.

Assim, o diploma procede à harmonização dos EST do Cabo da Roca e do Cabo de S. Vicente com a nova configuração do EST de Finisterra e, conseqüentemente, revoga o EST das Berlengas, por desnecessário face a esta nova configuração.

Deste modo, a parte mais interior do EST do Cabo da Roca, que se encontrava a cerca de 9 milhas de costa, passa para 14 milhas, enquanto que a parte mais afastada passa de 21 para 35 milhas.

Relativamente ao EST do Cabo de S. Vicente, adoptou-se uma distância mínima à costa igual à da Roca, ou seja 14 milhas. De sublinhar que o anterior EST distava apenas cerca de 5 milhas da costa, o que representa um afastamento para uma distância quase tripla da anterior, passando a via mais afastada de 15 para 35 milhas de costa, tal como Roca.

Com estas alterações, os novos EST ficam mais afastados de zonas com importância para a actividade da pesca, que em boa parte é exercida nesta faixa costeira até algumas milhas da costa.

Juntamente com os corredores de tráfego, criou-se uma AAE que ocupará a anterior zona de tráfego costeiro das Berlengas. As disposições desta nova medida aplicam-se a navios de comércio com mais de 300 toneladas que não devem cruzar esta área, a menos que sejam autorizados a tal pelo Estado português.

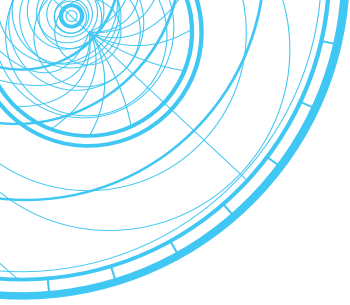
O diploma determina, ainda, que a autoridade competente para assegurar as funções de autoridade de controlo do tráfego marítimo é o IPTM e caracteriza o ilícito cometido pelos navios que não cumpram o estabelecido no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIEAM).

- Apoio à concretização da instalação da AESM em Lisboa, beneficiando, assim, Portugal, desde 14 de Setembro de 2006, da localização de tão importante organismo.

A AESM presta auxílio técnico e científico aos Estados-membros e à Comissão, com vista a uma aplicação correcta da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, ao controlo da sua execução e à avaliação da sua eficácia.

As tarefas confiadas à Agência são numerosas e passam por:

- Assistir a Comissão na elaboração e actualização da legislação comunitária no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição pelos navios, em função da evolução da legislação internacional neste domínio, incluindo a análise dos projectos de investigação;
- Assistir a Comissão na aplicação eficaz da legislação comunitária sobre a segurança marítima;
- Colaborar com os Estados-membros, oferecendo-lhes assistência técnica na aplicação da legislação comunitária;
- Fornecer, à Comissão e aos Estados-membros, informações objectivas, fiáveis e comparáveis e dados sobre a segurança marítima;



- Assistir à Comissão na publicação semestral das informações relativas aos navios cujo acesso aos portos da Comunidade tenha sido recusado e, igualmente, aos Estados-membros na melhoria da identificação e investigação dos navios responsáveis por descargas ilícitas;
- Efectuar as tarefas associadas à vigilância da navegação e do tráfego marítimo;
- Conceber, em cooperação com a Comissão e os Estados-membros, uma metodologia comum para investigar os acidentes marítimos e proceder à análise dos relatórios existentes de inquéritos a acidentes;
- Organizar acções de formação nos domínios de competência do Estado do porto e do Estado de bandeira;
- Fornecer aos Estados candidatos à adesão apoio técnico para a aplicação da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, incluindo a organização de acções de formação adequadas.

Para além das competências acima descritas confiadas à AESM, na sequência do naufrágio dos petroleiros “Erika” e “Prestige”, a Agência passou a assumir novas responsabilidades na área da despoluição.

A Agência é um organismo da Comunidade, dotado de personalidade jurídica. A pedido da Comissão e com o acordo dos Estados-membros, a Agência pode decidir estabelecer os centros regionais necessários à execução das tarefas associadas à vigilância da navegação e do tráfego marítimo, nomeadamente, para assegurar condições de tráfego óptimas para zonas sensíveis.

Em termos gerais, a AESM constitui o organismo técnico que dota a Comunidade dos meios necessários para actuar de forma eficaz, no sentido de melhorar a regulamentação global no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição pelos navios, assistindo a Comissão no processo permanente de actualização da legislação comunitária neste domínio, proporcionando, igualmente, o apoio necessário para garantir a aplicação convergente e efectiva dessa legislação em toda a Comunidade.

Assim, deverão o IPTM e as AP's, no âmbito das respectivas competências, desenvolver as seguintes acções:

- Assegurar uma efectiva fiscalização e monitorização do cumprimento das regras no âmbito da Segurança Marítima, pelo IPTM;
- Assegurar o cumprimento das regras constantes do Código ISPS, nos termos do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro;
- Ajudar à dinamização do Centro Internacional de Luta contra a Poluição do Atlântico Nordeste (CILPAN), o qual é tutelado pelo Ministério da Defesa Nacional, e do qual o IPTM faz parte. O CILPAN decorre do Acordo de Cooperação para a Protecção das Costas e das Águas do Atlântico Nordeste contra a Poluição, vulgo Acordo de Lisboa de 1990 e tem funções de circulação de informação, dinamização e facilitação de contactos;
- Apoiar a realização de conferências internacionais/europeias ao nível da AESM, as quais promovam a divulgação e a formação na área da segurança marítima;
- Incentivar a criação de Pós-graduações e Cursos de Especialização em Segurança e Protecção Marítima, directamente administrados pela referida Agência ou através da celebração de Protocolos consagrando parcerias com Universidades Portuguesas;
- Preparar, no seio do IPTM, uma Colectânea de Legislação, uma vez que a legislação nacional se encontra dispersa, o que antecipa a elaboração de um futuro Código Marítimo.

5. Promoção da Intermodalidade

5.1. Transporte Ferroviário e Logística

- Valorizar as estruturas e redes existentes e criar condições para o aproveitamento da capacidade portuária instalada e para o desenvolvimento do transporte ferroviário;
- Contribuir para a concretização do Portugal Logístico;
- Promover ganhos ambientais.

O desenvolvimento – até 2015 – do sector marítimo-portuário está inserido numa estratégia global para o sector dos transportes cujo objectivo é melhorar a eficácia global do sistema de modo a responder às necessidades de competitividade da economia nacional, potenciando a intermodalidade no transporte de mercadorias, ou seja, garantindo uma melhor integração com outros modos de transporte, designadamente o ferroviário, através da garantia de ligações eficientes aos principais portos e aeroportos nacionais, bem como, às plataformas da Rede Nacional de Plataformas Logísticas.

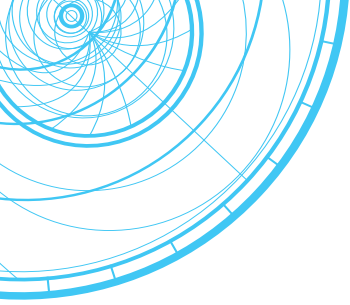
Neste âmbito, será vector determinante dos planos de desenvolvimento dos portos e consequentemente dos investimentos a efectuar a criação de condições físicas para a promoção da intermodalidade e a crescente utilização do transporte ferroviário, bem como o desenvolvimento de condições organizacionais que reforcem a sua competitividade para atrair um crescente fluxo de cargas.

Estas acções devem ainda ser articuladas com o desenvolvimento das plataformas logísticas previstas no Portugal Logístico, assentes num sistema de transporte integrado e intermodal, capaz de dar resposta aos fluxos de mercadorias com maior rapidez e eficiência.

Actualmente a quase totalidade da rede ferroviária nacional está apta para o transporte de mercadorias, quer nacional, quer internacional. A rede ferroviária serve as principais fronteiras com Espanha e quatro dos cinco portos principais do sistema portuário nacional (Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines) e apenas um dos portos secundários (Figueira da Foz).

No entanto, atendendo a que a quota modal do caminho de ferro no transporte de mercadorias apresenta valores muito baixos (3% no transporte interno e 1% no transporte internacional), foi considerado como objectivo para este sector, no âmbito das Orientações Estratégicas apresentadas em Outubro de 2006, assegurar as condições para um aumento significativo do transporte de mercadorias, tendo sido definida como meta a atingir em 2015 um crescimento de 70%, relativamente a 2005, das toneladas/quilómetro transportadas.

A estratégia definida passa pela concretização da articulação da rede ferroviária com a Rede Nacional de Plataformas Logísticas, conforme definido no Portugal Logístico, e com os outros modos de transporte, nomeadamente na ligação com os principais portos e aeroportos, assim como com os principais pólos/eixos ibéricos geradores/consumidores de bens e serviços, de forma a que o modo ferroviário passe a ter um papel de maior importância nas cadeias logísticas.



Para tal, estão já em curso e foram definidos um conjunto de investimentos e acções a desenvolver de que se destacam ao nível dos investimentos:

- Rede convencional:

- A ligação da linha do Norte ao porto de Aveiro, permitindo inserir o porto na rede ferroviária nacional e garantindo a ligação ao Pólo de Cacia da Plataforma Multimodal logística do Porto de Aveiro. Esta ligação em fase de concurso permite ainda assegurar a ligação à linha da Beira Alta e consequentemente irá permitir o alargamento do *hinterland* portuário à região de Castilla y León. Importa ainda referir que esta infra-estrutura será construída em bitola polivalente permitindo futuramente a sua continuidade com nova ligação “Aveiro-Salamanca”, para tráfego misto, prevista no âmbito da Rede Ferroviária de Alta Velocidade;
- Construção de um novo corredor para mercadorias ligando o Porto de Sines a Elvas/Badajoz. Este novo corredor, incluído no Projecto Prioritário n.º 16, “Eixo ferroviário de mercadorias Sines/Algeciras-Madrid-Paris”), visa o desenvolvimento de um eixo ferroviário para mercadorias ligando os portos de Sines e de Algeciras em Espanha, com o centro da Europa. A materialização desta ligação é fundamental para o reforço da competitividade do Porto de Sines e deverá ser articulada com a ligação de AV Lisboa/Madrid;
- A adequação dos investimentos na linha do Norte e a libertação de capacidade para o transporte de mercadorias em consequência da decisão de construção da ligação de Alta Velocidade Lisboa-Porto;

- Rede de Alta Velocidade:

- A decisão de construção da ligação Lisboa-Madrid, para tráfego misto, com ligação à plataforma logística do Poceirão, permitindo um aumento da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias na ligação a Madrid e contribuir para a rentabilização desta infra-estrutura;
- A concretização do eixo Porto-Vigo, ligação ferroviária destinada a tráfego misto, com características técnicas ajustadas a um tempo de percurso, na ligação directa, da ordem dos 60 minutos, que facilitará a ligação ferroviária do porto de Leixões a todo o Noroeste Peninsular e à plataforma logística de Valença, passa a ser encarada contemplando:
 - Numa primeira fase, a actual infra-estrutura Porto-Nine-Braga, valorizada por intervenções a empreender no troço Contumil-Ermesinde e em Trofa, é completada por um novo troço a construir de raiz até Valença;
 - Este novo troço Braga-Valença será executado com travessas polivalentes acautelando a posterior mudança de bitola que venha a ser decidida realizar com as autoridades espanholas;
 - Em momento posterior será concretizado o novo traçado entre Porto (Aeroporto Sá Carneiro) e Braga – cuja reserva do espaço canal estará garantida.

Assim, determina-se às AP's que assegurem e desenvolvam, em colaboração com a REFER e a CP, as acções para a optimização das instalações existentes e para criação de novos espaços para a instalação de infra-estruturas e equipamentos que permitam dotar o transporte ferroviário de condições competitivas para uma plena intermodalidade marítima-ferroviária, cujo objectivo último passa por um aumento significativo da quota deste modo de transporte no transporte de bens, contribuindo para a atractividade da cadeia global.

Para tal, é fundamental que os diferentes agentes desenvolvam estratégias de colaboração e articulem acções, em cumprimento dos objectivos definidos quer nas presentes Orientações Estratégicas, quer nas Orientações Estratégicas do Sector Ferroviário e no Portugal Logístico.

Pretende-se uma alteração de paradigma para o sistema portuário, o qual deverá deixar de ser pensado e desenvolvido de forma autónoma, mas pensado e planeado enquanto elemento estratégico de cadeias de transporte intermodais e interoperáveis numa lógica integrada de absorção dos ganhos da cadeia de valor, analisando a relação custo-benefício e o potencial de cada projecto, com coerência e visão estratégica, com critérios de racionalidade e de atractividade, de forma a potenciar o desenvolvimento económico nacional e atracção de novos investimentos privados.

Neste âmbito caberá às Administrações Portuárias, desempenhar um papel determinante no desenvolvimento e prossecução dos objectivos definidos no Portugal Logístico, por um lado promovendo as plataformas multimodais portuárias da Rede Nacional de Plataformas Logísticas e, por outro, desenvolvendo estratégias conjuntas para a participação no desenvolvimento das restantes plataformas da rede, designadamente as transfronteiriças, que potenciem o alargamento do seu *hinterland* ao mercado Ibérico e Europeu.

Cabe ainda às Administrações Portuárias promover as acções que visem garantir a articulação dos sistemas portuários em desenvolvimento no âmbito dos projectos PCom e PIPE, com o sistema de informação integrado “Janela Única Logística” das plataformas da rede “Portugal Logístico”.

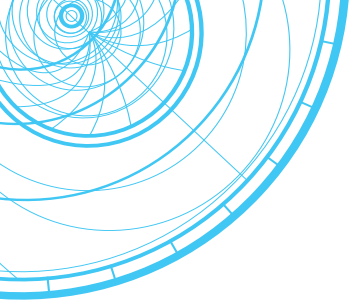
Esta nova estratégia definida para o desenvolvimento do sistema portuário, de fomento da intermodalidade, deve igualmente integrar como vector estratégico a sustentabilidade ambiental, contribuindo para o esforço nacional de cumprimento dos compromissos internacionais no âmbito do Protocolo de Quioto, considerando designadamente as medidas constantes do PNAC – Plano Nacional de Alterações Climáticas:

- Desenvolvimento das acessibilidades interregionais ferroviárias ao porto de Aveiro (Ligação ferroviária ao porto de Aveiro), onde se inclui a construção do Terminal de Granéis Sólidos;
- Integração do Sistema Marítimo-Portuário nas Auto-Estradas do Mar;
- Desenvolvimento das Plataformas Logísticas.

5.2. Transporte Fluvial

- Integrar o transporte marítimo e o fluvial;
- Promover transferência do modo rodoviário para o fluvial;
- Diminuir os impactes urbanísticos e ambientais nas ligações terrestres ao porto.

Os portos deixaram de ser considerados como nós independentes na cadeia entre o ponto de origem e o ponto destino. De forma crescente, os operadores aproveitam os portos enquanto ponto de rotura de carga para realizar um número cada vez maior de actividades de valor acrescentado.



Os portos têm, assim, que se posicionar como pontos-chave nas cadeias de transporte e desenvolver soluções de intermodalidade, actuando, não só ao nível do abastecimento das condições físicas de suporte, mas também dos serviços adequados.

Uma das soluções de intermodalidade, com utilização alargada em países da UE, é a que decorre da integração do tráfego marítimo e fluvial.

Em Portugal, esta solução está a ser considerada no âmbito da intervenção de melhoria da navegabilidade do Rio Douro e urge alargá-la a outras situações, nomeadamente no porto de Lisboa, face:

- Às potencialidades existentes em dois tipos de tráfego – de mercadorias, que já utilizam a via fluvial, essencialmente granéis sólidos; de contentores, por reposicionamento ou transferência entre terminais ou na articulação com centros de gruppagem e/ou zonas de actividades logísticas;
- À presença de outros factores favoráveis – os meios operacionais disponíveis e sub-utilizados e fortes condicionantes ao aumento do tráfego pesado rodoviário no interface urbano.

Assim, no âmbito da orientação estratégica, neste domínio:

- O Porto de Lisboa deverá, no 1º trimestre de 2007, avaliar e propor as intervenções necessárias à resolução dos estrangimentos físicos ao estabelecimento de soluções de intermodalidade marítimo-fluvial, nomeadamente, nas ligações entre margens e à plataforma logística de Castanheira do Ribatejo;
- O IPTM, em articulação com as AP's, deverá, no 1º semestre de 2007:
 - Tendo em vista a redução de custos, sem perda dos adequados níveis de controlo e segurança, propor medidas adequadas, nomeadamente, (i) de simplificação de procedimentos no domínio da certificação de embarcações e da obtenção de licenças de navegação fora das áreas de jurisdição dos portos e (ii) de racionalização das lotações e flexibilização do conceito de *rol* de tripulação;
 - Tendo como objectivo a qualificação de formação, propor medidas que, nomeadamente, visem introduzir conceitos de formação contínua, orientada para a função específica e que potencie a interoperabilidade entre diferentes carreiras profissionais;
 - Visando a optimização operacional, avaliar o impacto do recurso a novas tecnologias de automação e controlo do tráfego.

6. Aposta no Conhecimento: Ensino, Qualificação Profissional e ID&I

- Contribuir para a modernização do País;
- Contribuir para a Estratégia de Lisboa;
- Afirmar Portugal como um País de excelência, nas áreas científicas e tecnológicas;
- Contribuir para o Plano Tecnológico;
- Preservar a tradição marítima portuguesa.

6.1 Ensino e Qualificação Profissional

Verifica-se hoje uma carência de profissionais para tripular os navios e para o exercício de funções técnicas e de gestão nas múltiplas actividades ligadas à Marinha de Comércio que, segundo dados da Comissão Europeia, se estima em de cerca de 36 000 Oficiais nos próximos 10 anos.

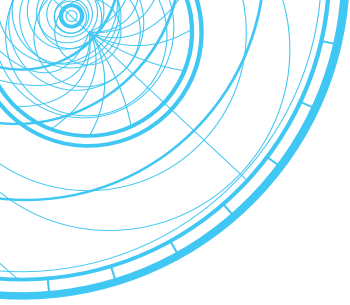
A carência de marítimos e de candidatos ao ensino náutico é um problema que se tem vindo a acentuar em Portugal nos últimos anos.

Existe assim uma necessidade e uma oportunidade que deverá ser potenciada e desenvolvida, com base na Escola Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), visando a criação de condições para o desenvolvimento em Portugal de um Centro de Ensino e Formação Profissional, nos termos referidos, o qual pode evoluir, numa segunda fase, para um plano mais abrangente em termos de ensino, formação técnica e profissional e de investigação, considerando o Mar como um dos recursos estratégicos, numa altura em que se acolheu a AESM.

Este objectivo estratégico está, aliás, em consonância com o Programa do Governo que consagra como um dos seus objectivos "Reestruturar o Ensino Náutico, promovendo uma formação de qualidade de Oficiais, Mestrança e Marinhagem".

O Modelo de Gestão e Ensino a definir terá que encontrar formas de interligação da ENIDH aos mercados e intervenientes, o que passa por:

- Integrar interesses privados no seu desenvolvimento, procurando assegurar, assim, uma adequada base de ligação aos mercados e a sua adequada viabilização e consolidação;
- Uma evolução da formação e capacitação que permitam perspectivar:
 - Uma carreira que se inicia como Oficial da Marinha de Comercio, adequada ao mercado, com posterior desenvolvimento em empregos em terra associados aos Portos, Empresas de Navegação, Operadores Portuários e Logísticos, ou outras actividades afins;
 - Um processo de equivalência académica consentânea com esta evolução profissional e de carreira.



O sistema de Ensino Náutico dos oficiais terá duas componentes fundamentais:

- A componente formação profissional, que tem em vista a certificação para o desempenho das diferentes funções a bordo dos navios e deve ser ministrada de acordo com as convenções internacionais;
- A componente educação que tem em vista a obtenção de graus académicos e deve ser ministrada de acordo com as regras do Ministério da Ciência e do Ensino Superior para o respectivo nível académico.

Sendo assim, estabelecem-se as seguintes orientações para as definições curriculares e conteúdos dos cursos da ENIDH:

- Oferta formativa existente, adequando-a ao mercado;
- Formação ao nível de curso superior;
- Concepção de novos cursos que respondam às necessidades de formação no sector marítimo-portuário.

Relativamente às acções de formação desenvolvidas pelas AP's, definem-se as seguintes orientações:

- Estabelecimento de um plano de formação conjunto, que promova, por um lado, a diversificação da oferta disponível no tipo e na localização das acções de formação e, por outro lado, a economia e rentabilização dos meios envolvidos;
- A progressiva internacionalização da oferta disponível, quer a nível da CPLP, quer de programas de formação utilizando a língua inglesa;
- Promover acções de formação, em conjunto com o IPTM, em parceria com a AESM;
- Envolvimento dos agentes do sector, nomeadamente, as comunidades portuárias, em programas de formação conjuntos.

6.2. Investigação, Desenvolvimento e Inovação

Projecto CEODOURO – Central de Aproveitamento da Energia das Ondas

Pelo Despacho Conjunto n.º 324/2006 (2.ª série), de 24 de Março, foi criado o “Grupo de Trabalho para a Energia das Ondas do Mar” (GTEOM) que, entre outras, tem por missão propor a legislação reguladora das respectivas autorizações, a fim de fomentar a instalação e desenvolvimento em Portugal deste tipo de tecnologias.

O projecto CEODOURO, liderado pelo IPTM em parceria com a Lablec (Grupo EDP), é pioneiro neste domínio e consiste no desenvolvimento da central experimental de aproveitamento da energia das ondas do mar a instalar no novo molhe norte da foz do Douro.

Projecto VALIMAR DIGITAL (Porto de Viana do Castelo)

O projecto consiste na interligação, por feixes hertzianos, dos diversos edifícios de todas as entidades que directamente se relacionam com o porto (Capitania, SEF, DGAIEC, BF, Câmara etc.), com ligação à rede de fibra óptica da cidade, permitindo a monitorização ambiental do troço final do Rio Lima.

O projecto prevê ainda a instalação de equipamentos que estão permanentemente a analisar os diversos parâmetros de qualidade da água e do ar, que são disponibilizados *on-line* na Internet em ligação ao Sistema de Informação Geográfica da Delegação.

Os dados são disponibilizados aos agentes económicos interessados e à comunidade científica em particular.

Projecto SAFESEANET

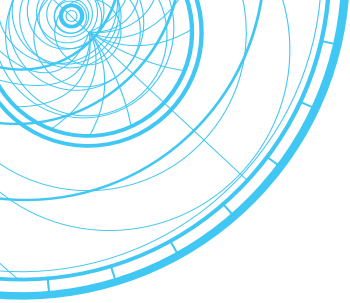
Consiste num sistema de informação comunitária de monitorização de tráfego marítimo, que pretende melhorar a segurança (*safety*) e o ambiente marítimos, bem como a capacidade de resposta a incidentes, acidentes e situações problemáticas no mar, nomeadamente em termos de busca e salvamento e de detecção, prevenção e combate à poluição.

O IPTM está encarregado de implementar a componente nacional do sistema.

Considerando o papel relevante da investigação científica e do desenvolvimento tecnológico na geração do crescimento económico, do emprego e da coesão social, pretende-se que o sector marítimo-portuário contribua, neste campo, com o lançamento de projectos mobilizadores de inovação e a criação de pólos de excelência, respondendo assim às novas linhas de orientação da Estratégia de Lisboa no Conselho Europeu de Lisboa.

Assim, definem-se, ao IPTM e às AP's, as seguintes orientações:

- Desenvolvimento da capacidade de ID&I nacional, através da promoção de projectos, em parceria com PME's tecnológicas nacionais ou centros de investigação universitários;
- Investigação europeia, através da participação em projectos europeus ou em parceria com outros Estados-membros;
- Criação de um prémio anual, a atribuir conjuntamente pelo IPTM e pelas AP's, para um projecto de ID&I na área do transporte marítimo ou do sistema portuário.



7. Incentivar a Marinha de Comércio Nacional

- Apoiar o posicionamento competitivo da frota nacional;
- Apoiar a manutenção e o reforço de tripulações internacionais.

Tendo como objectivo “criar condições potencialmente mais favoráveis para que até 2015 se tenha alterado a actual situação em relação à dimensão da frota nacional e aos marítimos portugueses”, irão desenvolver-se novos esforços de apoio, que passarão pelas seguintes medidas:

- Reforçar a coordenação das acções de apoio à internacionalização das empresas armadoras nacionais, nomeadamente, no âmbito de missões de diplomacia económica, em especial junto dos PALOP;
- Apoiar a dinamização da Agência para o TMCD;
- Criar condições para a concessão de apoios mais eficientes ao desenvolvimento da marinha de comércio, nos termos das *Guidelines*;
- Proceder a um estudo comparado a nível europeu das condições existentes nos vários modelos, no que se refere a encargos sociais, fiscais e outras condições em relação armadores e marítimos dos respectivos países, para reavaliação da situação nacional. Este estudo será coordenado pelo IPTM com o apoio das AP's;
- Promover a discussão e consequente decisão relativamente à graduação de privilégios creditórios sobre hipotecas de navios do registo nacional, equacionando a denúncia da Convenção de Bruxelas de 1926.





D - PERFIL DOS PORTOS

O sistema portuário nacional não existe isoladamente; é um sistema que tem de ser entendido como uma rótula de articulação do sistema Mar e do sistema Terra. É no reforço da articulação com as dinâmicas existentes nestes dois sistemas que podemos reforçar a centralidade atlântica do País.

Neste sentido, cada unidade portuária participa nesta articulação, constituindo-se como uma micro-rótula de articulação de dois sistemas maiores: o Mar e a Terra.

A estratégia para as unidades portuárias constitui, por estas razões, um factor indispensável da estratégia nacional para o sector marítimo-portuário. Assenta nos seguintes vectores estratégicos:

- Complementaridade das unidades portuárias em ambiente concorrencial, com vista a criar escala, reforçando o sistema portuário nacional;
- Redireccionamento do ambiente concorrencial para o exterior, isto é, para os restantes portos europeus, em especial ibéricos;
- Especialização da unidade portuária, com uma definição clara dos segmentos de mercados preferenciais e do âmbito territorial, gerando economias de escala e diversificando a oferta nacional;
- Reforço das vantagens competitivas e do *core-business* de cada unidade portuária, explorando o potencial de cada unidade e optimizando a capacidade instalada existente, direccionando os investimentos para necessidades prioritárias e para o reforço das potencialidades identificadas;
- Concentrar o esforço de investimento nos portos em áreas que (a) concluem e rentabilizam investimentos já realizados e (b) representam estrangulamentos, ou factores críticos de desempenho;
- Robustecimento de cada unidade portuária enquanto infra-estrutura logística, reforçando a sua integração com os restantes modos de transporte e alargando o seu *hinterland* próprio;
- Fazer preceder de avaliação económica e de avaliação ambiental os novos investimentos em projectos de expansão portuária e de alteração do perfil de acessibilidades portuárias, no âmbito de cada porto e do sistema portuário.

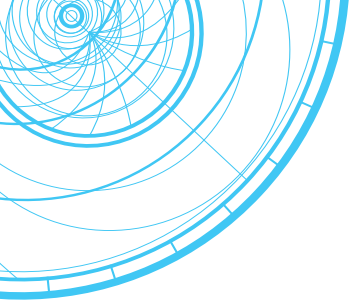
O valor do sistema portuário nacional é superior ao do simples somatório dos portos. Simultaneamente, o valor de cada porto é reforçado pelo conjunto do sistema, pela sua relação com as outras unidades portuárias nacionais.

Estes vectores estratégicos consubstanciam-se na Definição do Perfil do Porto.

1. Perfil Estratégico dos Portos Principais

O Perfil do Porto materializa uma orientação estratégica para cada unidade portuária, integrada no contexto da estratégia nacional e com vista a reforçar o sistema portuário no seu conjunto. Assim, a definição do perfil de cada porto considera os seguintes factores:

- O posicionamento em relação às rotas marítimas e mercados;
- As condições de cada porto ao nível das infra-estruturas operacionais e acessibilidades;
- As vantagens competitivas na prestação de serviços à carga e ao navio;



- A evolução dos mercados-alvo nos segmentos das actividades, desenvolvidas em cada porto, dominantes ou emergentes;
- A previsão da procura até 2015.

Estes factores determinam que se assuma como orientação estratégica das apostas e dos investimentos públicos a realizar, o seguinte perfil de especialização para os principais portos comerciais do continente:

Portos do Douro e Leixões

- A afirmação como principal porto do noroeste peninsular;
- A vocação *multipurpose*;
- O desenvolvimento no segmento da carga contentorizada, pela aquisição de condições que permitam alargar o mercado servido;
- A consolidação no segmento dos granéis líquidos, nomeadamente no abastecimento de produtos energéticos na região Norte;
- A consolidação da posição nacional do porto em relação aos granéis sólidos alimentares;
- A afirmação como referência do sistema logístico nacional, através da integração do porto de Viana do Castelo e da ligação à plataforma polinucleada de Leixões, à plataforma urbana nacional Maia/Trofa e à plataforma transfronteiriça de Valença;
- No segmento dos cruzeiros turísticos.

Porto de Aveiro

- O desenvolvimento no segmento da carga geral fraccionada;
- O desenvolvimento no segmento dos granéis associado à instalação de indústrias e do desenvolvimento do parque logístico;
- A integração na RNPL pelo desenvolvimento da Zona de Actividades Logísticas Industriais utilizadoras do porto e ligação ao pólo logístico de Cacia e à plataforma transfronteiriça da Guarda;
- O reforço da sua capacidade competitiva através da articulação com o porto da Figueira da Foz.

Porto de Lisboa

- Desenvolver a sua vocação como porto multifuncional;
- Consolidar a sua posição na carga geral, aumentando a actual capacidade pela optimização e modernização das infra-estruturas existentes;
- Reforçar a posição no segmento dos granéis sólidos alimentares, enquanto primeiro porto nacional e segundo ibérico;

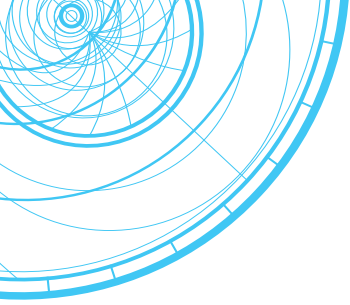
- Reforçar a capacidade logística através da ligação à plataforma portuária polinucleada de Castanheira do Ribatejo/Bobadela, potenciada, nomeadamente, pela utilização da via fluvial, e, futuramente, à plataforma urbana nacional do Poceirão.
- Potenciar a sua actual situação de primeiro porto de cruzeiros no continente, tornando-o uma referência nas rotas turísticas internacionais;
- Melhorar a integração na área urbana envolvente, em conciliação com os instrumentos de gestão territorial dos municípios da área de jurisdição.

Porto de Setúbal e Sesimbra

- Reforço da sua posição no segmento de carga geral, nomeadamente como primeiro porto nacional para carga *Ro-Ro* e de suporte à instalação industrial correlacionada;
- Desenvolvimento da vocação para carga geral contentorizada, usando prioritariamente TMCD;
- Reforço da sua posição na movimentação de granéis sólidos;
- Afirmação no sistema logístico nacional através da ligação à plataforma urbana nacional do Poceirão e à plataforma transfronteiriça de Elvas/Caia.

Porto de Sines

- Afirmação do porto de Sines como porto de águas profundas capaz de se impor no contexto ibérico e europeu;
- O desenvolvimento no segmento da carga contentorizada, tornando o porto uma referência nacional, ibérica, europeia e mundial;
- A potenciação do porto enquanto elemento motor de desenvolvimento de uma vasta área industrial e logística que, de forma integrada, se constituam como sistema de alavancagem da actividade económica nacional, designadamente através da sua projecção externa;
- Afirmação como referência no sistema logístico nacional, através do desenvolvimento da plataforma portuária de Sines e das ligações à plataforma urbana nacional do Poceirão e à plataforma transfronteiriça de Elvas/Caia.



2. Evolução da Procura

Para o horizonte 2010, das previsões de movimentações de cargas consideradas pelos cinco portos principais, no âmbito dos instrumentos de planeamento estratégico já elaborados ou em curso, salienta-se o seguinte:

Porto de Leixões

- Inversão da tendência decrescente da carga geral fraccionada verificada entre 2002/2005 (cerca de -12% ao ano) para um crescimento da ordem de 10% ao ano, entre 2005/2010;
- Atenuação das taxas de crescimento dos restantes tipos de carga, incluindo uma redução para cerca de metade das taxas anuais de crescimento da carga contentorizada e dos granéis líquidos;
- Inversão na evolução anual dos granéis sólidos, que deverá passar de uma taxa de crescimento anual de quase 3%, entre 2002/2005, para um decréscimo anual de -0,7%, entre 2005/2010.

Porto de Aveiro

- Aumento da taxa de crescimento anual da carga geral fraccionada para 2,4%, entre 2005/2010, em relação à verificada entre 2002/2005 (0,0%) e dos granéis líquidos, de 4,9% em 2002/2005 para 29,7% em 2005/2010, em resultado do arranque dos projectos industriais previstos;
- Atenuação da taxa de crescimento dos granéis sólidos, que se prevê passar de uma taxa de crescimento anual de mais de 5%, entre 2002/2005, para uma taxa de 1,7%, entre 2005/2010.

Porto de Lisboa

- Acentuado aumento, entre 2005/2010, da taxa de crescimento anual da carga geral, impulsionada pela taxa de crescimento dos contentores, que passa de 1,3%, entre 2002/2005, para 8%, entre 2005/2010;
- Acentuado aumento da taxa de crescimento anual, entre 2005/2010, dos granéis sólidos, especialmente devido ao crescimento dos granéis agro-alimentares, prevendo-se passar de 1,6%, entre 2002/2005, para 5,4%, entre 2005/2010;
- Tendência de decréscimo dos granéis líquidos, que deverá passar de uma taxa de crescimento anual de -0,4%, entre 2002/2005, para uma taxa de -4,5%, entre 2005/2010.

Porto de Setúbal

- Aumento da carga geral fraccionada em cerca de 24% entre 2005 e 2010, consequência de novos projectos industriais já previstos para a Península de Setúbal, estando superado o período de ajustamento do mercado ao início da concessão do terminal Multiusos, uma vez que se verificou já recuperação, em 2006, do decréscimo de movimentação anteriormente ocorrido;
- Inversão da tendência de decréscimo anual da carga geral verificada entre 2002/2005 (cerca de -7%) para um crescimento anual da ordem de 18%, entre 2005/2010, especialmente impulsionada pelo crescimento dos contentores, cuja taxa de crescimento anual passa de 17%, entre 2002/2005, para 78%, entre 2005/2010. Refere-se que este aumento, que se reporta a um acréscimo sobre um valor inicial muito baixo, pois o porto de Setúbal parte praticamente do zero neste segmento de mercado, foi estimado com base em um aumento de 7% no mercado nacional e do previsto alargamento do *hinterland* e das parcerias estratégicas dos concessionários com grandes operadores portuários internacionais;
- Atenuação da taxa de crescimento dos granéis sólidos, que deverão passar de uma taxa de crescimento anual de mais de 13,8% entre 2002/2005, para uma taxa de 5,9%, entre 2005/2010;
- Desagravamento da taxa dos granéis líquidos, que deverão passar de uma taxa de crescimento anual de -7%, entre 2002/2005, para -3,3%, entre 2005/2010.

Porto de Sines

- Manutenção de elevadas taxas de crescimento anual, da carga geral, especialmente contentorizada, prevendo-se no período 2005/2010 uma taxa de 45%. De notar que no período 2002/2005 se registou uma taxa de crescimento médio anual de 194,5% justificada por corresponder à fase de arranque do Terminal XXI (iniciado em 31 de Maio de 2004). Com efeito, a movimentação acumulada anual de contentores passou de 20 000 TEU em Setembro de 2005, para mais de 100 000 TEU no final de 2006;
- Acentuado aumento da taxa de crescimento anual, entre 2002/2010, dos granéis sólidos, que deverá passar de um valor próximo de 0,0%, entre 2002/2005, para 5,6%, entre 2005/2010;
- Atenuação da taxa de crescimento dos granéis líquidos, que deverão passar de uma taxa de crescimento anual de mais de 9% entre 2002/2005, para uma taxa de 3,4%, entre 2005/2010. Em relação aos combustíveis, espera-se que passem de uma taxa de crescimento anual de cerca de 8,5% entre 2002/2005, para uma taxa de 3,7%, entre 2005/2010.

Para o horizonte de 2015, a previsão do movimento de mercadorias nos principais portos do Continente, de acordo com as estimativas das administrações portuárias, pressupõe um crescimento médio anual de 5,5%/ano para o tráfego global, cabendo aos três tipos de carga considerados as seguintes taxas anuais de crescimento, tomando como referência o ano de 2005:

- Carga geral: 9,60%;
- Granéis líquidos: 4,46%;
- Granéis sólidos: 3,48%.

A taxa de crescimento médio anual para o tráfego global de mercadorias que se registou nos principais portos do continente, no período 2002/2005, foi de 4,46%, valor este inferior em cerca de 25% à taxa de crescimento estimada para 2015. Para além deste acentuar da taxa de crescimento anual do tráfego, em termos globais, verificaram-se ainda diferenças acentuadas nos vários tipos de carga, como se mostra de seguida, com os valores ocorridos no período de 2002/2005:

- Carga geral: 2,95%;
- Granéis líquidos: 5,89%;
- Granéis sólidos: 3,30%.

Nas componentes mais pesadas do tráfego portuário, como são os casos dos granéis sólidos e líquidos, que representavam, até 2005, cerca de 80% do tráfego, as previsões não se afastam muito do verificado nos últimos anos, mantendo-se praticamente para 2015 inalterada a taxa de crescimento dos granéis sólidos e reduzindo-se em cerca de 25% a taxa de crescimento dos granéis líquidos.

Na análise porto a porto, os valores que se afastam dos valores médios esperados têm também fundamentação identificável. No caso do crescimento de granéis sólidos em Sines, o aumento tem justificação na alteração esperada ao nível das componentes energéticas. O mesmo se verifica em relação a Aveiro, com crescimento dos granéis líquidos, combustíveis, associado ao arranque do novo terminal e das instalações que a ele estão associadas.

No que diz respeito à carga geral, as previsões apontadas para 2015 triplicam a taxa de crescimento dos últimos anos, passando a taxa de crescimento anual da carga contentorizada para valores duplos dos que se verificam actualmente (11,6% contra 5,9% entre 2002/2005 – ainda assim abaixo da média espanhola), e invertendo-se a tendência de decréscimo da carga geral fraccionada que se vinha registando nos últimos anos (-6,2% entre 2002 e 2005), passando para a taxa positiva de cerca de 2,7%, entre 2005 e 2015, justificada com novos projectos industriais.

De seguida apresentam-se os gráficos de evolução da movimentação dos vários tipos de carga.

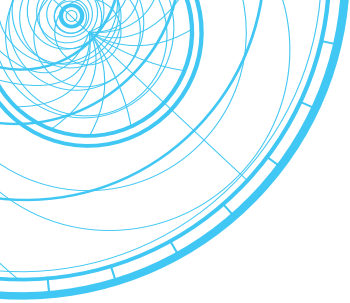


FIGURA 31 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DOS VÁRIOS TIPOS DE CARGA

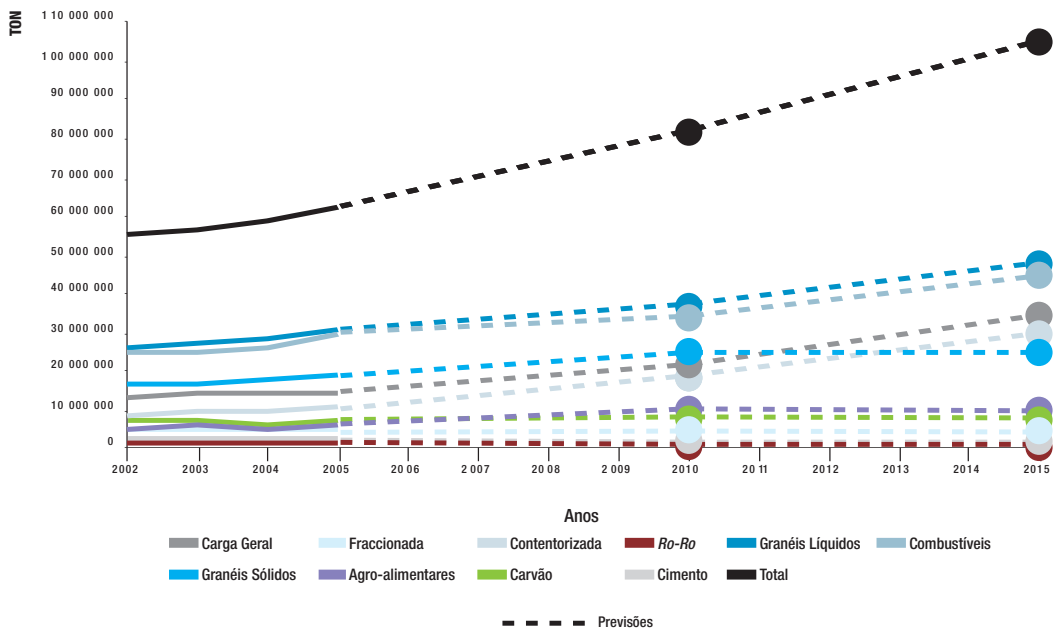


FIGURA 32 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

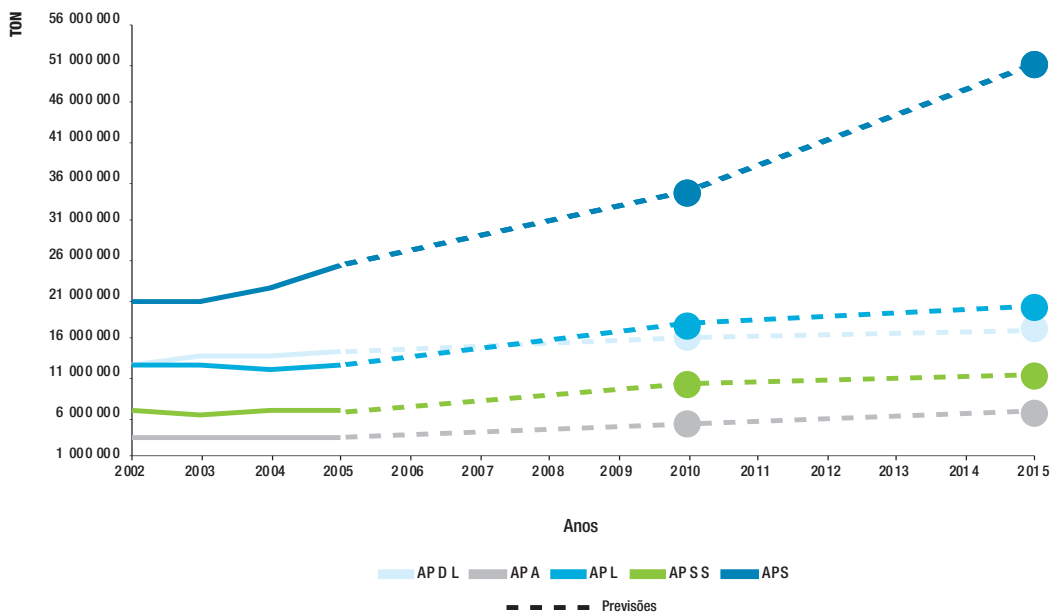


FIGURA 33 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA GERAL
NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

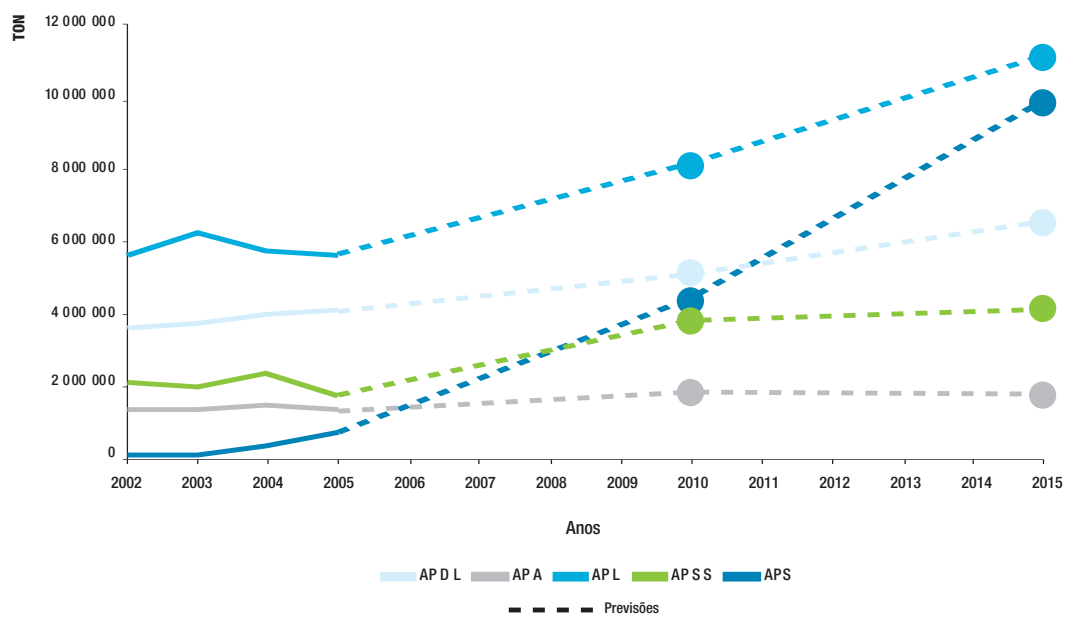
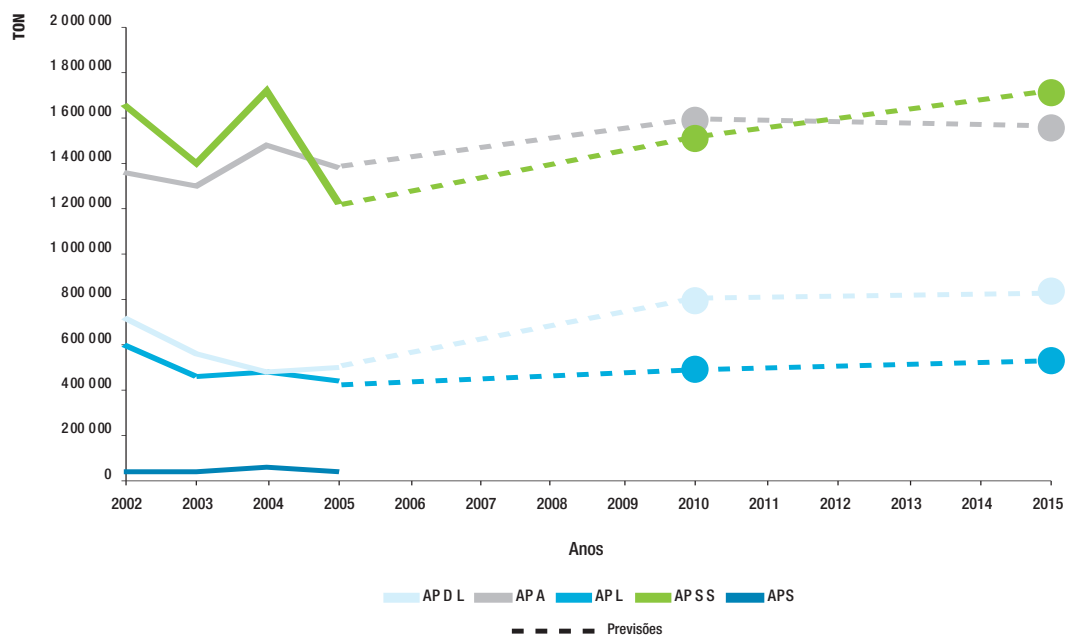


FIGURA 34 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA FRACCIÓNADA
NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS



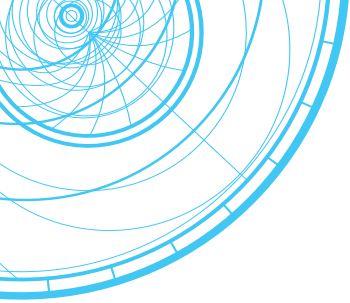


FIGURA 35 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA CONTENTORIZADA NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

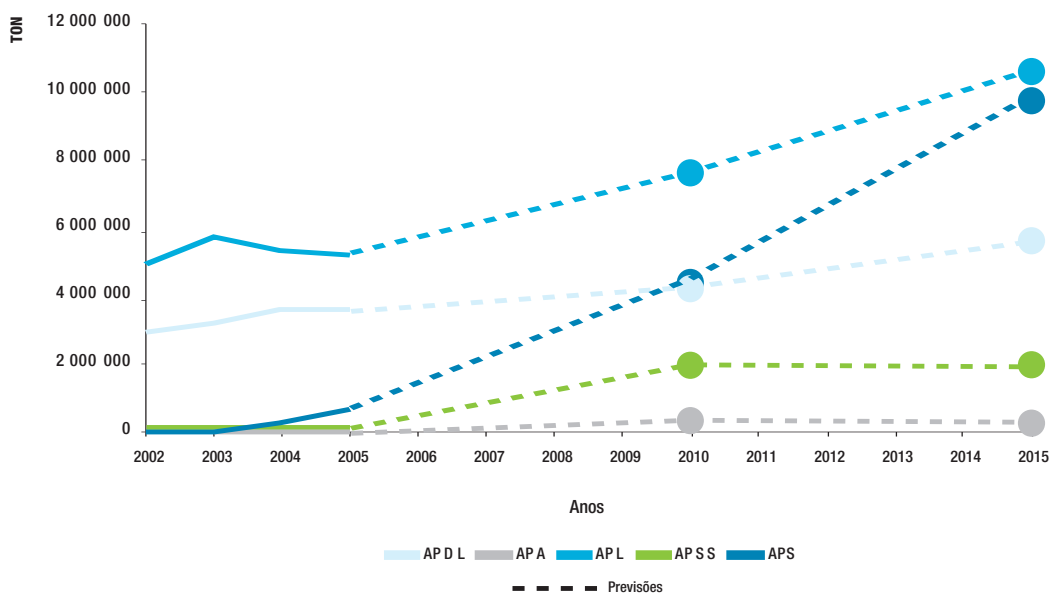


FIGURA 36 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA RO-RO NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

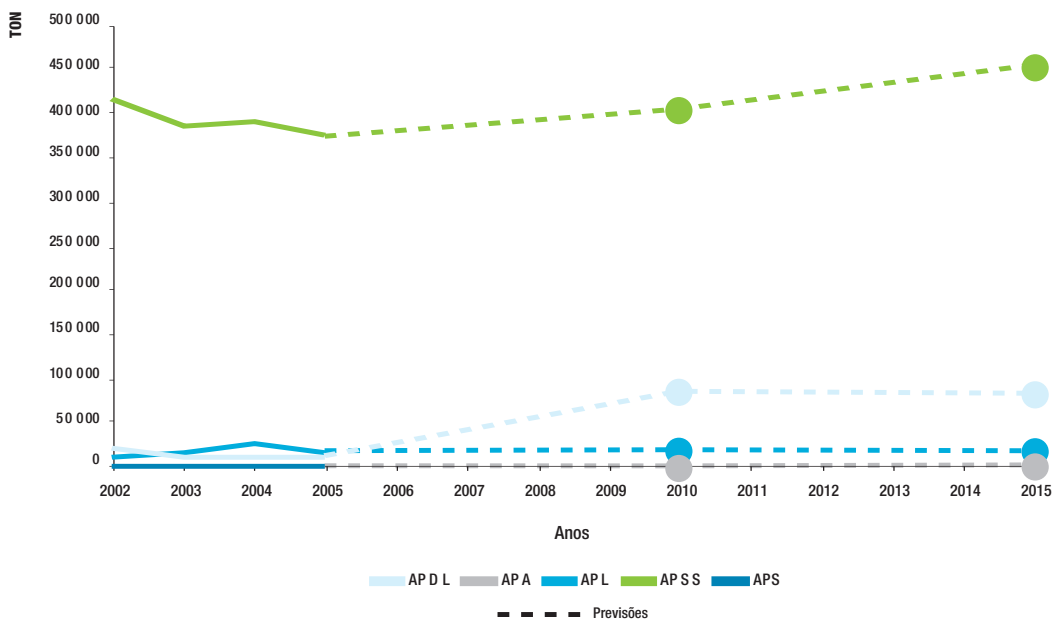


FIGURA 37 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

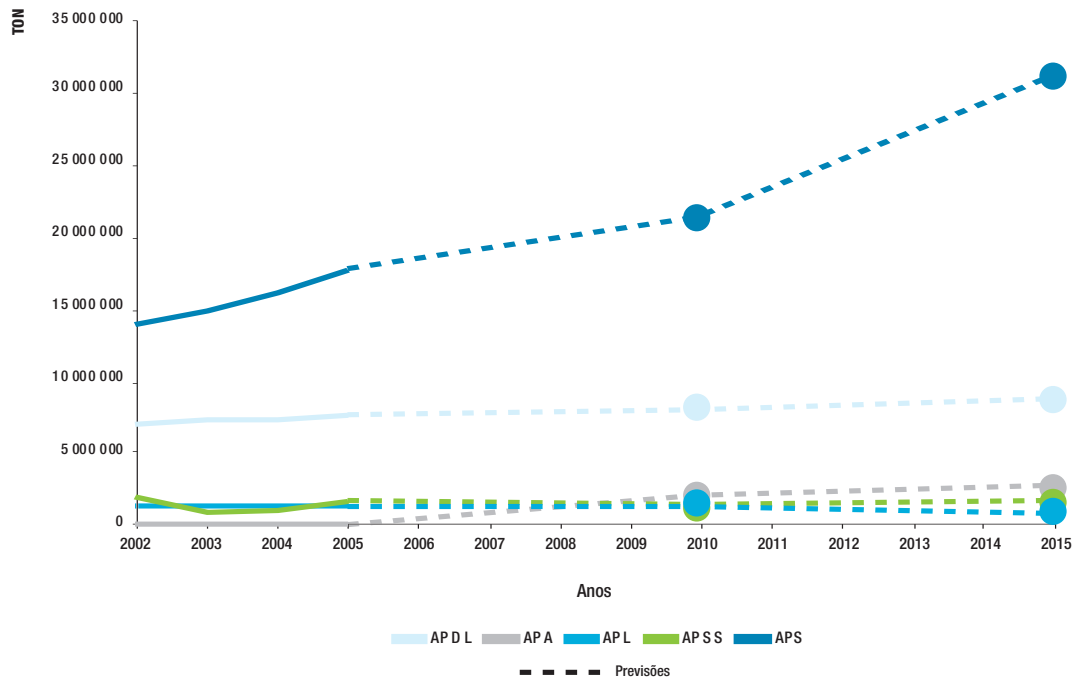
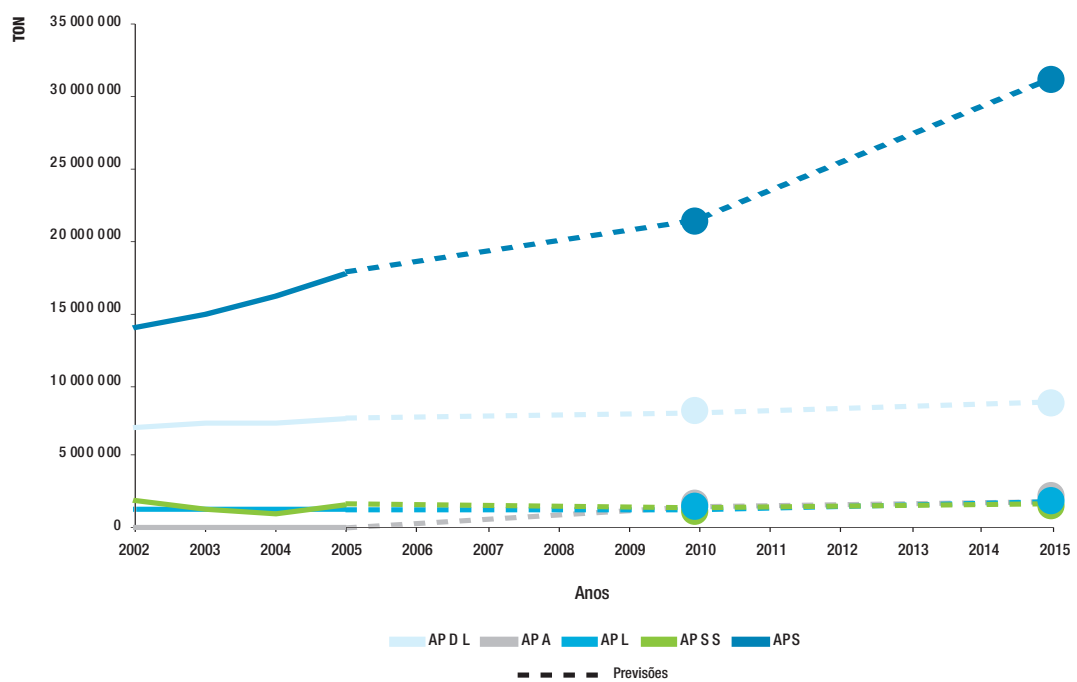


FIGURA 38 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS



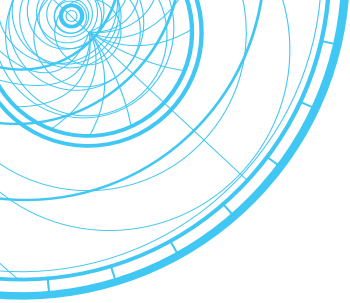


FIGURA 39 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

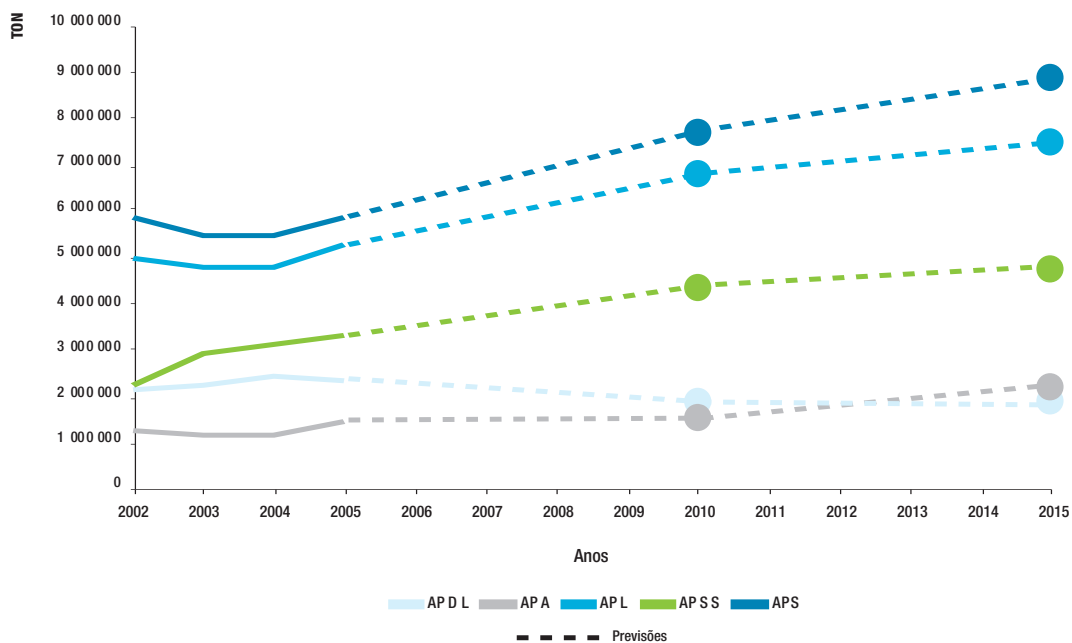


FIGURA 40 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS AGRO-ALIMENTARES NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

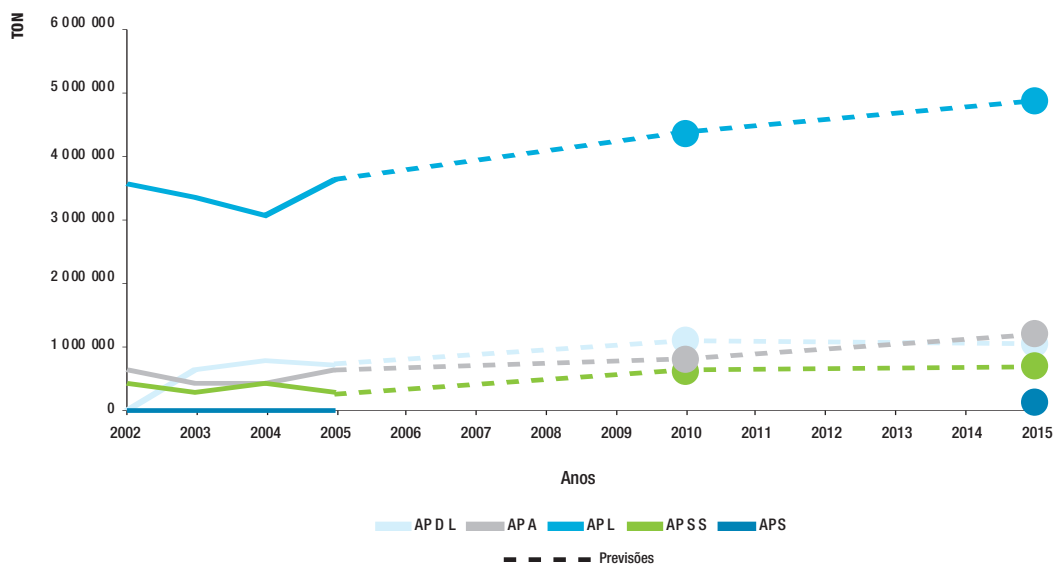


FIGURA 41 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CIMENTO
NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

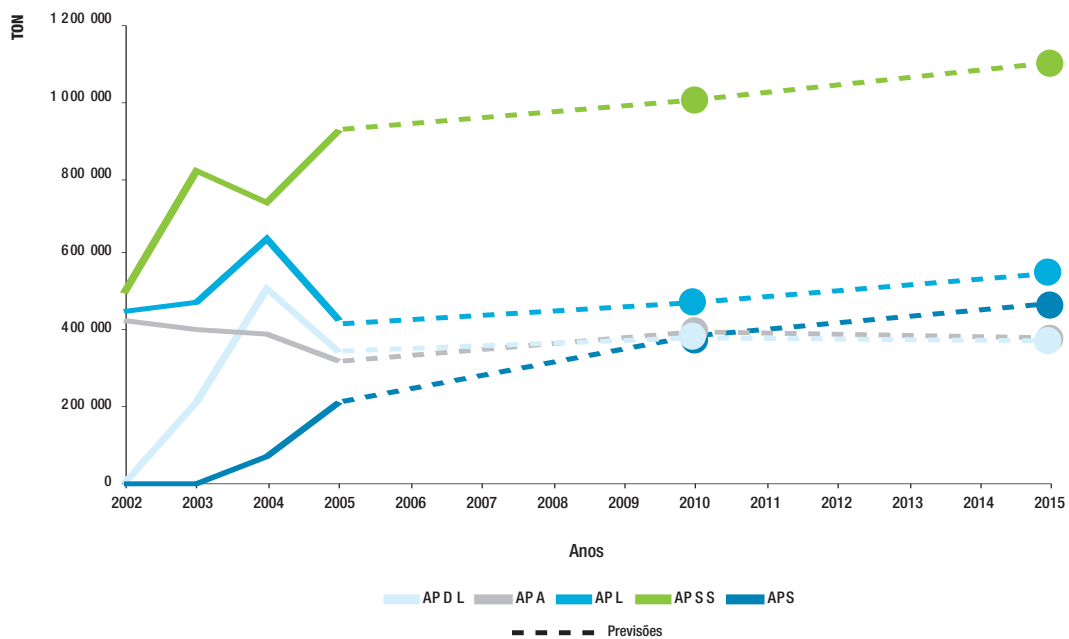
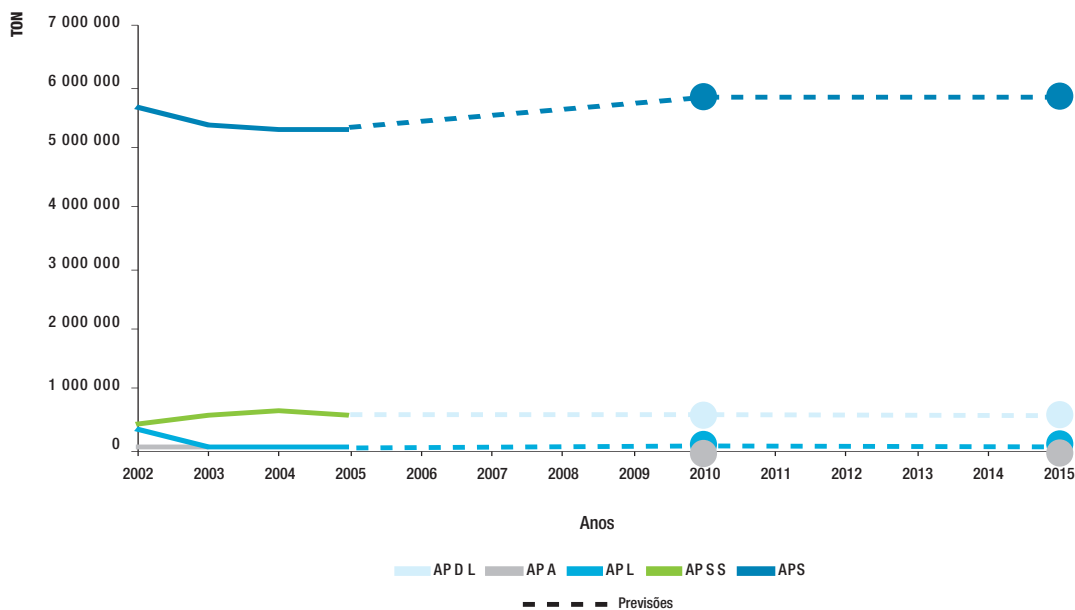
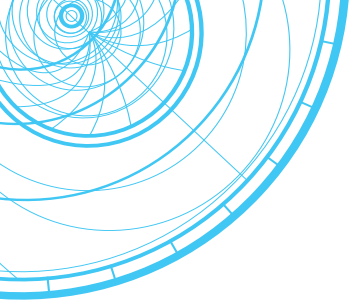


FIGURA 42 - EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARVÃO
NOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS





Em relação ao crescimento geral médio anual previsto pelo conjunto dos portos, se atendermos à evolução dos anos mais recentes e até mesmo ao crescimento médio dos portos europeus, poderá dizer-se que está traçado um cenário optimista – reconhecida a relação directa que existe entre crescimento económico, traduzido pelos indicadores clássicos, nomeadamente o PIB, e o correspondente crescimento do tráfego portuário, em especial o da carga geral, e dada a perspectiva de evolução da economia portuguesa na próxima década.

No entanto, as estimativas de tráfego não reflectem apenas o respectivo crescimento tendencial. Internalizam, igualmente, acréscimos devidos a projectos como o Portugal Logístico (que só por si prevê uma captação adicional de 16% do tráfego de mercadorias através dos portos) e de novos investimentos com significado nacional, bem como toda uma estratégia integrada do sector dos transportes.

É, assim, um cenário que reflecte a ambição, com realismo, de uma viragem e de uma alteração significativa em relação ao passado recente.

No caso da carga fraccionada, todos os portos contribuem moderadamente para a recuperação da evolução deste tipo de carga, correspondendo a uma natural aposta na rentabilização de instalações recentemente construídas ou em fase de construção, como são os casos de Leixões, Aveiro e Setúbal.

Em relação à carga contentorizada, as taxas de crescimento anual que analistas nacionais e internacionais e mesmo concessionários de terminais de contentores em Portugal apontam para curto/médio prazo, rondam os 6 a 8%.

As taxas de crescimento indicadas pela APDL e APL situam-se nestes níveis e podem considerar-se consistentes quando confrontadas com a sua evolução histórica.

Nos casos da APSS e APS, as taxas de crescimento anual indicadas para a próxima década são, respectivamente, 33,3% e 31,1%, valores que resultam, por um lado de situações de arranque de actividade neste segmento, e por outro, implicando a ocorrência de situações singulares de procura.

No subsistema portuário Norte, Leixões passará a ter a curto prazo condições de recepção de navios mais exigentes em termos de calado e alguma capacidade adicional em relação à capacidade instalada, decorrente do desenvolvimento do Terminal Multiusos.

No subsistema portuário Sul, os portos de Lisboa, Setúbal e Sines têm áreas de influência com alguma sobreposição, mesmo quando pensadas em termos do mercado ibérico. Não são previsíveis transferências, entre portos, de linhas já estabelecidas, suficientemente significativas que possam justificar por si só aqueles níveis de crescimento em todos os portos.

Assim, para um crescimento significativamente acima de valores tendenciais médios podem contribuir:

- A aposta na logística articulada com os portos, recentemente assumida pelo Governo na apresentação do Portugal Logístico, assim como a implementação progressiva das designadas “auto-estradas marítimas”, que irão beneficiar todos os portos e que serão instrumento fundamental para travar o persistente desvio de tráfego de contentores da via marítima para a rodovia, dando sustentabilidade ao crescimento do tráfego nos portos equipados e organizados para o efeito;
- O tráfego de contentores que irá privilegiar as linhas oceânicas, principais e secundárias, com tendência para a utilização de navios de dimensões cada vez maiores (calados 14/15 m).

No caso do porto de Sines, as taxas apresentadas encontram a maior parte da sua fundamentação, quer na previsão do crescimento em relação às linhas oceânicas, como atrás se referiu, quer num novo negócio portuário (*transshipment*), segmentos de mercado que, aliás, justificaram a construção do Terminal XXI em Sines.

No caso do porto de Setúbal, a partilha do *hinterland* com o porto de Lisboa, mas sobretudo as excelentes condições existentes em termos de espaço disponível, tornam-no particularmente vocacionado para dar resposta a crescimentos que possam resultar do desenvolvimento do TMCD e em especial das AEM, com o estabelecimento de terminais dedicados.

Relativamente aos granéis sólidos, na componente alimentar, a taxa de crescimento prevista para Lisboa foi fundamentada, quer no início da produção de *bio diesel*, em relação ao qual estão já anunciados alguns projectos de relevo por grupos económicos consolidados neste segmento de mercado, quer também na possibilidade de algum incremento de movimentação para Espanha. As condições existentes em termos de capacidade disponível (silos), as características dos cais, e ainda a posição já detida pelo porto no mercado nacional e ibérico (2º porto) tornam Lisboa particularmente apta para este segmento de mercado, sobretudo se forem melhoradas as condições de exploração integrada das instalações das duas margens do rio.

Na componente energética, Sines manterá a vocação dominante. Nas restantes componentes o porto de Setúbal apresenta vocação para o seu desenvolvimento.

Relativamente aos granéis líquidos, sobretudo combustíveis, com excepção do porto de Lisboa, há uma distribuição de capacidade e potencialidades pelos restantes portos. A Sul, a vocação dominante estará no porto de Sines. A Norte, a situação está equilibrada, sendo dominante o porto de Leixões. No entanto, com o desenvolvimento do parque industrial do porto de Aveiro, este porto poderá assumir um papel primordial, dando sequência a um processo de instalação de empresas já iniciado.

3. Investimentos em Infra-estruturas e Acessibilidades

Tendo sido já atingido um patamar de infra-estruturação de nível razoável, que assegura capacidade de reserva no conjunto dos portos, para os vários segmentos de carga; e,

Tendo presentes os objectivos de maior eficiência económica e de crescente auto-sustentação económica e financeira dos portos, é necessário:

- Concentrar o esforço de investimento nos portos em áreas que (a) concluem e rentabilizam investimentos já realizados e (b) representam estrangulamentos, ou factores críticos de desempenho;
- Fazer preceder de avaliação económico-financeira e de avaliação ambiental os novos investimentos em projectos de expansão portuária e de alteração do perfil de acessibilidades portuárias, no âmbito de cada porto e do sistema portuário;
- Orientar as intervenções e os investimentos no reforço da especialização portuária.

No horizonte de 2010, conforme decorre da informação constante dos quadros seguintes, o montante de investimento previsto para os cinco portos principais será da ordem dos 304 milhões €, a suportar na sua maioria pelas AP's e por Fundos Comunitários. Este investimento será complementado no que se refere a acessibilidades terrestres pelo que está previsto pela REFER e pela EP, respectivamente, para as redes ferroviária e rodoviária. A ele acrescerá um investimento privado que, no domínio operacional, decorrerá sobretudo das concessões (novas e renegociações) e da logística.

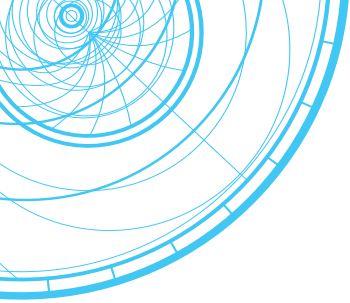


TABELA 28 - INVESTIMENTOS - GRANDES RUBRICAS PARA 2010

	APDL	APA	APL	APSS	APS	TOTAL
Terminais						
a) Modernização/recuperação	16 200 a)	---	37 000 b)	17 000 c)	---	
b) Novas fases do existente	---	---	---	---	20 000 d1) d2)	90 200
c) Novos	---	---	---	---	---	
Acessibilidades	---	33 900 e)	4 600 f1)	---	---	
Logística	26 800	---	f2)	g)	16 000 h)	81 300
Segurança						
Qualidade						
Desenvolvimento Tecnológico	11 300	3 300	35 500 i)	9 100	8 700	67 900
Ambiente/Ordenamento						
Outros	21 000	2 500	14 300	25 100	1 700	64 600
TOTAL	75 300	39 700	91 400	51 200	46 400	304 000

valores em € x 1000

- a) Terminal multiusos;
b) Dos quais 23 000 do terminal de passageiros (cruzeiros);
c) Dos quais cerca de 50% para cada terminal, Terminal/Eurominas e expansão *Ro-Ro*;
d1) Molhe 2ª fase Terminal XX1, 30 000, 2014; d2) Desenvolvimento T. Granéis Líquidos, 90 000, 2014;
e) Dos quais 11 000 reconf. acesso marítimo;
f1) Nó de Alcântara total 10 000 (REFER/CML/APL); f2) investimento privado logística;
g) Investimento privado logística
h) Mais investimento da APIPARQUES, 49 000, 2014;

Fonte: APDL, APA, APL, APSS, APS

A lógica do investimento público, previsto até 2010, nos portos que integram o sistema portuário nacional reflecte os vectores prioritários de acção definidos nas presentes Orientações Estratégicas. De facto, verifica-se uma inversão da estrutura de investimento que no passado se centrou quase exclusivamente na criação de cada vez mais infra-estruturas portuárias, para uma aposta na melhoria das condições de competitividade e segurança da actividade portuária.

Da avaliação da distribuição do investimento público previsto até 2010, que totalizará cerca de 304 milhões de euros, segundo as quatro grandes rubricas que reflectem de forma agregada áreas fundamentais de actuação no domínio do investimento das AP's, constata-se que subsistem ainda investimentos na modernização e recuperação dos terminais existentes avaliados em 90,2 milhões de euros (30% do total), verifica-se um acréscimo na componente de acessibilidades e logística na qual serão investidos até 2010 pelas AP's, 81,3 milhões de euros (27% do total) e nas componentes relacionadas com a segurança, a qualidade, o desenvolvimento tecnológico e a melhoria das condições ambientais, na qual será investido um montante de 67,9 milhões de euros (22% do total). O restante totalizando 64,6 milhões de euros (21% do total), incluído na rubrica "Outros", corresponde aos investimentos das respectivas AP's nas restantes infra-estruturas portuárias (pesca, náutica de recreios, etc.).

Relativamente ao investimento na modernização e recuperação dos terminais existentes, releva-se o facto de que estes serão indispensáveis, de acordo com o perfil definido para cada um dos portos, para o acréscimo de

capacidade (26% em 2010 e 47% em 2015, relativamente a 2005) que permita responder de forma eficiente e competitiva ao acréscimo de movimentação de cargas previsto, que totalizará em 2010 e 2015 cerca de 30% e 70%, respectivamente.

3.1. Acessibilidades

O investimento em acessibilidades é factor determinante para o desenvolvimento e competitividade dos portos.

Portos do Douro e Leixões

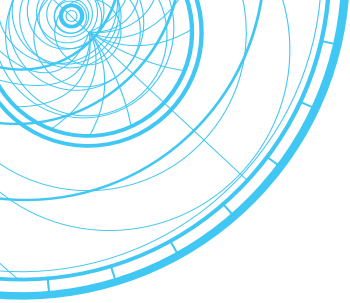
Dispõe de bons acessos terrestres, rodoviários e ferroviários, estando prevista a sua integração com a RNPL¹⁶. O acesso marítimo, que está a ser objecto de uma intervenção de melhoramento, ficará a curto prazo estabelecido a -12 m (ZH).

TABELA 29 - INTERVENÇÕES EM CURSO OU A REALIZAR NO PORTO DE LEIXÕES

PROJECTOS	CARACTERIZAÇÃO SITUAÇÃO	SITUAÇÃO PRAZO	EXECUTANTE (E) PROMOTOR (P)	CUSTO (€X10 ³)	FINANC. (€X10 ³)	SISTEMA PORTUÁRIO
1. Acessibilidades Marítimas						
1.1 Melhoramento da cota de estabelecimento Barra/Canal						
A) Estudo de Viabilidade	Aprofundamento	Concluído	---	---	---	Optimizar as condições já existentes nos cais em relação às cotas de serviço disponíveis
B) Projecto	Canal de Acesso e	Concluído	---	---	---	
C) Obra (concurso/ execução)	Bacia de Rotação da Doca 4, a fundos -12 m (ZH)	Em curso Início: 2005 Fim: 2006	APDL (P) Etermar/ Somague (E)	12 000	APDL: 3 466 O. Est.: 2 534 F. Com.: 6 000 Outros	
2. Acessibilidades Terrestres						
2.1 Construção da nova ponte móvel	Acessibilidade Interna					
A) Estudo de Viabilidade	Acesso Rodoviário	Concluído	---	---	---	Assegurar maior eficiência de operação
B) Projecto		Concluído	---	---	---	
C) Obra (concurso/ execução)		Em curso Início: 2006 Fim: 2007	APDL (P) Mota Engil/ CPTP (E)	13 000	APDL: 4 770 O. Est.: 1 730 F. Com.: 6 500 Outros	

Fonte: APDL

¹⁶ Plataforma multimodal de Leixões com 2 pólos (Gonçalves e Gatões/Guifões) e plataforma multimodal urbana nacional da Maia/Trofa.



Porto de Aveiro

Dispõe de bons acessos rodoviários através da A1 e IP5, estando em execução o acesso ferroviário à rede nacional. O acesso marítimo fluvial é assegurado a -11 m (ZH) na barra, prevendo a APA o estudo da viabilidade do seu aprofundamento.

TABELA 30 - INTERVENÇÕES EM CURSO OU A REALIZAR NO PORTO DE AVEIRO

PROJECTOS	CARACTERIZAÇÃO SITUAÇÃO	SITUAÇÃO PRAZO	EXECUTANTE (E) PROMOTOR (P)	CUSTO (€X10 ³)	FINANC. (€X10 ³)	SISTEMA PORTUÁRIO
1. Acessibilidades Marítimas						
1.1 Melhoramento da cota de estabelecimento Barra/Canal						
A) Dragagens de estabilização do acesso marítimo	---	2008	IMTP/INAG	2 000	---	---
1.2 Reconfiguração do acesso/barra						
A) Estudo de viabilidade com acesso marítimo inferior a -12,5 m (ZH)	Estudo das alternativas de reconfiguração da barra do porto, com vista a melhorar as condições de entrada e de navegação dos navios que escalam o porto	Em curso Fim: 2007	APA (E)	250	APA: 50 O. Est.: 100 F. Com.: 100 Outros: 0	Permitirá otimizar as cotas de serviço nos cais
B) Projecto C) Obra (concurso/ execução)	Reconfiguração do acesso marítimo	2010	APA (E)	10 600	APA: 3 180 O. Est.: 3 180 F. Com.: 4 240	
2. Acessibilidades Terrestres						
2.1 Terceira Fase da Via de Cintura Interna (VCP)						
A) Estudo de Viabilidade	Acessibilidade Interna	Concluído	---	---	---	Completa o investimento já feito
B) Projecto	---	Concluído	APA (E)	343	APA: 275 O. Est.: 0 F. Com.: 68 Outros: 0	
C) Obra (concurso/ execução)	- Novo Nó de ligação do porto ao IP5 junto ao rio Boco - Extensão de 2,2 km	Em curso Início: 2007 Fim: 2009	APA (E)	7 705	APA: 2 841 O. Est.: 2 312 F. Com.: 2 552 Outros	

(Continua)

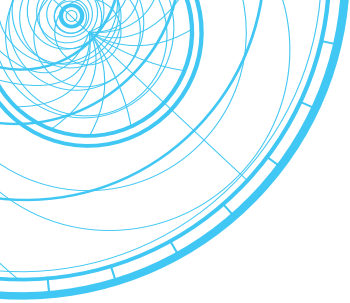
PROJECTOS	CARACTERIZAÇÃO SITUAÇÃO	SITUAÇÃO PRAZO	EXECUTANTE (E) PROMOTOR (P)	CUSTO (€X10 ³)	FINANC. (€X10 ³)	SISTEMA PORTUÁRIO
-----------	----------------------------	-------------------	--------------------------------	-------------------------------	---------------------------------	----------------------

2. Acessibilidades Terrestres

2.2 Ligação ferroviária intra-portuária		Acessibilidade Interna					
A) Estudo de Viabilidade	---	Concluído	APA (E) REFER (E)	---	---		
B) Projecto	---	Concluído		182	APA: 56 O. Est.: 0 F. Com.: 68 Outros: 0		Integra o porto no sistema ferroviário nacional
C) Obra (concurso de execução)	Construção das ligações ferroviárias internas aos terminais norte, sul e de granéis sólidos e líquidos	Em fase de concurso Início: 2007 Fim: 2009	REFER (E)	6 457	REFER: 2 583 O. Est.: 645 F. Com.: 3 229		
2.3 Ligação ferroviária externa		Acessibilidade Externa					
A) Estudo de Viabilidade					REFER: 26 685		
B) Projecto	- Ramal de ligação do porto à linha do Norte - Extensão de 9 km	Em fase de concurso Início: 2007 Fim: 2009	REFER (E)	68 715	O. Est.: 6 672 F. Com: 33 358 Outros:		Integra o porto no sistema ferroviário nacional
C) Obra (concurso/ execução)	Interface de ligação do ramal ferroviário de ligação do porto e Linha do Norte	Em fase de concurso Início: 2006 Fim: 2008		12 500	REFER: 6 875 O. Est.: F. Com.: 5 625 Outros:		

Fonte: APA

Está prevista a sua integração com a RNPL através da plataforma multimodal portuária de Aveiro com dois pólos, Aveiro e Cacia, estando esta última em fase de consignação. Foi também já lançado o concurso para a ligação ferroviária da linha do Norte ao porto de Aveiro, a qual será construída com travessa polivalente permitindo a continuidade com a ligação em velocidade elevada, para tráfego misto, Aveiro/Salamanca.



Porto de Lisboa

O porto sofre forte pressão urbana, sobretudo nas zonas envolventes dos principais terminais de carga geral, o que tem dificultado a resolução adequada das suas acessibilidades terrestres, que constituem o principal constrangimento ao desenvolvimento do porto, associado à inexistência de uma plataforma logística multimodal de apoio (rodo/ferro/fluvia).l).

Esta situação tem tido um impacte negativo particularmente gravoso na zona ocidental de Lisboa, na acessibilidade ao terminal de contentores com maior movimento a nível nacional (Alcântara), em relação à qual a Autarquia não logrou ainda estabilizar uma solução para o respectivo nó rodo-ferroviário, apesar das várias alternativas já estudadas por ambas as partes.

A aposta nas ligações fluviais permitirá minimizar o constrangimento apontado.

Está prevista a sua integração na RNPL através da plataforma multimodal de Lisboa com dois pólos, Bobadela e Castanheira do Ribatejo, e, a Sul, a plataforma urbana nacional do Poceirão.

TABELA 31 - INTERVENÇÕES EM CURSO OU A REALIZAR NO PORTO DE LISBOA

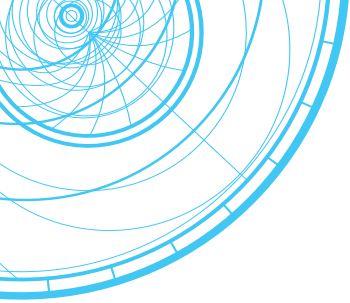
PROJECTOS	CARACTERIZAÇÃO SITUAÇÃO	SITUAÇÃO PRAZO	EXECUTANTE (E) PROMOTOR (P)	CUSTO (€X10 ³)	FINANC. (€X10 ³)	SISTEMA PORTUÁRIO
1. Acessibilidades Marítimas						
1.1 Navegação Fluvial						
A) Estudo de Viabilidade	Está na fase do Estudo de Impacte Ambiental	2007	APL	400 ⁽¹⁾	APL e F. Com.	Alternativa ao transporte rodoviário, elemento vital de articulação com plataformas logísticas a Norte e a Sul
2. Acessibilidades Terrestres						
2.1 Fecho da CRIL						
B) Projecto	Acessibilidade Externa	Execução entre 2007 e 2010	EP	100 000	---	Representa uma grande melhoria na acessibilidade rodoviária ao porto
2.2 CRIL - Ligação à Marginal						
A) Estudo de viabilidade	Concluído	Início de construção em 2007 e conclusão em 2009	EP	15 000 ⁽⁴⁾		Representa uma grande melhoria na acessibilidade rodoviária para o Norte
B) Projecto	Concluído					
C) Obra (concurso de execução)	Lançamento do concurso em 2007					
2.3 Nó de Alcântara e feixe de linhas						
A) Estudo de Viabilidade	Acessibilidade Externa	Indefinida	CP, REFER, APL, CML(2)	114 300 ⁽³⁾	Ind.	Importante para melhor integração da área portuária na cidade
2.4 Nova ponte rodo-ferroviária Barreiro-Chelas						
A) Estudo de viabilidade Integrada	Acessibilidade Externa	Estabelecido que a entrada em serviço seria em 2013	RAVE, SA	A determinar em função dos estudos cometidos à RAVE	RAVE e F. Com.	Favorece a ligação a Sul, nomeadamente à futura plataforma do Poceirão, mas será importante também para o escoamento de produtos movimentados nos terminais da margem sul

(1) Podendo aumentar se o EIA exigir a deposição de dragados a grandes distâncias dos locais de dragagens.

(2) Do estudo de viabilidade referido também fazia parte do Metropolitano de Lisboa por que foi considerado o prolongamento da Linha do Metro a Alcântara.

(3) Não se incluem as obras para o Metro.

(4) Inclui apenas a ligação à marginal sendo que o restante investimento ascende a € 100,0 milhões.



Portos de Setúbal e Sesimbra

O porto dispõe de um acesso marítimo que na barra assegura -12 m (ZH) e de bons acessos rodoviários e ferroviários e irá beneficiar da proximidade de uma plataforma logística integrada na rede nacional, a plataforma urbana nacional do Poceirão.

TABELA 32 - INTERVENÇÕES EM CURSO OU A REALIZAR NO PORTO DE SETÚBAL E SESIMBRA

PROJECTOS	CARACTERIZAÇÃO SITUAÇÃO	SITUAÇÃO PRAZO	EXECUTANTE (E) PROMOTOR (P)	CUSTO (€X10 ³)	FINANC. (€X10 ³)	SISTEMA PORTUÁRIO
-----------	-------------------------	----------------	-----------------------------	----------------------------	------------------------------	-------------------

1. Acessibilidades Marítimas

1.1 Melhoramentos dentro da Cota de Estab. Actual (-12 m ZH)						
A) Estudo de Viabilidade	Plano Plurianual de	---	---	---	---	
B) Projecto	Dragagens de	---	APSS (P)	n.a.	n.a.	---
C) Obra	Manutenção	Em execução 2004/2008	APSS (P) Rodhe Nielsen (E)	5 440	APSS - 100%	
1.2 Melhoria dos Acessos Marítimos						
A) Estudo de Viabilidade	A elaborar em 2007	---	APSS (P)	50	---	
B) Estudos Técnicos + EIA	A lançar em 2007	---	APSS (P)	200	APSS + F. Com. (a candidatar)	Permitirá otimizar a exploração dos cais existentes, que asseguram cotas superiores
C) Obra (concurso/execução)	A lançar concurso	---	APSS + Concessionários	A estimar no estudo de viabilidade	APSS + F. Com. (a candidatar)	

2. Acessibilidades Terrestres

2.1 Acesso Ferroviário ao Terminal Eurominas						
A) Estudo de Viabilidade	Concluído (integrado na Recuperação Ambiental do Terminal Eurominas e Acessos)	---	---	---	---	---
B) Projecto	Em fase de conclusão	2006	APSS (P)	450	APSS (15%) + F. Com. (85%)	
C) Obra	Concurso a lançar	---	APSS (P)	10 000	REFER + F. Com. + Privadas	---
2.2 Acessos Rodoviários						
EN 10.8 - EN 10.4	Projecto Técnico elaborado	---	EP	---	EP	---
EN 10.8 - A12	Em estudo	---	EP	---	EP	---
2.3 Acesso Rodoviário						
Variante EN 378 (Carrasqueira/Porto de Pesca)	Em estudo	---	EP	---	EP	---

Fonte APSS

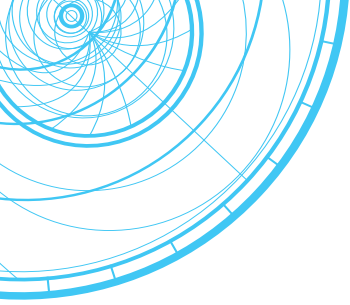
Porto de Sines

Dispõe de uma plataforma logística de nível nacional, com dois pólos distintos, um dos quais na área do porto, e de boas ligações ferroviárias e rodoviárias à rede nacional, embora insuficientes para, em termos de ligação externa ferroviária, potenciarem, adequadamente, o desenvolvimento da vocação internacional prevista para este porto, situação cuja resolução está equacionada no âmbito da nova ligação convencional para mercadorias Sines/Évora/Elvas-Caia e do projecto da ligação de Alta Velocidade a Madrid para tráfego misto.

TABELA 33 - INTERVENÇÕES EM CURSO OU A REALIZAR NO PORTO DE SINES

PROJECTO	SITUAÇÃO PRAZO	PROMOTOR (P) EXECUTANTE (E)
Acessibilidades Terrestres Externas		
1. Incremento das condições segurança no IP8	Em curso Fim: 2008	EP (P/E)
2. Construção IP8 ligação Santiago A2	Em curso Fim: 2009	EP (P/E)
3. Construção IP8 A2/Beja	Em curso Fim: 2009	EP (P/E)
4. Construção IC33 ligação A2/Évora	Em curso Fim: 2012	EP (P/E)
5. Ligação ferroviária Casa Branca/Évora	Concluído	REFER (P/E)
6. Construção da ligação ferroviária Évora/Elvas	Em curso Fim: 2012	REFER (P/E)
7. Construção da ligação ferroviária Sines/Casa Branca	Em curso Fim: 2012	REFER (P/E)

Fonte: APS



Porto de Viana do Castelo

A acessibilidade marítima ao porto comercial faz-se através de um canal de navegação com 2.100 m de extensão, permitindo a navegação de navios até 180 m de comprimento e 8 m de calado.

No que respeita às acessibilidades terrestres, o porto é actualmente servido apenas por acesso rodoviário através da EN 13. Está em curso o processo tendente à melhoria do acesso rodoviário, que ligará o porto à A28, encontrando-se em elaboração o projecto de execução relativo ao ramal de ligação do porto comercial à Linha Ferroviária do Minho.

Porto da Figueira da Foz

O acesso marítimo ao Porto da Figueira da Foz efectua-se através do estuário do Rio Mondego, cuja barra e anteporto, actualmente dragados às cotas médias de -9,00 m e -8,00 m (ZH), respectivamente, sofrem, em especial no período invernos, um forte assoreamento, condicionando substancialmente a navegação, em especial, o trânsito de navios mercantes.

Relativamente aos acessos terrestres, existem boas ligações aos eixos principais rodoviários, através da A14, sendo o acesso rodoviário directo ao porto efectuado em boas condições por estrada municipal exterior à localidade; o porto possui ainda um ramal ferroviário com ligação aos principais eixos ferroviários.

O Porto não tem áreas ou plataformas logísticas associadas; é de referir, no entanto, que a existência do ramal ferroviário potencia interessantes possibilidades para o porto, em termos de intermodalidade e de desenvolvimento de actividades logísticas.

Porto de Faro

O acesso marítimo efectua-se pela barra Faro-Olhão, através do canal de Faro, num comprimento aproximado de 4 milhas e com uma cota de -8,00 m (ZH). As condições de acesso no canal e o facto de estar localizado numa área protegida são os principais constrangimentos à sua exploração e desenvolvimento, sobretudo alguns segmentos de carga.

Em termos de acessos terrestres, está servido por uma rodovia com ligação directa à EN 125. Este acesso foi construído com o objectivo de servir em exclusividade o porto, pelo que o seu traçado circunda a cidade e cruza a linha-férrea por passagem superior.

O Porto de Faro não tem áreas ou plataformas logísticas associadas, no entanto, a existência da linha-férrea nas suas proximidades, potencia soluções de intermodalidade, oferecendo condições de integração nas perspectivas do ordenamento logístico para a Região.

Porto de Portimão

O acesso marítimo ao Porto de Portimão efectua-se pela barra e através do estuário do Rio Arade. Encontra-se prevista a dragagem do canal de acesso e bacia de manobra para a estabilização de fundos à cota de -8,00 m (ZH).

Relativamente aos acessos terrestres, este Porto está servido por uma circular exterior à cidade, permitindo a movimentação rodoviária sem grandes impactos no tráfego urbano.

Não tem áreas ou plataformas logísticas associadas, oferecendo, no entanto, um terraplano (em vias de expansão) que permite a movimentação portuária e o desenvolvimento de actividades logísticas numa perspectiva do ordenamento logístico da Região.

3.2. Capacidades¹⁷ e Taxas de Utilização

Em resultado do investimento previsto verifica-se um acréscimo de capacidade nos cinco portos principais, da qual, face à procura prevista, resultam alterações das taxas de ocupação esperadas, conforme quadros seguintes, de que se ressaltam como valores mais significativos:

- Carga geral – para o total nacional, prevê-se uma taxa de utilização relativamente a este segmento de carga de 52% em 2010 e de 65% em 2015 (relembre-se que era de 44% em 2005);
- Granéis líquidos – para o total nacional, prevê-se uma taxa de utilização relativamente a este segmento de carga de 68% em 2010 e de 65% em 2015 (relembre-se que era de 61% em 2005);
- Granéis sólidos – para o total nacional, prevê-se uma taxa de utilização relativamente a este segmento de carga de 78% em 2010 e de 74% em 2015 (relembre-se que era de 67% em 2005).

¹⁷ Capacidade determinada sem considerar o efeito de melhoria das condições de operação portuária, no sentido da sua agilização, como seja o enquadramento legislativo, evolução tecnológica a trabalho portuário.

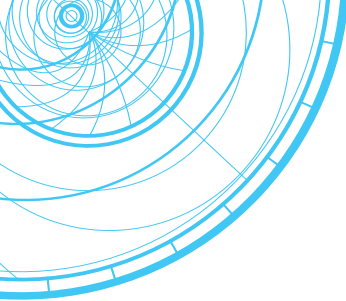


TABELA 34 - CAPACIDADES/CARGA/TAXA DE UTILIZAÇÃO - 2010

TIPO DE CARGA	APDL			APA			APL			APSS			APS			TOTAL NACIONAL		
	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2010	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2010	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2010	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2010	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2010	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2010	TAXA UTILIZ. %
Carga Geral	10 750 000	5 186 200	48,24%	3 600 000	1 850 000		16 551 950	8 078 315	48,81%	4 800 000	3 900 000	81,25%	9 200 000	4 320 000	46,96%	44 901 950	23 334 515	51,97%
Fracionada	3 000 000	783 000	26,10%	2 300 000	1 550 000	67,39%	462 000	484 010	104,76%	1 700 000	1 500 000	88,24%				7 462 000	4 317 010	57,85%
Contentorizada																		
Ton	7 550 000	4 323 200	57,26%		300 000		16 089 950	7 582 390	47,13%	2 500 000	2 000 000	80,00%	9 000 000	4 320 000	48,00%	35 139 950	18 525 590	52,72%
TEU	755 000	430 000	56,95%		30 000		1 300 000	754 000	58,00%	250 000	200 000	80,00%	750 000	360 000	48,00%	3 055 000	1 774 000	58,07%
Ro-Ro	200 000	80 000	40,00%	1 300 000	0			11 915		600 000	400 000	66,67%	200 000			2 300 000	491 915	21,39%
Granéis Líquidos	10 000 000	8 428 900	84,29%	2 600 000	1 965 000	75,58%	2 989 000	1 275 755	42,68%	2 500 000	1 450 000	58,00%	33 300 000	21 920 000	65,83%	51 389 000	35 039 655	68,19%
Combustíveis		8 200 000			1 124 000		2 441 570	979 925	40,14%		1 000 000		32 300 000	21 267 000	65,84%		32 570 925	
Outros		228 900			841 000		547 430	295 830	54,04%		450 000		1 000 000	653 000	65,30%		2 468 730	
Granéis Sólidos	5 000 000	2 220 700	44,41%	2 200 000	1 540 000	70,00%	8 831 000	6 774 720	76,72%	4 050 000	4 300 000	106,17%	8 600 000	7 632 000	88,74%	28 681 000	22 467 420	78,34%
Agro-alimentares		1 080 600			700 000		6 811 000	4 278 605	62,82%		600 000		50 000	0,00%		6 659 205		
Carvão					0			22 545			600 000		6 000 000	5 800 000	96,67%		6 422 545	
Cimento		361 800			390 000			481 610			1 000 000		700 000	400 000	57,14%		2 633 410	
Outros		778 300			450 000		2 020 000	1 991 960	98,61%		2 100 000		1 850 000	1 432 000	77,41%		6 752 260	
Total	25 750 000	15 835 800	61,50%	8 400 000	5 355 000	63,75%	28 371 950	16 128 790	56,85%	11 350 000	9 650 000	85,02%	51 100 000	33 872 000	66,29%	124 971 950	80 841 590	64,69%

Fonte: APDL; APA; APL; APSS; APS

TABELA 35 - CAPACIDADES/CARGA/TAXA DE UTILIZAÇÃO - 2015

TIPO DE CARGA	APDL			APA			APL			APSS			APS			TOTAL NACIONAL		
	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2015	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2015	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2015	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2015	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2015	TAXA UTILIZ. %	CAPACID.	MOVIMENT. EM 2015	TAXA UTILIZ. %
Carga Geral	10 750 000	6 535 300	60,79%	3 600 000	1 850 000		16 551 950	11 124 920	67,21%	4 700 000	4 150 000	88,30%	16 240 000	9 840 000	60,59%	51 841 950	33 500 220	64,62%
Fracionada	3 000 000	825 100	27,50%	2 300 000	1 550 000	67,39%	462 000	533 860	115,55%	1 700 000	1 700 000	100,00%				7 462 000	4 608 960	61,77%
Contentorizada																		
Ton	7 550 000	5 630 200	74,57%		300 000		16 089 950	10 579 145	65,75%	2 500 000	2 000 000	80,00%	15 840 000	9 840 000	62,12%	41 979 950	28 349 345	67,53%
TEU	755 000	560 000	74,17%		30 000		1 300 000	1 052 000	80,92%	250 000	200 000	80,00%	1 320 000	820 000	62,12%	3 625 000	2 662 000	73,43%
Ro-Ro	200 000	80 000	40,00%	1 300 000	0			11 915		500 000	450 000	90,00%	400 000			2 400 000	541 915	22,58%
Granéis Líquidos	10 000 000	8 740 600	87,41%	2 600 000	2 584 000	99,38%	2 989 000	1 275 755	42,68%	2 500 000	2 000 000	80,00%	53 100 000	32 000 000	60,26%	71 189 000	46 600 355	65,46%
Combustíveis					1 525 000		2 441 570	979 925	40,14%		1 250 000		52 100 000	31 300 000	60,08%		35 054 925	
Outros					1 059 000		547 430	295 830	54,04%		750 000		1 000 000	700 000	70,00%		2 804 830	
Granéis Sólidos	5 000 000	2 252 000	45,04%	2 200 000	2 040 000	92,73%	8 831 000	7 429 090	84,13%	5 800 000	4 700 000	81,03%	12 500 000	8 836 000	70,69%	34 331 000	25 257 090	73,57%
Agro-alimentares		1 080 600			1 200 000		6 811 000	4 874 520	71,57%		700 000		50 000	0	0,00%	7 855 120		
Carvão					0			19 680			600 000		6 000 000	5 800 000	96,67%		6 419 680	
Cimento		377 000			390 000			542 930			1 100 000		700 000	470 000	67,14%		2 879 930	
Outros		794 400			450 000		2 020 000	1 991 960	98,61%		2 300 000		5 750 000	2 566 000	44,63%		8 102 360	
Total	25 750 000	17 527 900	68,07%	8 400 000	6 474 000	77,07%	28 371 950	19 829 765	69,89%	13 000 000	10 850 000	83,46%	81 840 000	50 676 000	61,92%	157 361 950	105 357 665	66,95%

Fonte: APDL; APA; APL; APSS; APS

O conjunto de projectos que na perspectiva acima referida são prioritários representa um volume de investimentos de 239,4 milhões € (retirando a rubrica "Outros" – pesca e náutica de recreio).

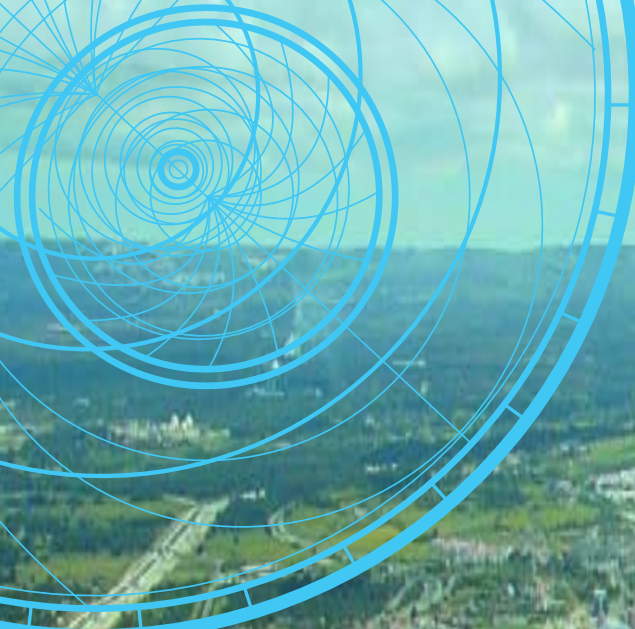
A afectação do investimento por projectos revela, por um lado, o esforço que ainda continua a ser necessário na recuperação e modernização das infra-estruturas portuárias propriamente ditas, reflexo de um atraso de anos e de um menor investimento relativo na primeira fase do apoio comunitário, mas, por outro, transmite já claramente a aposta na intermodalidade e na logística como vectores fundamentais da política de transportes nacional, e, embora ainda sem o peso que se afiguraria desejável, reflecte também uma deslocação significativa do esforço de investimento para domínios não infra-estruturais e componentes imateriais que são determinantes para a sustentabilidade e competitividade dos portos nacionais e indiciam uma fase de maturidade do sistema portuário.

São, assim, prioritários os investimentos que visam a ligação dos portos às redes nacionais ferroviária e rodoviária e plataformas logísticas, na simplificação de procedimentos e info-estrutura de apoio à comunicação, bem como a promoção de soluções alternativas para o transporte de mercadorias, como seja o transporte fluvial.

Com os melhoramentos já em curso ou que agora estão programados a curto/médio prazo, face à procura estimada pelos portos para os vários segmentos de carga, em 2010, o país disporá ainda de uma reserva de capacidade — tanto no conjunto dos portos como em quase todos eles de *per si*, que urge rentabilizar.

De facto, para 2010 apenas na carga geral fraccionada para Lisboa e Setúbal, nos granéis líquidos para Leixões e nos granéis sólidos para Setúbal e Sines, os valores atingidos aproximam os respectivos terminais da saturação, se, como se referiu, se verificar o crescimento de tráfego previsto e se não houver outras melhorias ao nível da rentabilidade da operação portuária.

Para 2015, o porto de Setúbal é aquele que, globalmente, apresenta maior taxa de utilização (84%), seguindo-se Aveiro (77%), Lisboa (70%), Leixões (68%) e Sines (62%). Apresentam-se próximos da saturação, na carga geral fraccionada, Lisboa e Setúbal, nos granéis líquidos Aveiro e Leixões, em granéis sólidos Aveiro, estando Sines próximo da saturação em relação ao carvão.

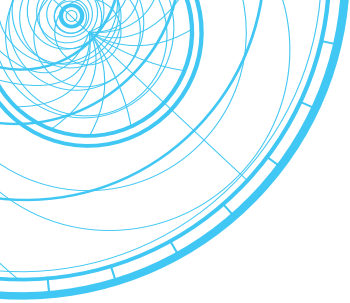


**E - REFERENCIAL DE
CONCRETIZAÇÃO DAS
ORIENTAÇÕES
ESTRATÉGICAS - METAS**

No sentido de assegurar o cumprimento dos objectivos estratégicos propostos, apresenta-se o quadro de referência para acompanhamento futuro da concretização das acções a empreender, constituindo metas a atingir pelos diferentes actores do sistema.

**TABELA 36 - QUADRO DE REFERÊNCIA PARA ACOMPANHAMENTO
DOS OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS**

INDICADOR [ANO BASE 2005]	META	HORIZONTE TEMPORAL
Crescimento da movimentação de mercadorias nos portos nacionais	70%	2015
• APDL	24%	2015
• APA	94%	2015
• APL	59%	2015
• APSS	45%	2015
• APS	102%	2015
Taxa Média de Utilização das instalações portuárias em 2015	70%	2015
Aumento da Taxa de Utilização média das instalações portuárias	22%	2015
• APDL	20%	2015
• APA	26%	2015
• APL	17%	2015
• APSS	19%	2015
• APS	25%	2015
Aumento total do número de navios em Porto	56%	2015
• APDL	3%	2015
• APA	111%	2015
• APL	18%	2015
• APSS	79%	2015
• APS	205%	2015
Programa de concessões e licenciamento de serviços portuários		
• Administrações Portuárias	Conclusão	2010
• IPTM	Conclusão	2010



INDICADOR [ANO BASE 2005]	META	HORIZONTE TEMPORAL
------------------------------	------	-----------------------

Indicadores Quantitativos de Gestão para as AP's		
• APDL		
- Crescimento do volume de negócios	15,9%	2015
- Margem do EBITDA (% do volume de negócios)	49,4%	2015
- Manter os resultados operacionais positivos ¹⁸ [10 ³ €]	4.144	2015
- Manter os resultados líquidos positivos ¹⁹ [10 ³ €]	4.968	2015
- Rendibilidade dos capitais próprios (Res. Liq./Cap. Prop.)	2,2%	2015
- Manter o rácio [endivid. financeiro/EBITDA] inferior a 3	n. a.	2015
- Redução do nível de endividamento	n. a.	2015
• APA		
- Crescimento do volume de negócios	96,0%	2015
- Margem do EBITDA (% do volume de negócios)	38,5%	2015
- Manter os resultados operacionais positivos [10 ³ €]	250	2015
- Manter os resultados líquidos positivos [10 ³ €]	1 172	2015
- Rendibilidade dos capitais próprios (Res. Liq./Cap. Prop.)	9,0%	2015
- Manter o rácio [endivid. financeiro/EBITDA] inferior a 3	0,2	2015
- Redução do nível de endividamento	-95,2%	2015
• APL		
- Crescimento do volume de negócios	40,6%	2015
- Margem do EBITDA (% do volume de negócios)	28,7%	2015
- Manter os resultados operacionais positivos [10 ³ €]	3 899	2015
- Manter os resultados líquidos positivos [10 ³ €]	2 899	2015
- Rendibilidade dos capitais próprios (Res. Liq./Cap. Prop.)	1,8%	2015
- Manter o rácio [endivid. financeiro/EBITDA] inferior a 3	1,9	2015
- Redução do nível de endividamento	-39,2%	2015
• APSS		
- Crescimento do volume de negócios	65,2%	2015
- Margem do EBITDA (% do volume de negócios)	40,4%	2015
- Manter os resultados operacionais positivos [10 ³ €]	6 523	2015
- Manter os resultados líquidos positivos [10 ³ €]	6 404	2015
- Rendibilidade dos capitais próprios (Res. Liq./Cap. Prop.)	8,6%	2015
- Manter o rácio [endivid. financeiro/EBITDA] inferior a 3	0,0	2015
- Redução do nível de endividamento	-100,0%	2015
• APS		
- Crescimento do volume de negócios ²⁰	56,8%	2015
- Margem do EBITDA (% do volume de negócios)	59,3%	2015
- Manter os resultados operacionais positivos [10 ³ €]	12 000	2015
- Manter os resultados líquidos positivos [10 ³ €]	14 000	2015
- Rendibilidade dos capitais próprios (Res. Liq./Cap. Prop.)	6,7%	2015
- Manter o rácio [endivid. financeiro/EBITDA] inferior a 3	0,1	2015
- Redução do nível de endividamento	-97,6%	2015

¹⁸ A evolução dos resultados traduz o aumento considerável do volume das amortizações decorrente dos investimentos em curso e planeados.

¹⁹ A evolução dos resultados traduz o aumento considerável do volume das amortizações decorrente dos investimentos em curso e planeados.

²⁰ Face à concessão do Terminal de Granéis Líquidos o volume de negócios irá sofrer uma quebra acentuada a partir de 2008; Prevê-se que em 2010 atinja um valor idêntico ao de 2005. Não obstante, os resultados operacionais e líquidos irão crescer no período em causa em consequência da redução mais do que proporcional dos custos.

TABELA 37 - QUADRO DE ACÇÕES IPTM

ACÇÕES	HORIZONTE TEMPORAL
Elaborar a proposta da Lei dos Portos a apresentar ao Governo	2007
Elaborar com a colaboração e apoio das AP's o Plano Nacional Marítimo-Portuário	2008
Concluir o sistema de VTS costeiro, tendo em vista a sua operacionalidade em 2008	2007
Identificar e padronizar com a colaboração e apoio das AP's os instrumentos de acompanhamento e reporte anual de informação sobre as concessões	2007
Definir e uniformizar com a colaboração e apoio das AP's os Relatórios de Sustentabilidade	2007
Definir com o apoio das AP's a concepção geral dos sistemas de gestão de qualidade	2007
Implementar o projecto Sistema Integrado de Informação Portuária nos portos secundários sob administração do IPTM	2007
Concluir o projecto VALIMAR DIGITAL, no porto de Viana do Castelo	2007
Implementar a componente nacional do Projecto SAFESEANET - Sistema de Informação Comunitária de Monitorização de Tráfego marítimo	2007
Apoiar a APDL e a APA na preparação das condições para a constituição da sociedade anónima de Administração do Porto de Viana do Castelo e da sociedade anónima de Administração do Porto da Figueira da Foz	2007
Promover a elaboração pelas AP's e aprovar o manual de boas práticas em matéria de sistema tarifário	2007
Elaborar estudos de detalhe, que permitam identificar a solução adequada, para a administração e gestão dos portos comerciais de Portimão e Faro	2008
Definir e aplicar o sistema de gestão de qualidade para a sua intervenção no sector marítimo-portuário	2008
Concluir o projecto CEODOURO - Central de Aproveitamento da Energia das Ondas	2008
Preparação de uma Colectânea de Legislação, preparando o futuro para um Código Marítimo	2008
Promover a contratualização da exploração ou a alteração da jurisdição dos portos de pesca	até 2010
Promover a contratualização da exploração dos portos de náutica de recreio	até 2010

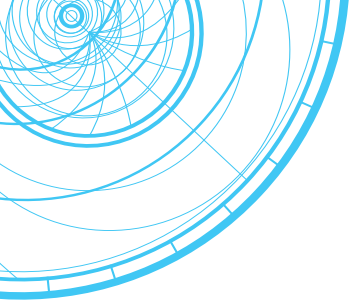


TABELA 38 - QUADRO DE ACÇÕES APDL

ACÇÕES	HORIZONTE TEMPORAL
Prosseguir a consolidação do modelo de gestão <i>landlord port</i>	
Dar cumprimento às regras constantes do Código ISPS, nos termos do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro	
Implementar o projecto PCom	1º trim. de 2007
Colaborar e apoiar o IPTM na identificação e padronização dos instrumentos de acompanhamento e reporte anual de informação sobre as concessões. Elaborar e fornecer ao IPTM anualmente o documento de reporte de informação	2007
Apresentar propostas de enquadramento legal e de soluções organizativas para permitir a avaliação de soluções de gestão colaborativa ou integrada entre portos	2007
Reavaliar o desempenho dos respectivos contratos com a Docapesca, propondo as soluções específicas de melhoria que se justifiquem	2007
Elaborar o regulamento de sistema tarifário	2007
Apoiar o IPTM no desenvolvimento da concepção geral dos sistemas de gestão de qualidade e dar início à concepção dos sistemas de gestão da qualidade dos Portos de Douro e Leixões e de Viana do Castelo	2007
Criar a figura do Provedor do Cliente do Transporte Marítimo	2007
Concluir a 2ª fase do projecto PORTMOS e promover a sua divulgação junto das comunidades portuárias e logísticas motivando a sua participação	2007
Criar e implementar, no horizonte 2008-2015, um programa de formação na área da segurança e protecção marítima	2007
Preparar as condições e adequar o modelo organizacional e de gestão para a constituição da sociedade anónima de Administração do Porto de Viana do Castelo	2007
Preparar e aplicar o manual de boas práticas em matéria de sistema tarifário	2008
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Plano Nacional Marítimo-Portuário	2008
Elaborar os Planos de Estratégia e Exploração dos Portos de Douro e Leixões e de Viana do Castelo	2008
Elaborar anualmente os Relatórios de Sustentabilidade dos Portos de Douro e Leixões e de Viana do Castelo e publicá-los em conjunto com os respectivos Relatórios e Contas na sua página Web	a partir de 2008
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Cadastro Geral das Infra-estruturas Portuárias	2008
Promover a participação da iniciativa privada na exploração portuária e a melhoria da qualidade dos serviços, designadamente através da concretização da concessão do terminal de movimentação de cargas e do terminal de cruzeiros	até 2010
Promover a contratualização da exploração dos portos de pesca e de náutica de recreio, devendo fazer um reporte anual da evolução registada	até 2010

TABELA 39 - ACÇÕES (INVESTIMENTOS) APDL

ACÇÕES (INVESTIMENTOS)	HORIZONTE TEMPORAL
Construção da obra de aprofundamento do canal de acesso e bacia de rotação da doca 4, a fundos -12 m (ZH)	2007
Construção da nova ponte móvel	2007
Construção da nova portaria do porto, na VILPL - Via Interior de Ligação do Porto de Leixões	2007
Implementação do Sistema de Informação Geográfica	2007
Implementação do Portal Interno (Intranet)	2008
Reabilitação do cais acostável e construção do terminal multiusos	2008
Implementação dos sistemas de segurança da cadeia logística	2008
Instalação do Portal do Porto de Leixões	2008
Processo de certificação do porto	2009
Implementação do Sistema de Informação e Gestão	2009
Desenvolver os projectos para permitir o início da obra dos Pólos 1 e 2 (Gonçalves e Gatões/Guifões) da Plataforma Logística Multimodal do Porto de Leixões	2009
Construção do terminal de cruzeiros	2011

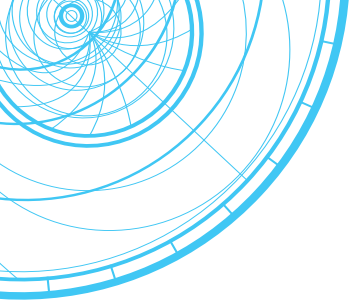


TABELA 40 - QUADRO DE ACÇÕES APA

ACÇÕES	HORIZONTE TEMPORAL
Prosseguir a consolidação do modelo de gestão <i>landlord port</i>	
Dar cumprimento às regras constantes do Código ISPS, nos termos do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro	
Apoiar o IPTM no desenvolvimento da concepção geral dos sistemas de gestão de qualidade e dar início à concepção dos sistemas de gestão da qualidade dos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz	2007
Criar a figura do Provedor do Cliente do Transporte Marítimo	2007
Colaborar e apoiar o IPTM na identificação e padronização dos instrumentos de acompanhamento e reporte anual de informação sobre as concessões. Elaborar e fornecer ao IPTM anualmente o documento de reporte de informação	2007
Apresentar propostas de enquadramento legal e de soluções organizativas para permitir a avaliação de soluções de gestão colaborativa ou integrada entre portos	2007
Reavaliar o desempenho dos respectivos contratos com a Docapesca, propondo as soluções específicas de melhoria que se justifiquem	2007
Elaborar o regulamento do sistema tarifário	2007
Implementar o projecto Sistema Integrado de Informação Portuária	2007
Implementar o projecto PIPE	2007
Equacionar a integração nos serviços de Auto-Estradas do Mar	2007
Criar e implementar, no horizonte 2008-2015, um programa de formação na área da segurança e protecção marítima	2007
Preparar as condições e adequar o modelo organizacional e de gestão para a constituição da sociedade anónima de Administração do Porto da Figueira da Foz	2007
Preparar e aplicar o manual de boas práticas em matéria de sistema tarifário	2008
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Plano Nacional Marítimo-Portuário	2007
Elaborar os Planos de Estratégia e Exploração dos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz	2008
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Cadastro Geral das Infra-estruturas Portuárias	2008
Elaborar anualmente os Relatórios de Sustentabilidade dos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz e publicitá-los em conjunto com os respectivos Relatórios e Contas na sua página <i>Web</i>	a partir de 2008
Promover a participação da iniciativa privada na exploração portuária e a melhoria da qualidade dos serviços, designadamente através da concretização da concessão dos quatro terminais de movimentação de cargas	até 2010
Promover a contratualização da exploração dos portos de pesca e de náutica de recreio, devendo fazer um reporte anual da evolução registada	até 2010

TABELA 41 - ACÇÕES (INVESTIMENTOS) APA

ACÇÕES (INVESTIMENTOS)	HORIZONTE TEMPORAL
Infra-estruturação do parque logístico adjacente ao terminal de granéis líquidos	2007
Implementação do Sistemas de Gestão Ambiental	2007
Elaborar um estudo de viabilidade técnica incluindo a vertente ambiental e económica para o melhoramento das condições de acessibilidade marítima - estabelecimento e manutenção	2008
Implementação do Sistema de Informação Geográfica	2008
Implementação dos Sistemas de Segurança	2008
Concretizar a ligação ferroviária intra-portuária, em articulação com a conclusão da ligação ferroviária do porto de Aveiro à linha do Norte da responsabilidade da REFER actualmente em fase de concurso público	2009
Implementação do Sistema de Informação e Gestão	2009
Concretizar a 3ª fase da via de cintura interna portuária (VCP)	2009
Implementação de um Sistema de Gestão da Qualidade	2010
Promover a concretização do pólo localizado nas instalações portuárias da Plataforma Logística Multimodal do Porto de Aveiro	até 2013

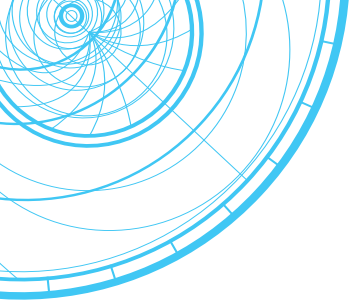


TABELA 42 - QUADRO DE ACÇÕES APL

ACÇÕES	HORIZONTE TEMPORAL
Prosseguir a consolidação do modelo de gestão <i>landlord port</i>	
Dar cumprimento das regras constantes do Código ISPS, nos termos do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro	
Implementar o projecto PCom	1º trim. 2007
Criar a figura do Provedor do Cliente do Transporte Marítimo	2007
Apoiar o IPTM no desenvolvimento da concepção geral dos sistemas de gestão de qualidade e dar início à concepção dos sistemas de gestão da qualidade do porto	2007
Colaborar e apoiar o IPTM na identificação e padronização dos instrumentos de acompanhamento e reporte anual de informação sobre as concessões. Elaborar e fornecer ao IPTM anualmente o documento de reporte de informação	2007
Apresentar propostas de enquadramento legal e de soluções organizativas para permitir a avaliação de soluções de gestão colaborativa ou integrada entre portos	2007
Reavaliar o desempenho dos respectivos contratos com a Docapesca, propondo as soluções específicas de melhoria que se justifiquem	2007
Elaborar o regulamento do sistema tarifário	2007
Equacionar a integração nos serviços de Auto-Estradas do Mar	2007
Criar e implementar, no horizonte 2008-2015, um programa de formação na área da segurança e protecção marítima	2007
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Plano Nacional Marítimo-Portuário	2007
Preparar e aplicar o manual de boas práticas em matéria de sistema tarifário	2008
Elaborar o Plano de Estratégia e Exploração do porto	2008
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Cadastro Geral das Infra-estruturas Portuárias	2008
Elaborar anualmente o Relatório de Sustentabilidade do porto e publicá-lo em conjunto com o Relatório e Contas na sua página <i>Web</i>	a partir de 2008
Promover a participação da iniciativa privada na exploração portuária e a melhoria da qualidade dos serviços, designadamente através da concretização da concessão do terminal de cruzeiros	até 2010
Promover a contratualização da exploração dos portos de pesca e de náutica de recreio, devendo fazer um reporte anual da evolução registada	até 2010

TABELA 43 - ACÇÕES (INVESTIMENTOS) APL

ACÇÕES (INVESTIMENTOS)	HORIZONTE TEMPORAL
Acompanhar os estudos desenvolvidos pela RAVE, para a execução da Terceira Travessia do Tejo, nomeadamente no que se refere ao impacto da localização no porto	
Adquirir um scanner de contentores	2007
Estudo de viabilidade da ligação fluvial de articulação com os pólos logísticos da Bobadela e de Castanheira do Ribatejo, da Plataforma Multimodal do Porto de Lisboa	2007
Construção das instalações definitivas da Agência Europeia de Segurança Marítima e Observatório Europeu de Toxicodependência	2007
Intervenções para o estabelecimento do canal de Xabregas	2008
Dragagem da Cala das Barcas	2008
Intervenções da 1ª fase do alargamento do Terminal de Contentores de Alcântara	2008
Intervenções de reabilitação e reforço do cais entre Santa Apolónia e o Jardim do Tabaco, no terminal de cruzeiros	2009

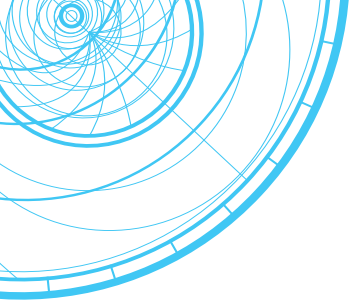


TABELA 44 - QUADRO DE ACÇÕES APSS

ACÇÕES	HORIZONTE TEMPORAL
Prosseguir a consolidação do modelo de gestão <i>landlord port</i>	
Dar cumprimento das regras constantes do Código ISPS, nos termos do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro	
Apoiar o IPTM no desenvolvimento da concepção geral dos sistemas de gestão de qualidade e dar início à concepção do sistemas de gestão da qualidade do porto	2007
Criar a figura do Provedor do Cliente do Transporte Marítimo	2007
Colaborar e apoiar o IPTM na identificação e padronização dos instrumentos de acompanhamento e reporte anual de informação sobre as concessões. Elaborar e fornecer ao IPTM anualmente o documento de reporte de informação	2007
Apresentar propostas de enquadramento legal e de soluções organizativas para permitir a avaliação de soluções de gestão colaborativa ou integrada entre portos	2007
Reavaliar o desempenho dos respectivos contratos com a Docapesca, propondo as soluções específicas de melhoria que se justifiquem	2007
Elaborar o regulamento do sistema tarifário	2007
Implementar o projecto Sistema Integrado de Informação Portuária	2007
Implementar o projecto PIPE	2007
Equacionar a integração nos serviços de Auto-Estradas do Mar	2007
Criar e implementar, no horizonte 2008-2015, um programa de formação na área da segurança e protecção marítima	2007
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Plano Nacional Marítimo-Portuário	2007
Preparar e aplicar o manual de boas práticas em matéria de sistema tarifário	2008
Elaborar o Plano de Estratégia e Exploração do porto	2008
Colaborar e apoiar IPTM na elaboração do Cadastro Geral das Infra-estruturas Portuárias	2008
Elaborar anualmente o Relatório de Sustentabilidade do porto e publicá-lo em conjunto com o Relatório e Contas na sua página <i>Web</i>	a partir de 2008
Promover a participação da iniciativa privada na exploração portuária e a melhoria da qualidade dos serviços, designadamente através da concretização da concessão dos seis terminais de movimentação de cargas	até 2010
Promover a contratualização da exploração dos portos de pesca e de náutica de recreio, devendo fazer um reporte anual da evolução registada	até 2010

TABELA 45 - ACÇÕES (INVESTIMENTOS) APSS

ACÇÕES (INVESTIMENTOS)	HORIZONTE TEMPORAL
Elaborar um estudo de viabilidade técnica incluindo a vertente ambiental e económica para o melhoramento das condições de acessibilidade marítima - estabelecimento e manutenção	2007
Optimização da segurança à navegação	2008
Concluir do Plano de Monitorização Ambiental dos Portos de Setúbal e Sesimbra	2008
Recuperar o terminal Eurominas em termos ambientais e funcionais e construir a respectiva ligação ferroviária, em articulação com as entidades e empresas interessadas	até 2010

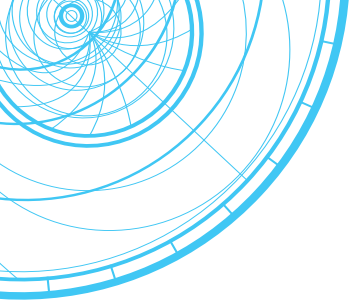
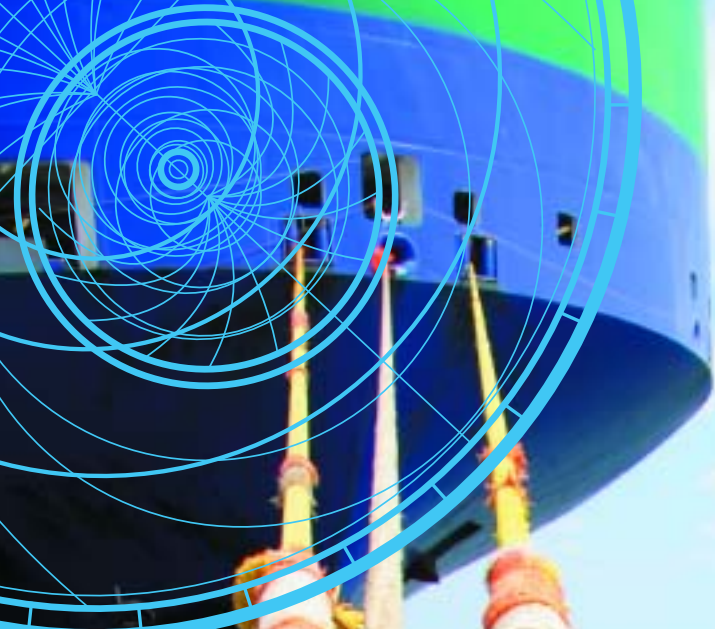


TABELA 46 - QUADRO DE ACÇÕES APS

ACÇÕES	HORIZONTE TEMPORAL
Prosseguir a consolidação do modelo de gestão <i>landlord port</i>	
Dar cumprimento das regras constantes do Código ISPS, nos termos do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro	
Implementar o projecto PCom	1º trim. de 2007
Apoiar o IPTM no desenvolvimento da concepção geral dos sistemas de gestão de qualidade e dar início à concepção do sistemas de gestão da qualidade do porto	2007
Criar a figura do Provedor do Cliente do Transporte Marítimo	2007
Apresentar propostas de enquadramento legal e de soluções organizativas para permitir a avaliação de soluções de gestão colaborativa ou integrada entre portos	2007
Colaborar e apoiar o IPTM na identificação e padronização dos instrumentos de acompanhamento e reporte anual de informação sobre as concessões. Elaborar e fornecer ao IPTM anualmente o documento de reporte de informação	2007
Reavaliar o desempenho dos respectivos contratos com a Docapesca, propondo as soluções específicas de melhoria que se justifiquem	2007
Elaborar o regulamento de sistema tarifário	2007
Concluir a 2ª fase do projecto PORTMOS e promover a sua divulgação junto das comunidades portuárias e logísticas motivando a sua participação	2007
Criar e implementar, no horizonte 2008-2015, um programa de formação na área da segurança e protecção marítima	2007
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Plano Nacional Marítimo-Portuário	2007
Preparar e aplicar o manual de boas práticas em matéria de sistema tarifário	2008
Elaborar o Plano de Estratégia e Exploração do porto	2008
Colaborar e apoiar o IPTM na elaboração do Cadastro Geral das Infra-estruturas Portuárias	2008
Elaborar anualmente o Relatório de Sustentabilidade do porto e publicá-lo em conjunto com o Relatório e Contas na sua página <i>Web</i>	a partir de 2008
Promover a participação da iniciativa privada na exploração portuária e a melhoria da qualidade dos serviços, designadamente através da concretização da concessão do terminal de movimentação de cargas	até 2010
Promover a contratualização da exploração dos portos de pesca e de náutica de recreio, devendo fazer um reporte anual da evolução registada	até 2010

TABELA 47 - ACÇÕES (INVESTIMENTOS) APS

ACÇÕES (INVESTIMENTOS)	HORIZONTE TEMPORAL
Implementar os processos de simplificação de procedimentos (PCom, PIPE e PORTMOS)	2007
1ª fase de desenvolvimento do terminal XXI	2008
Projecto de certificação	2010
Pólo A da Plataforma Logística Multimodal do Porto de Sines	2010
Planos de Emergência e Protecção	2012
2ª fase de desenvolvimento do terminal XXI	2014
Desenvolvimento do terminal de Granéis Líquidos envolvendo o prolongamento do molhe Oeste	2014
Acções complementares no domínio do ambiente e segurança	2015



F - DESENVOLVIMENTOS,
ACOMPANHAMENTO
E REVISÃO

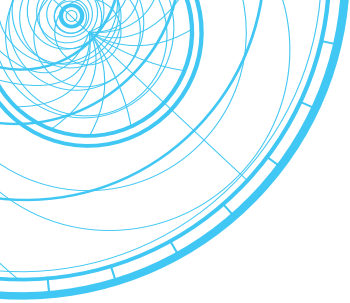
As Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário constituem um ponto de partida no processo de planeamento e modernização do sector, estando, a partir de agora, fixados objectivos e metas claras que servirão de enquadramento à elaboração do Plano Sectorial Marítimo-Portuário e dos Planos de Estratégia e Exploração dos diferentes portos.

As presentes Orientações tendo um referencial de médio/longo prazo exigem uma monitorização e acompanhamento permanentes, para que as decisões de planeamento e investimento envolvendo o sector marítimo-portuário, quer ao nível do Estado, quer das sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos, quer das sociedades privadas, sejam devidamente enquadradas e articuladas no sentido do prosseguimento dos objectivos e metas fixadas.

Neste sentido, definido o horizonte temporal de 2015 e porque se pretende um instrumento dinâmico que se adapte à evolução futura do território, da sociedade, da economia, da mobilidade, da intermodalidade e da sustentabilidade ambiental, importa igualmente definir metas temporais para a sua revisão e adaptação.

Foi, por isso, prevista uma revisão intercalar das presentes Orientações, à semelhança do traçado para as Orientações Estratégicas definidas para o Sector Ferroviário, sensivelmente a meio do período da sua vigência, correspondendo ao ano 2011, para que, em função do processo de monitorização e acompanhamento, se possa estabelecer um ponto de situação dos objectivos e metas alcançados até esta data resultantes das acções entretanto empreendidas e possam os mesmos vir a ser adequados em função da evolução económico-financeira, ambiental e do normativo legal europeu e nacional.

Desta forma, o acompanhamento e monitorização dos objectivos e metas das Orientações Estratégicas será uma incumbência do IPTM, que para tal deverá incorporar informação estatística e produzir relatórios anuais sobre os indicadores definidos e consolidados, permitindo igualmente fornecer informação de suporte à decisão sobre novas propostas de actuação.



Glossário

DESIGNAÇÃO	DESCRIÇÃO
Arqueação Bruta (GT)	Medida do volume total de uma embarcação
Carga a granel	Carga que, possuindo características uniformes, não é susceptível de contagem unitária e não se apresenta embalada
Carga contentorizada	Carga convencionalmente acondicionada em contentores ISO
Carga fraccionada	Carga apresentada em avulso, acondicionada em embalagens (ou não)
Carga geral	Carga geral acondicionada em unidades avulsas (ex.: caixotes) podendo ser posteriormente contentorizada
Carga <i>roll-on - roll-off</i>	Carga que se encontra acondicionada em reboque ou semireboque que entra ou sai do navio que a transporta por mar
Carga unitizada	Unidades de carga acondicionada em contentores, unidades <i>roll-on - roll-off</i> , veículos <i>roll-on - roll-off</i> , incluindo taras
<i>Core Business</i>	Negócio central
<i>Foreland</i>	Zona de influência em toda a área industrial e comercial exterior ligada ao porto e por ele servida
Granéis	Carga que, possuindo características uniformes, não é susceptível de contagem unitária e não se apresenta embalada
<i>Hinterland</i>	Zona de influência em toda a área industrial e comercial interior ligada ao porto e por ele servida
<i>Short Sea Shipping</i>	Transporte Marítimo de Curta Distância
Terminal	Instalações especializadas para a movimentação de contentores, carga, passageiros, etc.
<i>Transhipment</i>	Operação de transferência de carga, em trânsito, de um navio para outro, e com estadia intermédia no cais, por forma a chegar ao seu destino final
Transporte intermodal	Movimentação de carga utilizando dois, ou mais, meios de transporte sucessivos



MOPTC

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Secretaria de Estado dos Transportes

