

Cronograma

Linhas de ação	Medidas	Tarefas	Ano 1												Ano 2						
			Mês 1	Mês 2	Mês 3	Mês 4	Mês 5	Mês 6	Mês 7	Mês 8	Mês 9	Mês 10	Mês 11	Mês 12	Mês 13	Mês 14	Mês 15	Mês 16	Mês 17	Mês 18	Mês 19
Linha de Ação 1: Atrair I&D – captar novos projetos de testes e de desenvolvimento de energias renováveis oceânicas para instalação em Portugal	Medida 1.1. Financiamento para novos projetos I&D (investigação, desenvolvimento, prototipagem e teste)	Criar linha de financiamento Fundo Azul																			
		Criação de novos financiamentos articulados P2020, FA, EEA Grants, FCT																			
		EEA Grants a funcionar																			
	Medida 1.2. Infraestruturas I&D e Inovação Industrial	Designação dos focal points dos Port Tech Clusters (PTC)																			
		Identificação das infraestruturas I&D nos PTC																			
		Realização e entrega de candidaturas para as infraestruturas I&D PTC																			
	Medida 1.3. Marketing e Promoção para atrair novos projetos I&D (investigação, desenvolvimento, prototipagem e teste)	Período de avaliação das candidaturas																			
		Criação das infraestruturas I&D PTC																			
		Conceber estratégia de marketing e de comunicação																			
		Conceber materiais e plataformas de comunicação																			
Produção dos materiais e plataformas de comunicação																					
Linha de Ação 2: Criar apoios para acelerar as exportações de tecnologia energética renovável oceânica através do reforço da capacidade empresarial nacional, via atração de investimento privado, simplificação administrativa e do apoio ao fomento de produtos e serviços inovadores	Medida 2.1. Fomento do empreendedorismo e inovação: criação de pacotes de financiamento integrado para apoio à atração de investimento privado	Disseminação e divulgação																			
		Reuniões com entre entidades entidades privadas e públicas																			
		Identificação dos pontos comuns de interesse																			
		Conceção dos mecanismos financeiros articulados																			
	Medida 2.2. Aprofundar a simplificação do licenciamento	Assinatura de protocolos para criação dos mecanismos articulados																			
		Reuniões entre DGRM, APA e DGG																			
		Identificação dos bottlenecks nos processos																			
		Conceção de soluções para eliminação dos bottlenecks																			
	Medida 2.3. Reduzir o risco regulatório com Zonas-Piloto Competitivac: aprofundar a simplificação do licenciamento	Criação dos atos legislativos necessários																			
		Publicação dos atos legislativos necessários																			
Linha de Ação 3: Realização de iniciativas de Investor Intelligence para as Energias Renováveis Oceânicas	Medida 3.1. Identificação estruturada de investidores para as energias renováveis oceânicas (nota: processo permanente)	iniciativa para a simultaneidade dos processos de licenciamento de utilização do espaço marítimo, avaliação ambiental e licenciamento elétrico																			
		implementar a interoperabilidade entre plataformas eletrónicas de licenciamento																			
		Instituição de um procedimento de reserva de capacidade de injeção na rede para os projetos em regime geral																			
		Identificação dos mercados estratégicos e respetivos investidores potenciais																			
	Medida 3.2. Produção de informação estratégica sobre novos mercados	Realização de ações de reconhecimento e de recolha de informação sobre os mercados estratégicos																			
		Estruturação da informação sobre os perfis de investidores nos mercados estratégicos																			
		Realização de ações para captação de investidores nos mercados estratégicos																			
		Suplemento das manifestações de interesse por parte dos investidores																			
		Realização de MoU com os investidores																			
		Concretização do negócio																			

Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017

O XXI Governo Constitucional entende a aposta no mar como um desígnio nacional, assente numa estratégia a médio e longo prazo, sustentada na potenciação das atividades económicas do mar, na criação de oportunidades de negócio que levem à geração de emprego e ao aumento das exportações, maximizando a dinâmica de crescimento do transporte marítimo.

O aproveitamento sustentável das potencialidades do mar, símbolo profundo de identidade nacional, permitirá que Portugal assuma um papel de liderança num setor que constitui uma aposta de futuro, reforçando a posição geoestratégica nacional e contribuindo para o sucesso da economia do mar que, por sua vez, assenta, entre outros vetores estratégicos, no reforço da centralidade euro-atlântica do ponto de vista portuário e logístico.

Neste contexto, importa salientar que o crescimento das trocas e da distância entre os principais centros de produção e consumo, associado ao fenómeno da globalização, particularmente a partir da década de noventa, foi determinante para o crescimento do transporte marítimo, cujo crescimento foi proporcionalmente superior à evolução do Índice de Produção Industrial da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico e do produto interno bruto nacional.

Em virtude desta dinâmica da economia global, ao longo dos últimos 20 anos não só se registou um crescimento do número de navios como também se assistiu ao incremento da sua capacidade, sobretudo nos navios porta-contentores, fruto da necessidade de deslocar maiores volumes de carga. Por outro lado, a procura contínua de ganhos de eficiência na cadeia de transporte conduziu ao aumento da dimensão dos navios (efeito de escala) e à modernização dos processos de movimentação de carga ao nível dos terminais de contentores.

Com efeito, os portos comerciais do continente atingiram em 2016 um volume recorde de movimentação de mercadorias de 93,9 milhões de toneladas, ultrapassando em 5,1 % o valor de 2015, tendo registado um total de 10.812 escalas de navios das diversas tipologias com uma capacidade 4,7 % superior a 2015, traduzida num volume global de 200,4 milhões de arqueação bruta (GT).

Os dados demonstram assim a tendência, por um lado, para o aumento de escalas de navios de maiores dimensões e, por outro, para a diminuição dos navios de menores dimensões, colocando assim um maior desafio aos portos comerciais do continente para criar condições para a receção de navios de maiores dimensões, salvaguardando as condições de segurança e navegabilidade dos restantes navios e embarcações e permitindo, paralelamente, o incremento de outras atividades.

Num cenário em que Portugal já se encontra bem dotado de vários tipos de infraestruturas, a competitividade do País requer que o investimento seja selecionado, criterioso e focado nos fatores críticos de sucesso.

O setor do mar constitui uma aposta de futuro, onde a melhoria das condições e infraestruturas portuárias é absolutamente vital, dotando o país de infraestruturas capazes de rentabilizar os ativos existentes e os Fundos Europeus disponíveis. O sistema portuário nacional tem de estar preparado para aproveitar as novas oportunidades, incluindo as decorrentes da alteração das rotas do tráfego marítimo global associadas ao alargamento do Canal do Panamá.

Os portos comerciais do continente constituem assim um pilar fundamental para o desenvolvimento económico de Portugal e para a alavancagem das exportações, pelo que a visão do XXI Governo Constitucional para o desenvolvimento deste setor passa por aproveitar de forma mais eficiente as vantagens competitivas do posicionamento estratégico do país, apostando no aumento da competitividade crescente a nível global dos portos comerciais do continente e das cadeias logísticas nacionais, reforçando a ligação à Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e potenciando a criação das autoestradas do Mar.

Tal desígnio é alcançado através da aposta na modernização dos portos comerciais do continente, na melhoria das infraestruturas e acessibilidades marítimas e terrestres, na especialização da atividade de cada porto de acordo com o seu *hinterland* específico, na gestão mais eficiente da capacidade disponível, bem como na simplificação de procedimentos e numa abordagem adequada à organização do território.

No âmbito das Redes Transeuropeias de Transportes assume importância estratégica o Corredor Atlântico, que liga os portos principais da RTE-T — Sines, Lisboa e Leixões — a Espanha, França e Alemanha e, por essa via, a toda a rede europeia.

No seguimento do disposto no Plano Nacional de Reformas, apresentado em abril de 2016, relativamente à dinamização da atividade portuária, o Governo definiu a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, identificando os principais desafios e objetivos estratégicos para o setor marítimo-portuário e definindo os projetos de investimento necessários para responder a esses desafios.

Neste sentido, e com o desígnio de afirmação do sistema portuário como um *hub* fundamental para a internacionalização da economia portuguesa, define-se uma visão estratégica assente em três pilares fundamentais:

1) Afirmação de Portugal enquanto plataforma logística global geradora de valor, com os atributos que hoje lhe são exigidos em termos de dimensão física (cais, fundos, áreas adjacentes disponíveis, acessibilidades marítimas e terrestres) e de dimensão tecnológica e digital (pela simplificação de procedimentos e utilização de novas tecnologias), garantindo as boas práticas de sustentabilidade social, ambiental e económico-financeira;

2) Criação de um *hub* portuário acelerador de negócios com capacidade para atrair o investimento e apoiar a internacionalização da economia portuguesa;

3) Afirmação de Portugal enquanto *hub* de gás natural liquefeito (GNL) do Atlântico, com uma aposta clara na inovação nas atividades de *green shipping*.

A implementação dos principais investimentos integrados na Estratégia para o Aumento da Competitividade

da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026 implicará um investimento total potencial de 2,5 mil milhões de euros, sendo 83 % privado, 11 % público nacional, 6 % europeu, tendo como objetivo alcançar as metas definidas no anexo I à presente resolução.

A comparticipação europeia enquadra-se em dois grandes instrumentos de apoio financeiro da União Europeia: o Portugal 2020 e o Mecanismo Interligar a Europa (MIE), criado pelo Regulamento (UE) n.º 1316/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013.

No âmbito do Portugal 2020, os projetos de investimento integrados na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026 enquadram-se no Eixo IV — Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas — do Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (“COMPETE 2020”), no qual está orçamentado um montante de 100 milhões de euros de Fundo de Coesão, para o período 2014-2020, para o apoio a projetos marítimo-portuários nos Portos Comerciais do Continente.

O MIE financia projetos da rede principal transeuropeia e projetos e prioridades horizontais identificados na parte I do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, designadamente ações no Corredor Atlântico, ações que promovam as Autoestradas do Mar e projetos de sistemas de aplicações telemáticas para o tráfego marítimo. No âmbito do MIE, existem já um conjunto de candidaturas de projetos marítimo-portuários aprovadas e em fase de avaliação.

Importa ainda salientar o elevado potencial de elegibilidade de um conjunto significativo de projetos marítimo-portuários, no âmbito do Plano *Junker*.

Esta estratégia terá um impacto muito significativo para o crescimento da economia (local, regional e nacional) e para o emprego através: da criação de novos postos de trabalho, no médio e longo prazo; da instalação e criação de novas atividades de valor acrescentado aceleradoras de negócios e tecnologia; do aumento da carga movimentada e da eficiência das cadeias logísticas contribuindo para o desempenho da balança comercial; da sustentabilidade da utilização do transporte marítimo através da promoção da utilização de combustíveis alternativos, designadamente GNL e da dinamização do turismo.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, constante do anexo I à presente resolução e da qual faz parte integrante, enquanto programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e emprego reais.

2 — Determinar que a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, assenta em três objetivos estratégicos:

a) Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*;

b) Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias;

c) Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

3 — Estabelecer que a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026 integra os projetos e medidas constantes no anexo II à presente resolução e da qual faz parte integrante.

4 — Determinar que, até 30 de junho 2018, são apresentadas propostas de alterações legislativas, regulamentares, contratuais e tecnológicas de simplificação administrativa e de fomento da competitividade que se verifiquem necessárias para atingir os objetivos da presente resolução, designadamente no que se refere ao regime legislativo e regulamentar enquadrador do setor portuário ou, conforme os condicionalismos de cada caso, para implementar

medidas e ou projetos constantes no anexo II à presente resolução.

5 — Determinar que a assunção de compromissos no âmbito da execução de medidas e ou projetos previstos no anexo II à presente resolução depende de fundos disponíveis por parte das entidades públicas e privadas competentes e da comparticipação da União Europeia.

6 — Atribuir à Ministra do Mar a responsabilidade pela implementação da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, incluindo a execução das medidas nele preconizadas e de outras que se revelem necessárias ao cumprimento dos seus objetivos.

7 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 16 de novembro de 2017. — Pelo Primeiro-Ministro, *Maria Manuel de Lemos Leitão Marques*, Ministra da Presidência e da Modernização Administrativa.

ANEXO I

(a que se refere o n.º 1)

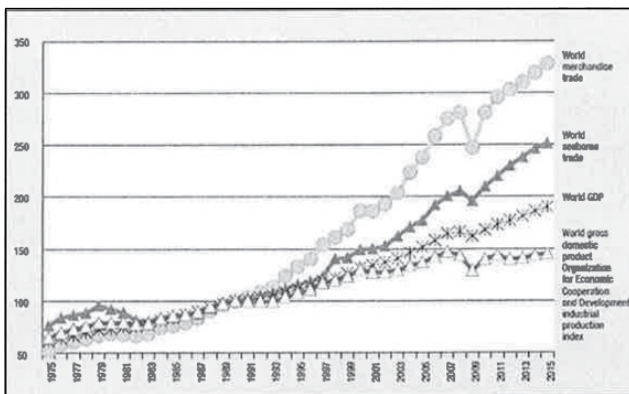
**Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026**

**1 — Enquadramento geral**

**Comércio mundial e transporte marítimo: Novos desafios e oportunidades**

No período de 1990 a 2008 o volume do comércio mundial duplicava face ao crescimento do produto interno bruto (PIB) mundial. De acordo com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) verifica-se uma tendência para o enfraquecimento da relação entre o crescimento do comércio mundial e o PIB mundial, com implicações de longo prazo para o comércio marítimo e transporte marítimo mundial (a taxa de crescimento da relação Comércio — PBM foi estimada em 0,62 em 2015, abaixo de 0,94 em 2014 e de 1,4 em 2013).

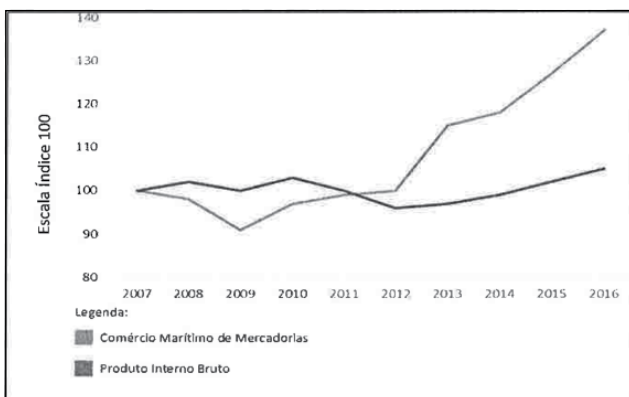
**Figura 1 — Evolução de indicadores mundiais**



Fonte: UNCTAD, 2016.

De igual modo, observando a evolução do comércio marítimo de mercadorias em Portugal e tendo em consideração a profunda crise e recessão de 2009, constata-se um notável crescimento do comércio marítimo de mercadorias no período 2007-2016 (37 %) em comparação com a evolução do PIB nacional para o mesmo período.

**Figura 2 — Evolução comércio marítimo de mercadorias vs PIB nacional**



Fonte: Pordata 2016.

Neste contexto, é com o fenómeno da globalização que o transporte marítimo encontrou novos fatores que afetaram e impulsionaram o volume de bens transacionados à escala mundial. O abrandamento da economia chinesa associada à recessão de países em desenvolvimento (particularmente do Brasil) e à descida dos preços do petróleo e outras *commodities* primárias, associadas a flutuações cambiais e de volatilidade financeira geraram distintos impactos regionais de crescimento do comércio mundial.

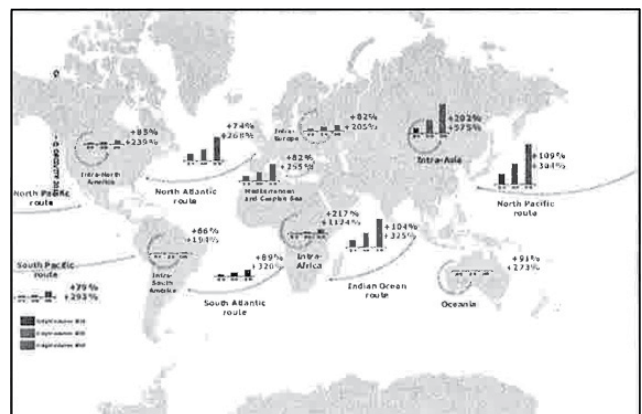
Assim, apontam-se novos fatores que impactam na matriz do comércio marítimo mundial dos próximos anos: crescimento do comércio na rota Sul-Sul; a iniciativa chinesa «*One Belt, One Road*», a expansão do Canal do Panamá e do Canal do Suez em paralelo com o decorrer da 4.ª revolução industrial, a «*Big Data*», e o crescimento exponencial do comércio eletrónico são canalizadores de novos impactes no comércio mundial, traduzindo-se em novos desafios e oportunidades para o transporte marítimo mundial (UNCTAD, 2016).

**Novas geografias do comércio mundial**

De acordo com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) (ITF, 2016) em 2050 o transporte de mercadorias representará mais de 385 mil milhões toneladas-quilómetro, ou seja 4,3 vezes o valor de 2010, prevendo-se que o transporte marítimo continuará a ser o principal modo de transporte do comércio internacional, representando cerca de 83 % do volume total em 2050.

Nesse contexto, prevê-se uma evolução do volume de transporte de mercadorias acompanhada por uma alteração geográfica das rotas marítimas de comércio mundial: o comércio intra-asiático sofrerá um crescimento exponencial até 2050, embora a crise na Europa esteja ainda a procurar um equilíbrio, prevê-se que o comércio intraeuropeu para aquele período triplicará. Destaca-se o forte potencial de desenvolvimento do Brasil, a Rússia, a Índia, a China, a Coreia, a Turquia, a Indonésia e o México (BRICKTIM) face à previsão de crescimento do PIB *per capita* destes países nos próximos anos.

**Figura 3 — Transporte internacional de mercadorias em toneladas-quilómetro por corredor: 2010, 2030, 2050**



Fonte: OCDE, 2016.

Sequentemente as rotas comerciais tradicionais serão alvo de uma mudança devido ao expectável crescimento das economias emergentes (cerca de 17 % média anual de crescimento esperada), a par da crescente importância

da rota Estados Unidos da América (EUA) — China bem como do aumento de intensidade de comércio no Oceano Índico, Mediterrâneo e Mar Cáspio e que refletem a alteração do centro de gravidade económico para a Ásia. No entanto, mesmo perspetivando um menor crescimento do corredor intraeuropeu, este continuará a ser, em termos absolutos, um dos mais ativos corredores de transporte de mercadorias no mundo.

As mudanças geográficas do transporte global de mercadorias resultarão também na alteração do seu valor, isto é, as mercadorias transportadas de África aumentarão em 52 % até 2050, ultrapassando a densidade de valor das importações do Espaço Económico Europeu, Turquia, América do Norte e América do Sul. Estima-se que a China e a Coreia do Sul sejam os maiores exportadores de bens de elevado valor (componentes eletrónicos, telemóveis, etc.). Por outro lado, a importação de produtos agrícolas e de bens alimentares crescerá exponencialmente na China e em África (rececionarão 32 % e 19 % do total do transporte mundial em toneladas-quilómetro). Sendo que, de acordo com as projeções da OCDE, os principais fornecedores de bens alimentares serão EUA (38 %), Europa (11 %) e Brasil (8 %).

**Contentorização: Sinónimo de globalização**

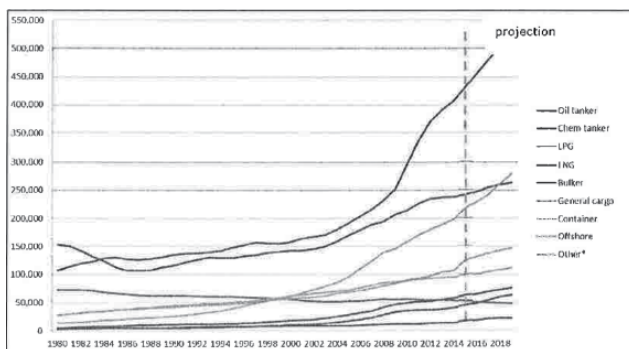
O crescimento do transporte marítimo de carga contentorizada nas últimas décadas (1980-2014 regista 8,3 %) foi impulsionado em grande parte pelo fenómeno da globalização que levou à maior contentorização das mercadorias. Numa economia globalizada, a contentorização oferece a vantagem de transporte multimodal de mercadorias, permitindo a redução do custo por unidade transportada da maioria dos produtos acabados, pelo que assiste-se a uma crescente contentorização da carga fracionada ou a granel.

Em resposta a esta tendência, as frotas marítimas mundiais têm aumentado a sua dimensão resultando em impactos estruturais nas infraestruturas portuárias. Uma das mais importantes é a de que os portos de águas profundas passaram a desempenhar um papel de distribuidores e de alimentadores dos outros portos do sistema mundial.

**Crescimento da frota mundial**

Em consequência do crescimento económico e do aumento do comércio marítimo entre 1980 e 2014, a frota mundial aumentou 44 % em termos de número de navios e em 185 % em termos de dimensão do navio (expresso em arqueação bruta como o volume do navio total, incluindo o superestrutura e acomodações).

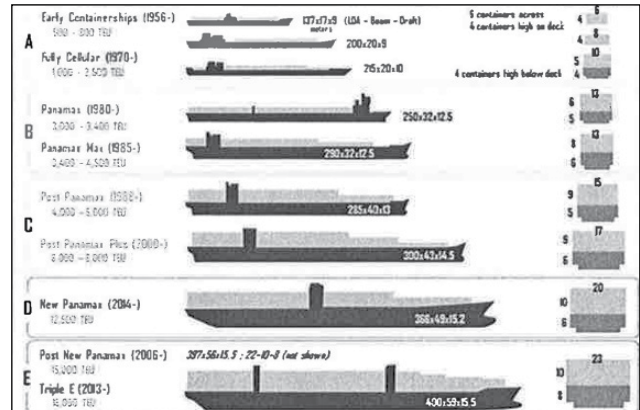
**Gráfico 1 — Desenvolvimento da frota por tipo de navio (em milhares de GT — gross tonnage)**



Fonte: Relatório para Comissão Europeia elaborado por PwC, Panteia, Significance, 2015.

Num curto prazo de tempo, passou-se rapidamente da geração de navios Panamax (navios que atravessam Canal do Panamá), para uma geração «pós Novo Panamax» e atualmente para os gigantes «Triple E» com capacidades acima de 19 000 TEU.

**Figura 4 — Progressivo aumento na dimensão dos navios**



Fonte: Ashar and Rodrigue, 2012 (dimensões em metros).

**Contexto europeu do transporte marítimo**

O transporte marítimo desempenha um papel essencial no comércio internacional de mercadorias da União Europeia (UE). Em 2015, o valor do comércio de mercadorias da UE com países terceiros (países não comunitários) transportados por via marítima foi estimado em cerca de 1.777 milhões de euros, representando cerca de 51 % do comércio de mercadorias da UE (53 % de importações e 48 % das exportações da UE para países terceiros).

Roterdão, Antuérpia e Hamburgo, todos localizados na costa do Mar do Norte, foram os três principais portos de carga da UE em 2014, respondendo por quase um quinto (19,2 %) da tonelagem movimentada por todos os portos da UE.

Portugal encontra-se em primeiro lugar no ranking de países da UE com comércio de mercadorias transportados por via marítima com países terceiros, registando 81 % do valor comercial, seguido do Chipre (80 %), Grécia (77 %), Espanha (74 %), Malta (67 %), Itália (61 %) e Finlândia (60 %), conforme se verifica no quadro seguinte. Com mais de 50 % de quota de comércio internacional encontram-se os Países Baixos, a Roménia, a Bulgária, a Dinamarca e a Alemanha.

**Figura 5 — Estados-Membros da UE que comercializam mercadorias com países terceiros transportados por via marítima, 2015**

	Imports	Exports	Total trade
EU*	53.0	48.1	50.5
Belgium	49.4	44.7	47.3
Bulgaria	51.1	50.9	51.0
Czech Republic	0.4	27.0	12.4
Denmark	58.5	48.4	50.6
Germany	48.2	53.3	50.5
Estonia	39.8	44.2	42.2
Ireland	34.8	23.9	27.2
Greece	77.9	75.8	77.1
Spain	74.9	72.8	74.0
France	52.3	41.6	46.6
Croatia	45.0	24.7	35.0
Italy	66.8	55.0	60.7
Cyprus	87.0	68.8	80.1
Latvia	25.1	29.1	27.3
Lithuania	58.3	27.7	42.4
Luxembourg	9.9	38.9	18.8
Hungary	-	-	-
Malta	78.0	52.0	67.3
Netherlands	62.7	49.0	58.1
Austria	23.0	37.0	30.8

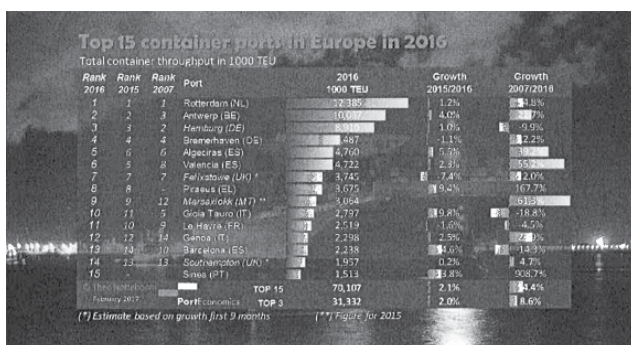
	Imports	Exports	Total trade
Poland	51.9	37.8	45.0
Portugal	89.0	79.0	81.0
Romania	54.3	59.4	56.9
Slovenia	64.5	26.4	46.9
Slovakia	38.0	44.9	40.8
Finland	85.1	58.9	80.2
Sweden	58.0	42.8	48.3
United Kingdom	49.4	41.1	45.5

Fonte: Eurostat, 2016.

### Contexto ibérico dos principais portos

Espanha encontra-se em quarto lugar no ranking do comércio extraeuropeu, detendo 46 portos que registaram em 2015 um movimento de total de mercadorias de cerca de 500 milhões de toneladas. Algeciras foi o primeiro *hub* (porto de *transshipment*) da Península Ibérica e o primeiro a colher os benefícios de uma localização geográfica única em meados da década de 1990 tendo a sua quota de mercado decrescido gradualmente nos últimos anos. Embora mantenha a sua posição de liderança, enquanto maior porto do mediterrâneo com um volume de 4,76 milhões de TEU em 2016, com cerca de 95 % do seu rendimento relacionado ao negócio de transbordo, destaca-se a subida de Sines em 2016, para 15.º lugar no Top 15 dos maiores portos de contentores da Europa, atingindo 1,513 milhões de TEU. De igual modo, quando analisada a quota de mercado de Sines face aos 4 principais *hubs* do sul da Europa (Algeciras, Tanger Med, Málaga e Valência) verifica-se o aumento da quota de 2,7 % em 2008 para 10,7 % em 2016, tornando-se assim um porto estratégico no desenvolvimento do comércio entre a Ásia, Europa e América do Sul.

Figura 6 — Top 15 dos maiores portos de contentores da Europa



Fonte: PortEconomics, 2016.

### Competir num mercado global fortemente concentrado

Neste contexto, os portos deverão estar preparados para dar resposta às grandes alianças marítimas — criadas para aproveitamento de sinergias, de espaços e de redução de custos, sobretudo nas grandes viagens transoceânicas, traduzindo-se em novas rotas marítimas de comércio e impacto na alteração de serviços marítimos existentes.

As três novas alianças recentemente anunciadas, a 2M Alliance: Maersk, MSC; a The Alliance: NYK, MOL, K Line, Yang Ming, Hapag-Lloyd/UASC e a Ocean Alliance: CMA CGM, Evergreen, OOCL e COSCO Shipping controlam 77,2 % da capacidade global de contentores e 96 % do comércio na rota «East-West», passando a controlar quase metade da frota mundial do segmento de mercado de contentores. A «Ocean Alliance» ofere-

cerá o maior número de serviços (40 serviços/loops), seguida da «The Alliance» com 32 serviços e a «2M» com 25 serviços. Tal concentração poderá levar a uma consolidação ainda maior do setor e, como tal, esta mudança avizinha-se como um grande desafio para o setor portuário, uma vez que se incorre o risco de perda de serviços marítimos e da carga contentorizada que habitualmente movimentam. É nesse contexto de incerteza que as projeções de tráfego para a carga contentorizada revelam alguma dúvida, fruto da otimização de serviços que poderá e deverá ocorrer, pelo que a OCDE atenta que a consolidação das alianças marítimas poderá traduzir-se num crescimento do tráfego de «*transshipment*», reforçando o risco de uma projeção de fluxos de tráfego muito variável.

### Novos Desafios para os Portos

A emergência de novas rotas marítimas globais como alternativa à Rota do Mar do Norte, custos de investimento, constrangimentos físicos dos portos para acolhimento dos navios de grandes dimensões bem como a concentração e verticalização das grandes alianças marítimas mundiais e o desenvolvimento da capacidade dos canais do Panamá e da Nicarágua apresentam-se como muitos dos novos desafios a encarar na definição de estratégias futuras para os portos mundiais.

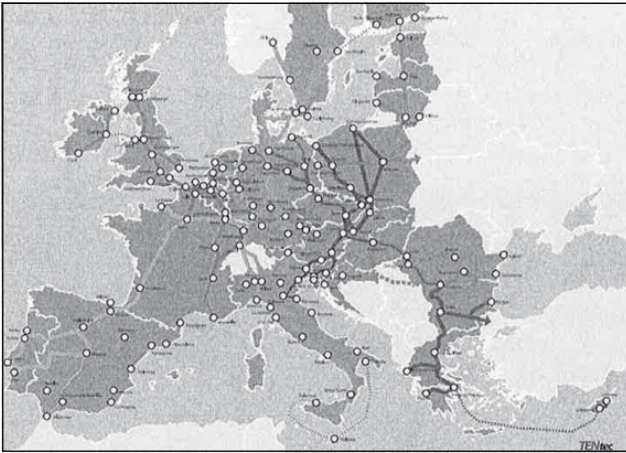
As dimensões dos navios aumentarão a dependência e importância do denominado transporte «*feeder*» ou transporte «de alimentação» como componente da cadeia de transporte. A escolha do porto com capacidade de resposta operacional a este desafio físico será decisiva uma vez que serão substituídos portos sem capacidade de resposta por portos com capacidade. Sequentemente, os portos sul-europeus enfrentam a concorrência dos portos europeus concorrentes e da evolução dos portos no Norte de África. Nesse sentido, ocorrendo uma alteração dos padrões de logística e de comércio internacional, a função de transbordo e de «*feeder*» poderá também ser uma oportunidade para os portos do Sul da Europa particularmente para Portugal, face à tendência de congestionamento da faixa portuária norte-europeia, considerando a sua capacidade de resposta à procura por navios de grandes dimensões e à eficiência das ligações ao *hinterland*.

A eficiência de um porto é um elemento essencial para atração de negócios, pois tem de funcionar como um centro de conexão, operando de forma expedita e sem constrangimentos, recorrendo às novas tecnologias para agilização de processos (por via da digitalização) e facilitação de procedimentos.

Os novos desafios que se colocam exigem infraestruturas preparadas para receber navios com maior dimensão, plataformas logísticas de retaguarda com dimensão para impedir o congestionamento e redes articuladas que permitam soluções multimodais com recurso a modos de transporte menos poluentes (marítimo e fluvial).

Por sua vez, a modernização e o desenvolvimento das infraestruturas portuárias associadas à integração dos portos comerciais do continente na Rede Transeuropeia da Transportes (RTE-T) é um elemento essencial para um setor em profunda transformação e com enormes potencialidades de crescimento.

Figura 7 — Corredores da RTE-T — Rede Principal



Fonte: DG MOVE, Comissão Europeia 2014.

Nas dimensões tecnológica e ambiental, o transporte marítimo encara também novas exigências que exigem uma postura pró-ativa dos portos: o recurso a fontes de abastecimento mais limpas, a redução de emissões de CO<sub>2</sub>, a utilização do gás natural liquefeito (GNL) na propulsão dos navios, bem como o recurso a outras fontes energéticas (energia eólica *offshore* e energia das ondas) para fornecimento a navios em porto.

Desafios que também incluem uma aposta na melhoria contínua das condições de segurança e de navegabilidade marítima.

Desafios que incluem a desmaterialização de processos, o acompanhamento das mercadorias com processos de «*tracking and tracing*» e a criação de portos secos indispensáveis para a materialização da Janela Única Logística.

Este conjunto de desafios tem como elemento agregador e fundamental — a coordenação e articulação eficiente entre portos, tecnologia, redes físicas e informacionais das cadeias logísticas que integram. Só desta forma os portos poderão constituir-se como *hubs* de negócios dinâmicos, capazes de atrair investimento, indústrias e tornarem-se centros logísticos de elevado valor acrescentado.

#### A vantagem geoestratégico-marítima de Portugal

Portugal dispõe de uma localização estratégica privilegiada e está localizado na interseção das principais rotas mundiais Norte/Sul Este/Oeste.

Essa posição sai reforçada com o alargamento e aprofundamento do Canal do Panamá, que em 2025 se estima, num cenário moderado, venha a atingir 192,5 milhões de toneladas de carga contentorizada transportada e que num cenário otimista poderá atingir 205,2 milhões de carga contentorizada.

No entanto, esta vantagem não é suficiente para dar resposta aos desafios e oportunidades que hoje se colocam aos portos comerciais do continente. Hoje Portugal terá de ir além do desenvolvimento das infraestruturas portuárias, devendo diferenciar-se e construir valor através da afirmação dos seus portos comerciais como plataformas logísticas globais dos grandes operadores mundiais e da sua transformação em *hubs* aceleradores de negócios e tecnologia, eficientes, inteligentes e sustentáveis, liderando a inovação no *green shipping*.

#### 2 — Evolução da movimentação de mercadorias por via marítima na última década e projeções para 2026

O presente capítulo visa apresentar o desempenho, em termos de movimentação de mercadorias, dos principais portos comerciais do continente — Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines — verificado nos últimos 10 anos de atividade portuária, isto é no período 2005-2015, bem como a sua projeção para o horizonte 2026 de acordo com três cenários prospetivos: pessimista, moderado e otimista. Numa perspetiva de conjunto entre as duas décadas, as projeções indicam que os próximos 10 anos serão marcados por uma consolidação da trajetória de crescimento iniciado na década transata, e em muito alicerçada pelo segmento da Carga Contentorizada.

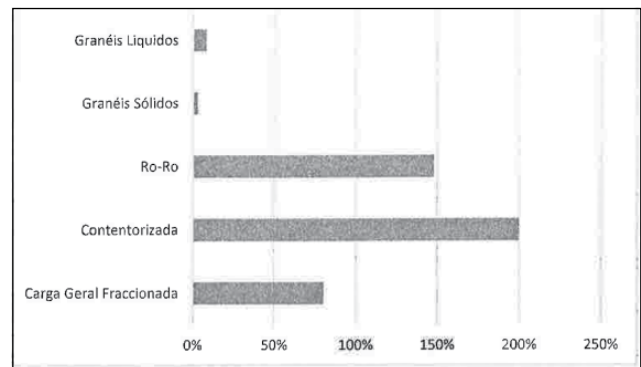
#### Uma década de crescimento nos principais portos comerciais do Continente: 2005-2015

A última década (2005-2015) marca um período próspero na atividade dos principais portos comerciais do continente, decorrida uma década de investimentos cruciais para o desenvolvimento do setor, tendo registado um crescimento global de 42 % no movimento total de mercadorias e uma taxa de crescimento média de anual de 4 %. No final deste período, o ano 2015 registou um valor histórico de 88,5 milhões de toneladas de movimentação global, tendo 2016 superado este recorde com o registo de 93,3 milhões de toneladas movimentadas naqueles portos.

Os portos que mais contribuíram para este crescimento foram o Porto da Figueira da Foz e o Porto de Sines com um crescimento global de 108 % e 76 %, respetivamente.

Observando os segmentos de carga que mais contribuíram para este resultado, destaca-se a carga contentorizada (crescimento de 200 %), a carga Ro-Ro (148 %) e a carga geral fracionada (80 %).

Gráfico 2 — Taxa de crescimento por segmentos de carga 2005-2015



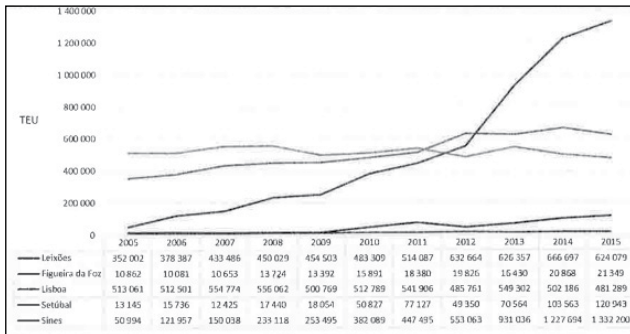
Fonte: APDL, APA, APFF, APL, APSS e APS; 2017.

#### Evolução da carga contentorizada na última década

Atenta a importância crescente do segmento de carga contentorizada na atividade dos principais portos comerciais do continente e ante as perspetivas do seu crescimento a nível mundial, importa salientar a evolução deste segmento nos portos que movimentam esta tipologia de carga. Observando os gráficos que se seguem, importa sobretudo relevar o crescimento exponencial do segmento de contentores em Sines com uma taxa de crescimento de 2512 %, seguida dos Portos de Setúbal (820 %), Figueira

da Foz (97 %) e Leixões (77 %). No que respeita o movimento de contentores no Porto de Lisboa, o clima de instabilidade laboral vivido nos últimos 4 anos por efeito da greve ocorrida em Lisboa (desde agosto de 2012 a junho 2016) reflete o recuo verificado (quebra de 6 %) na última década, tendo este gerado o desvio de serviços de linha regular, não só para outros portos nacionais, mas também para portos de Espanha. Pese embora esta quebra, assinala-se uma taxa de crescimento anual de 12 % no segmento de carga contentorizada no período em análise.

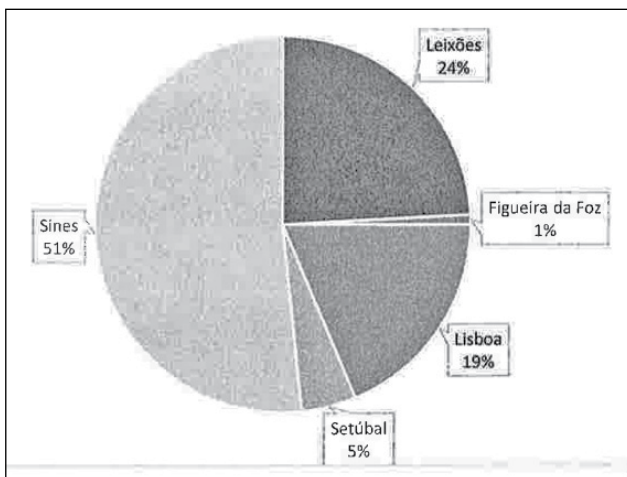
**Gráfico 3 — Evolução da carga contentorizada (TEU) entre 2005 e 2015 nos principais portos comerciais do Continente**



Fonte: APDL, APA, APFF, APL, APSS e APS; 2017.

No seguinte gráfico apresentam-se as quotas de mercado de cada um dos portos no segmento de carga contentorizada no final da década 2005-2015. Importa aqui realçar o reforço do posicionamento do Porto de Sines enquanto porto de *transshipment*, tendo alcançado em 2015 uma quota nacional de 51 %, seguido de Leixões com 24 % e, em terceiro, Lisboa com 19 % de quota de mercado.

**Gráfico 4 — Quota de mercado da carga contentorizada (TEU) nos principais portos comerciais do Continente em 2015**



Fonte: APDL, APA, APFF, APL, APSS e APS; 2017.

#### Projeção da movimentação de mercadorias 2016-2026

Ante o exposto, e tendo como base o panorama de crescimento da última década e as novas tendências de mercado do transporte marítimo mundial aliadas às previsões de cada um dos portos visados neste documento, apresenta-se uma prospetiva do movimento de mercadorias para a próxima década com o horizonte 2026, sob três cenários

de projeção: A) Cenário pessimista: perspetiva conservadora de crescimento de tráfego ante fatores negativos ou menos positivos que poderão condicionar o crescimento de cada porto; B) Cenário moderado: perspetiva menos conservadora mas que pressupõe a realização de parte das iniciativas estratégicas delineadas para a próxima década; C) Cenário otimista: perspetiva que visiona execução das iniciativas estratégicas de cada porto elencadas pela concretização dos projetos e investimento previstos na «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026».

Todos os cenários contemplam os seguintes pressupostos:

- Alteração rotas marítimas, fruto das alianças entre os maiores armadores;
- Crescente procura de armadores chineses por terminais *Hub* na Europa;
- Maiores armadores mundiais com investimento projetado para Portugal (Caso MSC e intenção de outros *players* mundiais);
- Efeito contentorização: o aumento das mercadorias transportadas por contentor nos próximos anos;
- Efetivo alargamento do *Hinterland* dos portos comerciais do continente a Espanha com a dinamização da infraestrutura ferroviária;
- Efeito *transshipment* em Portugal: Sines e Lisboa aumentam capacidade e reforçam posicionamento do mercado de *transshipment*, com incremento do *feeding* e da transferência modal;
- Aumento do consumo interno nacional (índice de confiança do consumidor atingiu o valor mais elevado de sempre em 2016);
- Aumento do comércio externo da fileira da indústria alimentar;
- Aumento das exportações e importações da indústria automóvel;
- Aumento da produção no setor de construção e metalúrgico;
- Aumento da procura global de GNL;
- Projetos previstos na «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente» do Governo de Portugal.

Neste contexto, analisando cada um dos cenários:

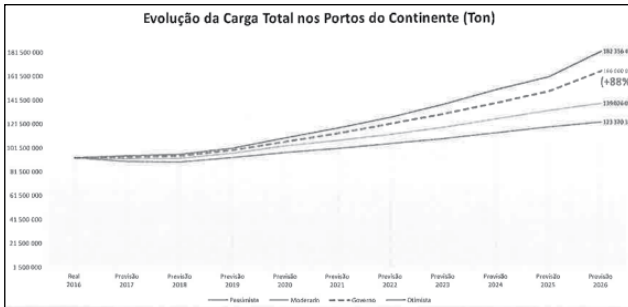
- Cenário A — Pessimista: perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias na ordem dos 39 % e uma taxa de crescimento anual de 3 %, traduzida num valor absoluto de 123,4 milhões de toneladas de movimentação total;
- Cenário B — Moderado: perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias na ordem dos 57 % e uma taxa de crescimento anual de 4 %, traduzida num valor absoluto de 139 milhões de toneladas de movimentação total;
- Cenário C — Otimista: perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias na ordem dos 106 % e uma taxa de crescimento anual de 7 %, traduzida num valor absoluto de 182 milhões de toneladas de movimentação total.

Considerando que o setor do Mar constitui uma aposta de futuro, onde a melhoria da eficiência das infraestruturas portuárias é absolutamente vital para o crescimento dos portos comerciais do continente (e com positivos impactos



na economia do mar) e atendendo à transversal aposta em projetos aceleradores de desenvolvimento tecnológico e de inovação no sistema portuário, e ao aproveitamento de novas oportunidades de mercado, o Governo assume o objetivo dum crescimento global de 88 % de movimentação de mercadorias para o horizonte 2026, face ao valor atingido em 2015.

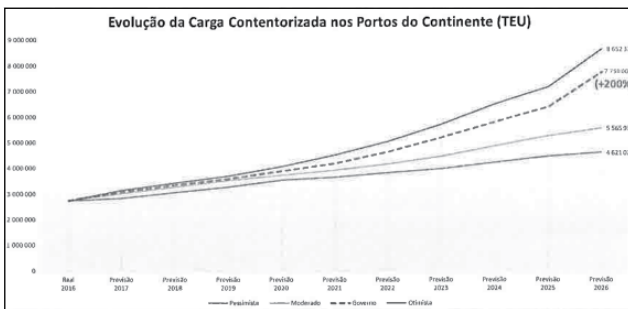
**Gráfico 5 — Cenários de previsão da evolução de movimentação de mercadorias nos portos comerciais do Continente, período 2016-2026**



Fonte: APDL, APA, APFF, APL, APSS e APS; 2017.

No que respeita ao segmento de carga contentorizada, e considerando a argumentação acima exposta, o Governo assume o objetivo dum crescimento global de 200 % na movimentação de carga contentorizada para o horizonte 2026 face ao valor atingido em 2015.

**Gráfico 6 — Cenários de previsão da evolução da carga contentorizada nos portos comerciais do continente, período 2016-2026**



Fonte: APDL, APA, APFF, APL, APSS e APS; 2017.

2.1 — Porto de Leixões

Evolução do Período 2005-2015

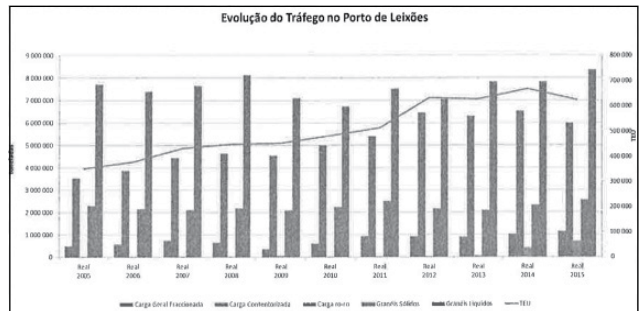
Decorrida uma década de investimentos, nos quais se destaca a melhoria das infraestruturas portuárias e das acessibilidades marítima e rodoviária, o Porto de Leixões regista um crescimento global de 34 % face ao ano de 2005. Observando o quadro abaixo apresentado, destaca-se a importância do crescimento da Carga Geral (crescimento de 94 %), tendo o segmento Ro-Ro contribuído para este resultado face a uma trajetória exponencial de crescimento de 7640 % registada a partir de 2013. De igual modo, é de sublinhar o crescimento global na carga contentorizada em 69 % no período 2005-2015.

**Quadro 1 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Leixões no período 2005-2015**

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
Carga Geral	4 035 345	4 481 883	5 189 974	5 202 452	4 958 466	5 815 817	6 333 847	7 292 876	7 268 247	7 940 398	7 839 196	94%
Carga Geral/Fracionada	487 122	389 052	782 651	867 656	205 922	396 317	316 952	316 342	873 266	6 821 224	1 162 566	325%
Contentorizada	3 538 085	3 866 366	4 406 654	4 632 694	4 545 589	4 992 318	5 488 318	6 408 483	6 295 918	6 511 086	5 988 471	69%
Ro-Ro	9 108	23 022	32 399	22 961	47 059	22 989	88 963	17 671	75 171	487 475	706 982	7640%
Granelis Sólidos	7 282 441	7 189 197	7 102 289	7 181 081	7 288 845	7 215 376	7 509 331	7 174 293	7 895 341	7 322 206	7 647 999	78%
Granelis Líquidos	7 713 004	7 404 132	7 642 422	8 141 646	7 094 026	6 729 718	7 606 449	7 047 815	7 824 513	7 827 684	8 382 890	8%
TOTAL	14 050 710	14 016 182	14 948 486	15 633 100	14 138 533	14 626 710	16 383 247	16 614 564	17 186 221	18 099 312	18 740 093	34%

Fonte: APDL, 2017.

**Gráfico 7 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Leixões no período 2005-2015**



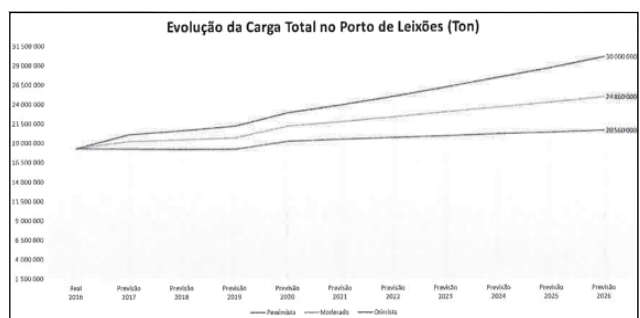
Fonte: APDL, 2017.

Projeção da movimentação de mercadorias no Porto de Leixões 2016-2026

De acordo com as projeções da APDL, Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo S. A., a previsão de movimentação de mercadorias para a próxima década (Vide gráficos abaixo apresentados), prevê os seguintes cenários:

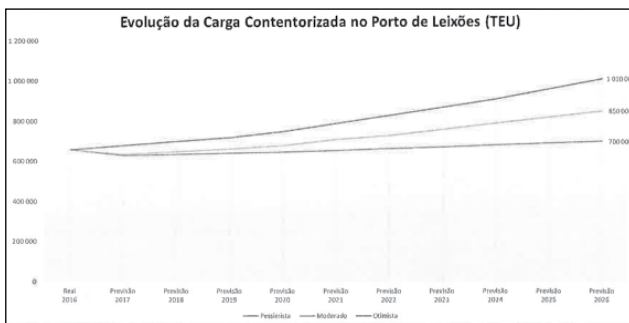
- Cenário A — Pessimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 10 % e uma taxa de crescimento anual de 1 %, traduzida num valor absoluto de 20,6 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 12 % e uma taxa de crescimento anual de 1 %, traduzida num valor absoluto de 700 000 TEU em 2026;
- Cenário B — Moderado: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 33 % e uma taxa de crescimento anual de 3 %, traduzida num valor absoluto de 24,9 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 36 % e uma taxa de crescimento anual de 3 %, traduzida num valor absoluto de 850 000 TEU em 2026;
- Cenário C — Otimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 60 % e uma taxa de crescimento anual de 4 %, traduzida num valor absoluto de 30 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 62 % e uma taxa de crescimento anual de 4,5 %, traduzida num valor absoluto de 1 010 000 TEU em 2026.

**Gráfico 8 — Cenários de Previsão da evolução de movimentação de mercadorias no Porto de Leixões, período 2016-2026**



Fonte: APDL, 2017.

**Gráfico 9 — Cenários de previsão da evolução da carga contentorizada no Porto de Leixões, período 2016-2026**



Fonte: APDL, 2017.

2.2 — Porto de Aveiro

**Evolução do Período 2005-2015**

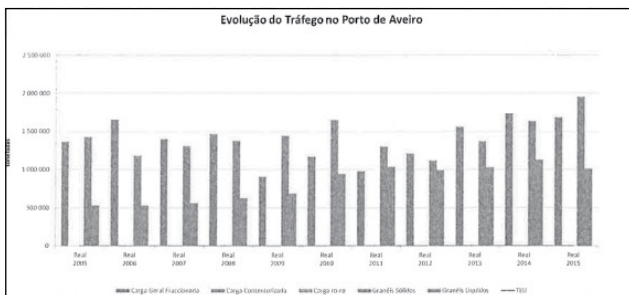
O Porto de Aveiro foi alvo de um conjunto de investimentos estratégicos na última década, destacando-se a melhoria das acessibilidades marítimas, rodoviárias e ferroviárias, a par da ampliação dos terminais comerciais especializados que resultaram num crescimento global de 40 % da movimentação de mercadorias, destacando-se o contributo dos segmentos de granéis sólidos (37 %), granéis líquidos (89 %) e da carga geral fracionada (24 %). No que respeita ao segmento de carga contentorizada, o Porto de Aveiro ainda não regista atividade relevante neste segmento de mercado.

**Quadro 2 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Aveiro no período 2005-2015**

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Crescimento 2015/2005
Carga Geral	1 342 180	1 482 745	1 400 489	1 454 202	908 004	1 149 794	978 104	1 210 677	1 569 213	1 732 181	1 498 916	106%
Carga Geral Fracionada	1 382 180	1 612 707	1 400 489	1 456 202	908 004	1 149 794	978 104	1 210 677	1 509 213	1 732 181	1 483 916	106%
Contentorizada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Sólido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Granéis Sólidos	1 425 649	1 181 784	1 207 481	1 380 146	1 443 943	1 444 874	1 299 430	1 117 418	1 321 639	1 432 221	1 954 115	37%
Granéis Líquidos	513 354	334 703	344 091	629 270	488 330	940 908	1 023 661	99 249	1 022 249	1 131 214	1 012 636	89%
Total	1 855 534	1 817 449	1 752 580	2 083 402	1 396 334	2 090 702	1 977 204	2 220 924	2 591 452	2 863 395	2 511 552	135%

Fonte: APA, 2017.

**Gráfico 10 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Aveiro no período 2005-2015**



Fonte: APA, 2017.

**Projeção da Movimentação de Mercadorias no Porto de Aveiro 2016-2026**

De acordo com as projeções da APA, Administração do Porto de Aveiro S. A., a previsão de movimentação de mercadorias para a próxima década (conforme gráficos abaixo apresentados), prevê os seguintes cenários:

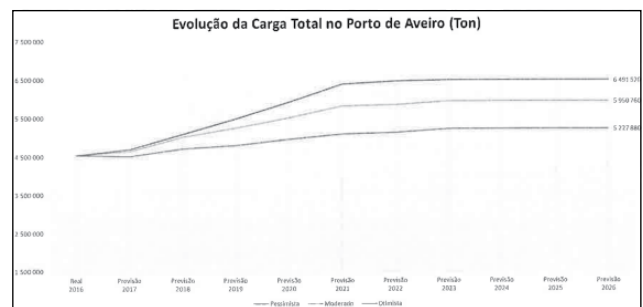
**Cenário A — Pessimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 12 % e uma taxa de crescimento anual de 1 %, traduzida num

valor absoluto de 5,2 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se a partir de 2019 a captação do segmento de carga contentorizada traduzida num valor absoluto de 18 200 TEU em 2026;

**Cenário B — Moderado:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 28 % e uma taxa de crescimento anual de 2 %, traduzida num valor absoluto de 5,9 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se a partir de 2019 a captação do segmento de carga contentorizada traduzida num valor absoluto de 36 400 TEU em 2026;

**Cenário C — Otimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 39 % e uma taxa de crescimento anual de 3 %, traduzida num valor absoluto de 6,5 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se a partir de 2019 a captação do segmento de carga contentorizada traduzida num valor absoluto de 36 400 TEU em 2026.

**Gráfico 11 — Cenários de previsão da evolução de movimentação de mercadorias no Porto de Aveiro, período 2016-2026**



Fonte: APA, 2017.

**Gráfico 12 — Cenários de previsão da movimentação de carga contentorizada no Porto de Aveiro, período 2016-2026**



Fonte: APA, 2017.

2.3 — Porto da Figueira da Foz

**Evolução do Período 2005-2015**

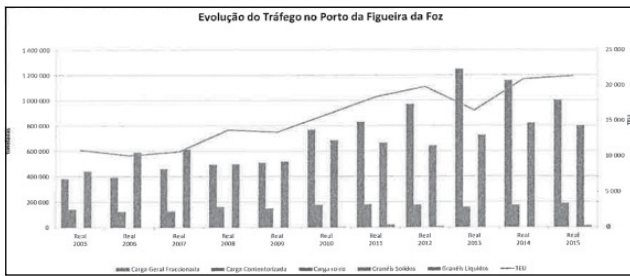
Os últimos 10 anos de atividade são pautados pelo investimento na melhoria das acessibilidades marítimas (prolongamento do molhe e revitalização do molhe sul) e na ampliação e beneficiação do terminal de granéis sólidos, verificando-se um crescimento global da carga geral fracionada de 163 %, seguida do segmento de granéis sólidos (81 %) e da carga contentorizada com um crescimento de 34 %.

**Quadro 3 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto da Figueira da Foz no período 2005-2015**

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
Carga Geral	522 055	517 834	588 447	684 239	657 821	947 127	1 012 688	1 148 231	1 408 482	1 332 055	1 191 929	228%
Carga Geral Fracionada	380 483	392 038	458 309	493 558	509 270	750 160	831 475	961 405	1 267 634	1 027 880	1 000 180	165%
Contentorizada	141 032	129 376	127 738	148 791	148 551	198 947	181 212	177 406	380 638	314 960	189 509	34%
Alto-Rol	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Granéis Sólidos	441 373	389 864	613 307	499 948	519 318	68 688	648 447	643 658	722 348	820 367	797 894	82%
Granéis Líquidos	0	0	0	0	0	3 128	23 893	4 889	0	0	12 913	300%
<b>TOTAL</b>	<b>963 426</b>	<b>1 107 498</b>	<b>1 199 754</b>	<b>1 184 815</b>	<b>1 177 219</b>	<b>1 635 114</b>	<b>1 701 822</b>	<b>1 736 518</b>	<b>2 130 810</b>	<b>2 152 452</b>	<b>2 001 858</b>	<b>108%</b>

Fonte: APFF, 2017.

**Gráfico 13 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto da Figueira da Foz no período 2005-2015**



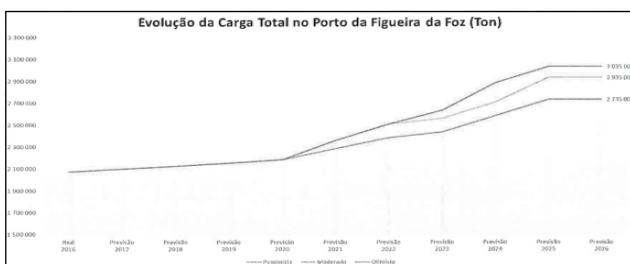
Fonte: APFF, 2017.

**Projeção da movimentação de mercadorias no Porto da Figueira da Foz 2016-2026**

De acordo com as projeções da APFF, Administração do Porto da Figueira da Foz S. A., a previsão de movimentação de mercadorias para a próxima década (conforme gráficos abaixo apresentados), prevê os seguintes cenários:

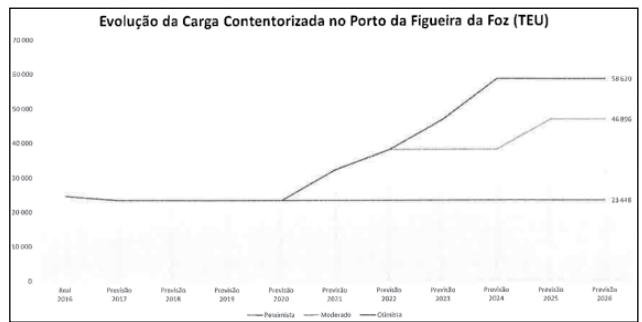
- **Cenário A — Pessimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 37 % e uma taxa de crescimento anual de 3 %, traduzida num valor absoluto de 2,7 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 10 % e uma taxa de crescimento anual de 1 %, traduzida num valor absoluto de 23 448 TEU em 2026;
- **Cenário B — Moderado:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 47 % e uma taxa de crescimento anual de 3,6 %, traduzida num valor absoluto de 2,9 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 120 % e uma taxa de crescimento anual de 8,1 %, traduzida num valor absoluto de 46 896 TEU em 2026;
- **Cenário C — Otimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 52 % e uma taxa de crescimento anual de 3,9 %, traduzida num valor absoluto de 3 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 175 % e uma taxa de crescimento anual de 10 %, traduzida num valor absoluto de 58 620 TEU em 2026.

**Gráfico 14 — Cenários de previsão da evolução de movimentação de mercadorias no Porto da Figueira da Foz, período 2016-2026**



Fonte: APFF, 2017.

**Gráfico 15 — Cenários de previsão da movimentação de carga contentorizada no Porto da Figueira da Foz, período 2016-2026**



Fonte: APFF, 2017.

2.4 — Porto de Lisboa

**Evolução do Evolução do Período 2005-2015**

Os últimos 10 anos são marcados por uma tendência oscilatória da movimentação de mercadorias no Porto de Lisboa derivada sobretudo da instabilidade laboral dos últimos 4 anos. Observando a evolução do período 2005-2015 constata-se que os segmentos de carga geral fracionada e de granéis líquidos sofreram uma redução global de 43 % e 12 %, respetivamente. No que respeita à carga contentorizada, constata-se que o Porto de Lisboa sofreu uma redução de 5 % face a 2005. No entanto, as projeções para os próximos 10 anos perspetivam uma retoma do crescimento da movimentação de mercadorias, com destaque para a evolução da carga contentorizada e dos granéis sólidos, tendo por base os seguintes pressupostos:

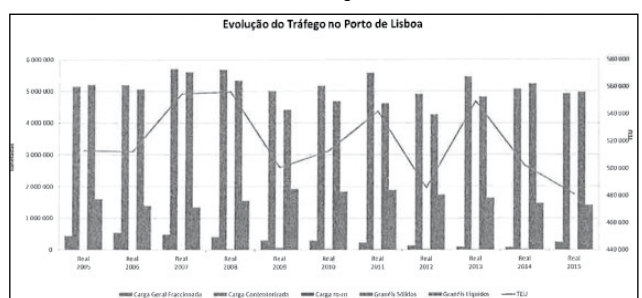
- Aumento de carga contentorizada no pressuposto de melhoria da eficiência do Terminal Contentores de Alcântara;
- Aumento dos granéis sólidos face à dinâmica da indústria do setor agroalimentar que utiliza o Porto de Lisboa.

**Quadro 4 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Lisboa no período 2005-2015**

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
Carga Geral	8 410 180	8 739 811	8 206 817	6 994 884	5 377 851	5 502 081	5 827 158	5 044 922	5 970 558	5 199 918	5 183 185	-38%
Carga Geral Fracionada	438 812	506 961	489 454	489 237	382 424	286 684	221 844	124 791	84 899	81 051	232 389	43%
Contentorizada	3 109 452	3 007 982	3 712 380	3 078 837	3 066 688	3 175 194	3 264 037	4 491 264	5 425 905	5 566 875	4 619 295	148%
Alto-Rol	11 915	6 830	4 883	12 812	73 799	40 285	30 817	23 925	19 666	12 193	11 821	2%
Granéis Sólidos	5 202 884	5 885 828	5 608 938	3 327 779	4 410 141	4 484 816	4 524 936	4 289 848	4 816 744	5 237 054	4 977 398	48%
Granéis Líquidos	1 408 818	1 202 238	1 246 199	1 829 823	1 824 070	1 827 819	1 836 888	1 743 112	1 642 378	1 646 840	1 421 440	-37%
<b>TOTAL</b>	<b>12 421 891</b>	<b>13 127 717</b>	<b>13 158 954</b>	<b>12 980 168</b>	<b>11 713 062</b>	<b>12 024 456</b>	<b>12 346 221</b>	<b>11 076 219</b>	<b>12 029 672</b>	<b>11 853 519</b>	<b>11 582 223</b>	-7%

Fonte: APL, 2017.

**Gráfico 16 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Lisboa no período 2005-2015**



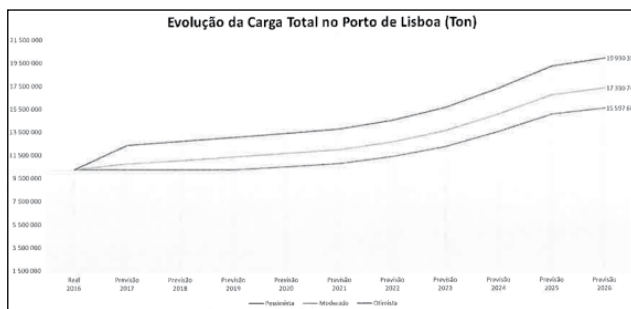
Fonte: APL, 2017.

**Projeção da movimentação de mercadorias no Porto de Lisboa 2016-2026**

De acordo com as projeções da APL, Administração do Porto de Lisboa S. A., e considerando que a estratégia para a próxima década focar-se-á na melhoria significativa da eficiência do Porto de Lisboa, a previsão de movimentação de mercadorias para a próxima década com horizonte 2026 (conforme gráficos abaixo apresentados) apresenta os seguintes cenários:

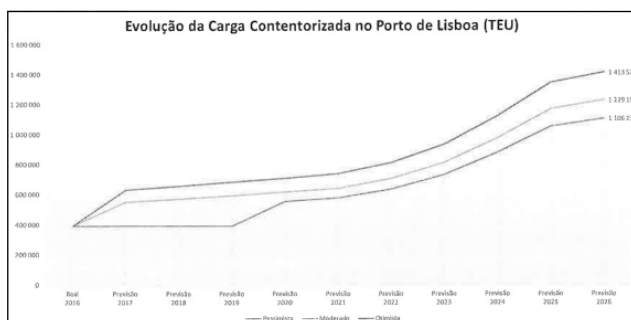
- **Cenário A — Pessimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 35 % e uma taxa de crescimento anual de 2,9 %, traduzida num valor absoluto de 15,6 milhões de toneladas de movimentação total em 2026; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 130 % e uma taxa de crescimento anual de 8,9 %, traduzida num valor absoluto de 1 106 235 TEU em 2026;
- **Cenário B — Moderado:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 50 % e uma taxa de crescimento anual de 3,9 %, traduzida num valor absoluto de 17,3 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 155 % e uma taxa de crescimento anual de 9,8 %, traduzida num valor absoluto de 1 229 150 TEU em 2026;
- **Cenário C — Otimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 72 % e uma taxa de crescimento anual de 5,3 %, traduzida num valor absoluto de 19,9 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 194 % e uma taxa de crescimento anual de 11,7 %, traduzida num valor absoluto de 1 413 523 TEU em 2026.

**Gráfico 17 — Cenários de previsão da evolução de movimentação de mercadorias no Porto de Lisboa, período 2016-2026**



Fonte: APL, 2017.

**Gráfico 18 — Cenários de previsão da movimentação de carga contentorizada no Porto de Lisboa, período 2016-2026**



Fonte: APL, 2017.

**2.5 — Porto de Setúbal**

**Evolução do Período 2005-2015**

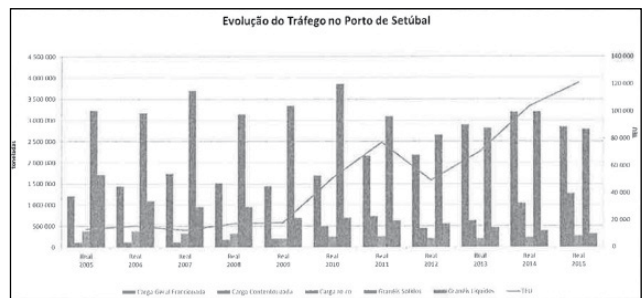
Na última década de investimentos efetuados no Porto de Setúbal destacam-se a melhoria das infraestruturas portuárias bem como dos acessos ferroviários intraportuários, tendo o movimento de mercadorias sofrido algumas oscilações: redução do segmento de granéis sólidos, o aumento da carga geral fracionada partir de 2010 e o aumento da carga contentorizada a partir de 2012 (com um crescimento médio anual de 27 %), tendo registado um crescimento global de 13 % face a 2005.

**Quadro 5 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Setúbal no período 2005-2015**

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Tendência Crescimento 2015/2005
Carga Geral	1 791 331	1 939 793	2 182 048	2 026 237	1 858 083	2 447 404	3 187 570	2 846 578	3 224 953	4 467 233	4 254 193	238%
Carga Geral Fracionada	1 114 426	1 462 284	1 729 552	1 517 605	1 407 031	1 685 964	2 166 762	2 181 456	2 887 581	3 195 814	2 850 475	255%
Contentorizada	113 140	120 446	138 264	180 795	206 710	408 178	710 717	450 936	527 449	1 010 357	1 277 506	1026%
Relato	102 256	107 650	125 252	175 767	205 199	205 285	245 011	214 161	168 421	170 862	204 659	-20%
Granéis Sólidos	3 224 267	3 172 440	3 495 708	3 144 443	3 348 932	3 858 864	3 987 127	3 463 013	2 816 379	3 206 419	2 787 124	-54%
Granéis Líquidos	1 716 538	1 691 914	1 955 209	1 933 238	1 822 842	2 008 862	1 827 870	1 558 987	1 467 135	1 683 895	1 513 746	-82%
TOTAL	6 642 174	7 204 164	8 333 969	8 124 140	7 900 917	10 606 232	14 472 507	14 050 979	17 208 617	18 058 267	17 492 043	13%

Fonte: APSS, 2017.

**Gráfico 19 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Setúbal no período 2005-2015**



Fonte: APSS, 2017.

**Projeção da movimentação de mercadorias no Porto de Setúbal 2016-2026**

De acordo com as projeções da APSS, S. A., a previsão de movimentação de mercadorias para a próxima década com horizonte 2026 (conforme gráficos abaixo apresentados) tem como pressupostos:

- Aumento da exportação do novo modelo construído pela VW Autoeuropa e um novo contrato de importação BMW (produção de Veículos atingirá os 200 mil/ano em 2018, duplicando a produção atual);
- Manter os níveis de crescimento médio no movimento da carga geral fracionada (cimento ensacado e produtos metalúrgicos);
- Aumento da quota de mercado de segmento de carga contentorizada resultante da perspetiva de melhoria dos acessos marítimos;
- Aumento do movimento de granéis sólidos face à perspetiva de reabilitação dos terminais dedicados a este segmento de carga;
- Aumento do movimento de granéis líquidos derivada à perspetiva de aumento de produção industrial instalada em Setúbal.

Neste contexto, apresentam-se os seguintes cenários para o Porto de Setúbal:

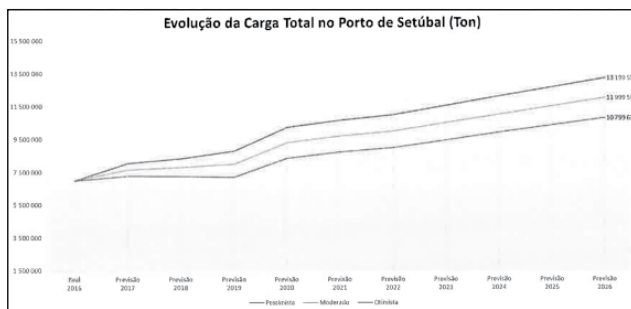
- **Cenário A — Pessimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 44 % e

uma taxa de crescimento anual de 3,5 %, traduzida num valor absoluto de 10,8 milhões de toneladas de movimentação total em 2026; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 126 % e uma taxa de crescimento anual de 8,1 %, traduzida num valor absoluto de 273 137 TEU em 2026;

- Cenário B — Moderado: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 60 % e uma taxa de crescimento anual de 4,5 %, traduzida num valor absoluto de 11,9 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 151 % e uma taxa de crescimento anual de 9,2 %, traduzida num valor absoluto de 303 485 TEU em 2026;

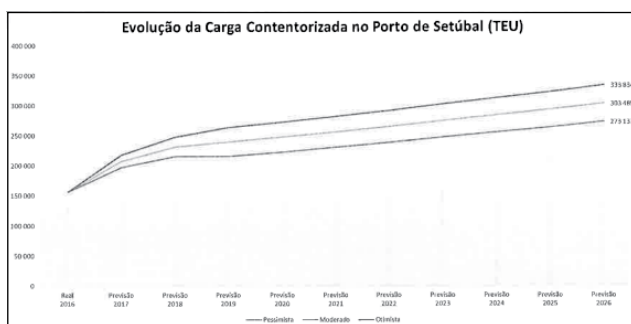
- Cenário C — Otimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 76 % e uma taxa de crescimento anual de 5,4 %, traduzida num valor absoluto de 13,2 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 176 % e uma taxa de crescimento anual de 10,3 %, traduzida num valor absoluto de 333 834 TEU em 2026.

**Gráfico 20 — Cenários de previsão da evolução de movimentação de mercadorias no Porto de Setúbal, período 2016-2026**



Fonte: APSS, 2017.

**Gráfico 21 — Cenários de previsão da movimentação de carga contentorizada no Porto de Setúbal, período 2016-2026**



Fonte: APSS.

2.6 — Porto de Sines

**Evolução do período 2005-2015**

A última década foi determinante para a afirmação do Porto de Sines como porto *Hub* no contexto portuário nacional e internacional. A expansão do terminal XXI (2.ª Fase) em 2012, o aumento da capacidade do terminal de gás natural e a melhoria das acessibilidades marítimas e rododiferroviárias permitiram ao Porto de Sines apresentar uma trajetória ascendente em todos os

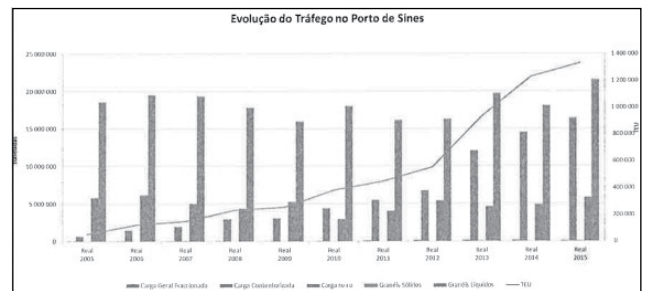
segmentos de carga que movimentava. Importa destacar o crescimento de tráfego do segmento de carga contentorizada que regista um crescimento global de 2400 % e uma taxa de crescimento média anual de 38 %. A carga geral fracionada e os granéis líquidos sofreram também um aumento registando um crescimento global de 310 % e 16 %, respetivamente. Em termos globais, a movimentação de mercadorias no Porto de Sines aumentou 76 % na última década.

**Quadro 6 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Sines no período 2005-2015**

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
Carga Geral	487 243	1 525 524	2 016 131	3 014 877	3 106 993	4 488 430	6 599 933	6 860 746	12 192 443	14 411 337	16 579 454	3326%
Carga Geral Fracionada	28 774	36 452	37 943	49 922	56 123	77 890	96 500	124 076	151 246	176 554	117 650	308%
Contentorizada	608 469	1 457 460	1 977 188	2 964 955	3 050 870	4 410 540	5 503 433	6 726 670	10 020 931	14 434 586	16 461 807	2690%
Ro-Ro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	1 262	300%
Granéis Sólidos	8 861 572	9 368 222	4 942 369	4 343 421	3 210 744	3 976 272	4 041 934	5 406 849	4 615 423	4 684 913	5 349 337	1%
Granéis Líquidos	18 262 478	19 908 184	19 329 876	17 786 566	18 977 274	18 920 409	18 139 848	18 278 542	19 205 909	18 976 472	21 338 911	30%
TOTAL	25 041 692	27 156 310	24 299 079	23 148 544	24 379 511	25 515 311	25 722 154	28 563 165	36 517 785	37 582 921	43 945 902	76%

Fonte: APS, 2017.

**Gráfico 22 — Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Sines no período 2005-2015**



Fonte: APS, 2017.

**Projeção da movimentação de mercadorias no Porto de Sines 2016-2026**

De acordo com as projeções da APS — Administração dos Portos de Sines e do Algarve S. A. a previsão de movimentação de mercadorias para a próxima década com horizonte 2026 apresenta-se baseada nos pressupostos de concretização total e parcial dos projetos previstos no âmbito da «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente» bem como da procura crescente do mercado asiático. Nesse sentido, apresenta os seguintes cenários:

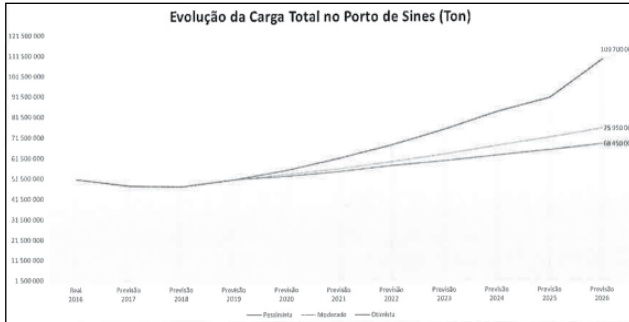
- Cenário A — Pessimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 56 % e uma taxa de crescimento anual de 4,2 %, traduzida num valor absoluto de 68,5 milhões de toneladas de movimentação total em 2026; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 88 % e uma taxa de crescimento anual de 6 %, traduzida num valor absoluto de 2 500 000 TEU em 2026;

- Cenário B — Moderado: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 73 % e uma taxa de crescimento anual de 5,2 %, traduzida num valor absoluto de 75,95 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 133 % e uma taxa de crescimento anual de 8 %, traduzida num valor absoluto de 3 100 000 TEU em 2026;

- Cenário C — Otimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 150 %

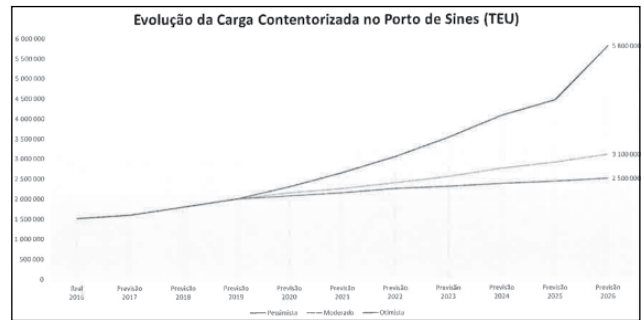
e uma taxa de crescimento anual de 8,9 %, traduzida num valor absoluto de 109,7 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 335 % e uma taxa de crescimento anual de 14,4 %, traduzida num valor absoluto de 5 800 000 TEU em 2026.

**Gráfico 23 — Cenários de previsão da evolução de movimentação de mercadorias no Porto de Sines, período 2016-2026**



Fonte: APS, 2017.

**Gráfico 24 — Cenários de previsão da movimentação de carga contentorizada no Porto de Sines, período 2016-2026**



Fonte: APS, 2017.

**3 — Análise SWOT**

Neste capítulo apresenta-se uma análise SWOT do setor-portuário nacional, a partir da qual se pretende obter uma visão sistematizada sobre a envolvente, as oportunidades e os fatores críticos para o sucesso da ação a desenvolver para o aumento de competitividade dos principais portos comerciais do continente.

**Quadro 7 — Análise SWOT — Forças e Fraquezas**

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> <li>Localização geoestratégica de Portugal no cruzamento das principais rotas marítimas <i>core</i> e <i>non-core</i></li> <li>Ter um grande mercado de proximidade (Espanha) no seu <i>hinterland</i></li> <li>Capacidade de expansão em alguns portos</li> <li>Disponibilidade para localização industrial junto de alguns dos portos comerciais do continente</li> <li>Existência de um porto de águas profundas com capacidade para acolher os maiores navios do mundo em todos os segmentos de carga</li> <li>Lisboa como destino turístico de excelência e para a afirmação da atividade cruzeirista</li> <li>Introdução da JUP permitiu a simplificação de procedimentos e a introdução de cultura de excelência operacional nos principais portos comerciais do continente</li> <li>Localização privilegiada para o abastecimento de navios GNL quer em terra (Sines), quer em <i>Bunkering offshore</i></li> <li>Existência de uma indústria em crescimento ligada à construção e reparação naval</li> <li>Existência de um excelente relacionamento com os países e portos dos PALOP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Necessidade de modernização das infraestruturas e dos equipamentos da rede portuária por forma a maximizar o potencial de crescimento de negócio</li> <li>Necessidade de reforço duma cultura de inovação</li> <li>Necessidade de reforço das acessibilidades ferroviárias aos portos, designadamente a Espanha</li> <li>Atraso verificado no passado na concretização de plataformas logísticas e intermodais</li> <li>Fraca integração do sistema portuário nas cadeias logísticas</li> <li>Insuficiência de utilização dos portos como alavanca para atração de investimento privado</li> <li>Frota com pavilhão nacional em declínio</li> </ul>

**Quadro 8 — Análise SWOT — Oportunidades e Ameaças**

Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> <li>Posicionar Portugal como plataforma logística global assente nos portos e no transporte marítimo</li> <li>Incentivo da política comunitária para o reforço da utilização da mobilidade marítima e da rede portuária como alternativa energeticamente mais eficiente para o transporte de mercadorias e passageiros</li> <li>Alargamento do canal do Panamá gera potencial de valorização geoestratégica de Portugal para a captação de novas rotas comerciais e energéticas (sobretudo GNL) na comunicação Atlântico-Pacífico</li> <li>Potencial de crescimento de negócio é gerador de condições atrativas para a rentabilidade do investimento privado</li> <li>Condições competitivas custo-qualidade para especialização dos portos e estaleiros em nichos de valor acrescentado das novas aplicações da indústria naval</li> <li>Posicionar Portugal como área de serviço para abastecimento de navios movidos a GNL e <i>hub</i> reexportador de GNL</li> <li>Posicionar os Portos como Plataformas de Aceleração Tecnológica para as novas indústrias do mar: energias renováveis oceânicas, plataformas oceânicas multiuso, navios especializados, aquacultura <i>offshore</i>, <i>start-ups</i> do mar</li> <li>Congestionamento dos Portos do norte da Europa</li> <li>Crescimento do mercado <i>South to South</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Condições de competitividade cada vez mais exigentes, tanto do setor portuário europeu, como também da região do Magrebe</li> <li>Crescimento da capacidade instalada nos portos europeus, envolvendo fundamentalmente a modernização dos equipamentos e a automatização das operações portuárias</li> <li>Atraso na concretização das ligações ferroviárias com a Europa</li> <li>Concorrência e avanço dos portos espanhóis no mercado emergente do GNL (na atividade de abastecimento e de posicionamento para a reexportação)</li> <li>Reduzida dimensão da economia nacional, em particular da indústria exportadora</li> </ul>

#### 4 — Objetivos estratégicos

O mar é um fator determinante para a afirmação e diferenciação de Portugal no espaço europeu e mundial. Portugal dispõe de vantagens competitivas que importa valorizar, potenciar e aproveitar:

- A sua localização na fronteira oeste atlântica do continente europeu, zona privilegiada de confluência de rotas internacionais;
- Dispõe de uma das maiores zonas económicas exclusivas do Mundo;
- A existência de um sistema portuário com condições e capacidade para um crescimento sustentado das mercadorias movimentadas;
- A possibilidade de se assumir como um importante polo logístico de excelência na Europa e em particular na Península Ibérica;
- Uma história desde sempre ligada ao mar, de que resulta um conhecimento e um conjunto de atividades ligadas à inovação, ao desenvolvimento, à ciência e à tecnologia, ao nível das melhores práticas internacionais.

Este conjunto de vantagens competitivas, aliadas à dinâmica que sustenta o crescimento do comércio marítimo global, propalam uma visão estratégica ambiciosa para o sistema marítimo-portuário:

- A posição geoestratégica de Portugal permite considerar oportunidades que justificam a ambição de uma revalorização e de um desenvolvimento, quer do sistema portuário nacional, quer das restantes atividades ligadas à economia do mar.
- A revalorização e desenvolvimento que não poderá deixar de considerar a integração dos portos na cadeia logística de transportes, numa perspetiva sistémica e intermodal em que os portos portugueses serão um *hub* fundamental para a internacionalização da economia portuguesa, para criar valor através:
  - Da captação de mais mercadorias;
  - Da atração de novos investimentos;
  - Do apoio ao desenvolvimento de novas plataformas de desenvolvimento tecnológico ligadas à investigação, à inovação, à ciência e tecnologia, designadamente relacionadas com os seguintes setores: energias renováveis oceânicas, recursos minerais e energéticos, ambiente, robótica submarina, construção e reparação naval, aquicultura e engenharia oceânica.

Esta dinâmica deverá contribuir para a obtenção de um sistema sustentável, tanto do ponto de vista económico-financeiro como do ponto de vista social e do ambiental.

#### Objetivos estratégicos para a rede de portos comerciais do Continente

A análise SWOT anteriormente efetuada para o setor marítimo-portuário permitiu definir os objetivos estratégicos, que enquadram os investimentos e as metas a atingir, no horizonte 2026, tendo sido estabelecidos os seguintes objetivos:

A. Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*:

A.1. Impulsionar a afirmação dos portos comerciais do continente no sistema logístico global;

A.2. Captar mais investimento nacional e internacional, maximizando o investimento privado e comunitário;

A.3. Aumentar a movimentação de contentores nos portos comerciais do continente;

A.4. Promover/Incentivar a intermodalidade marítima, fluvial e terrestre.

B. Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias:

B.1. Tornar as empresas do setor referências internacionais de *know-how* e de eficiência, através do recurso a novas tecnologias de informação e telecomunicações e da introdução de simplificação de procedimentos;

B.2. Garantir padrões de elevada eficiência, nas vertentes operacional, laboral, ambiental, energética e de segurança.

C. Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências:

C.1. Incentivar a inovação e modernização do setor, valorizando o *know-how* nacional ao nível da formação, da ciência e da I&D e tecnologia;

C.2. Potenciar a criação de plataformas de aceleração tecnológica nos portos, centradas nas atividades conexas/transversais, tendo como objetivo o surgimento e a consolidação da atração de investimento para gerar novos negócios nas indústrias avançadas do mar (energias renováveis oceânicas, engenharia oceânica, navios especializados, robótica submarina, biotecnologia azul);

C.3. Transformar o sistema portuário português numa «área de serviço» para abastecimento de navios a GNL e num *hub* reexportador de GNL;

C.4. Aumentar o volume de negócios e o grau de especialização da indústria naval.

#### 5 — Metas a atingir

Para assegurar o cumprimento dos objetivos estratégicos, foram definidas metas que combinam o realismo e ambição, binómio no qual assenta o novo impulso de desenvolvimento pretendido para o sistema portuário do continente.

Neste sentido, os quadros seguintes incorporam as metas a atingir pelos diferentes atores do sistema, permitindo a monitorização e acompanhamento futuro da concretização das ações a empreender:

A. Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*

• Investimento em novos projetos:

Total dos Portos Comerciais do Continente 10 <sup>6</sup> €					Total (Euros)
1.831**					1.842**
APDL	APA	APL	APSS	APS	
541	89	488	25	688	1.831 (+ 11*)

\* Investimento comum a todos os portos.

\*\* Que poderá ascender aos 2.500 Milhões de euros, se forem realizadas as 2.ª Fases de alguns projetos.

• Crescimento da movimentação de contentores:

Total dos Portos Comerciais do Continente [ano base 2015] — unidade TEU					Horizonte Temporal
200 %					2026
APDL	APA	APL	APSS	APS	2026
1.079.000	50.948	1.229.099	340.000	5.100.000	

• Intermodalidade marítima, fluvial e terrestre:

Todos os Portos Comerciais do Continente		Horizonte Temporal
Diminuir em 20 % as ligações em transporte rodoviário de e para os portos . . . . .		2026
Aumentar o tráfego fluvial de mercadorias . . . . .		2026

B. Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias:

Todos os Portos Comerciais do Continente		Horizonte Temporal
Implementar a janela única logística . . . . .		2019
Modernizar o sistema VTS e estendê-lo a todo o território nacional . . . . .		2018
Melhorar a integração no planeamento e ordenamento do território através de um maior envolvimento dos municípios, áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais na gestão portuária e das áreas ribeirinhas . . . . .		2026

C. Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências:

Todos os Portos Comerciais do Continente		Horizonte Temporal
Condições para abastecimento de navios a GNL nos portos comerciais do Continente . . . . .		2026
Todos os Portos Comerciais do Continente		Meta
Aceleradores tecnológicos: aumentar o volume de negócios de atividades conexas/transversais . . . . .		50 %
Aumentar o volume de negócios da indústria naval . . . . .		50 %

6 — Plano de Ação para a «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente» — Horizonte 2026

O Plano de Ação para a «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente» assenta num conjunto de investimentos estratégicos capazes de responder aos objetivos definidos alcançando as metas a atingir.

Este plano representa um investimento imediato nos principais Portos Comerciais do Continente de cerca de 1,8 mil milhões de euros no período de 2016 a 2026, mas que poderá chegar aos 2,5 mil milhões de euros considerando a realização das 2.ª Fases dos projetos: Novo Terminal Multimodal do Barreiro, Aumento da Eficiência do Terminal de Alcântara e Novo Terminal de Contentores — Terminal Vasco da Gama.

Cerca de 83 % deste valor total é suportado por privados, o que comprova a compatibilidade do modelo de gestão pública implementado nos nossos portos com o dinamismo e investimento privado. A componente não-privada divide-se em duas categorias: cerca de 11 % corresponde à componente pública e os restantes 6 % são financiados por fundos europeus.

Cada investimento destina-se a materializar um objetivo específico e estratégico para o porto a que se destina. Neste sentido, apresentam-se as seguintes sínteses:

- Intervenção por porto, bem como os respetivos impactes e objetivos que o mesmo alcança face aos seus principais desafios de competitividade;
- Projetos transversais;
- Portugal *Hub* GNL;
- Port Tech Clusters.

6.1 — Intervenção por porto comercial do continente

Porto de Viana do Castelo

Aprofundamento do canal de navegação

O investimento de melhoria das acessibilidades marítimas para o cais industrial do Porto de Viana do Castelo permitirá receber navios de maior dimensão e potenciar a criação de um *cluster* competitivo na indústria naval portuguesa, através do aprofundamento do canal de acesso e do anteporto para -6,0 metros ZH (atualmente -3,5 m ZH no canal de acesso e -3,2 m ZH no anteporto).

O valor total do projeto está estimado em 26 M€, incluindo investimento privado de 11 milhões de euros numa nova doca seca sendo o restante do investimento financiado por fundos nacionais da responsabilidade da APDL.

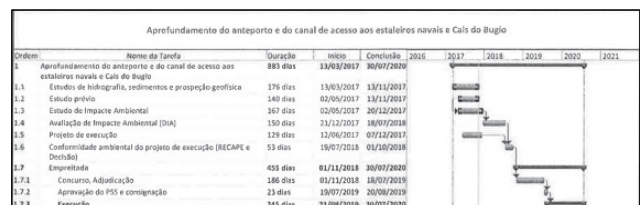
Este projeto terá os seguintes impactes esperados:

- Aumentar o VAB: +90 M€ (entre 2017 e 2031);
- Aumentar o emprego: 400 postos de trabalho;
- Aumentar a atividade anual do estaleiro;
- Atrair investimento privado: 11 M€ (nova doca seca);
- Melhorar as condições de acesso ao Cais do Bugio.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APDL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 8 — Cronograma do projeto do aprofundamento do canal de navegação do Porto de Viana do Castelo



Fonte: APDL, 2017.

Melhoria do acesso rodoviário

O acesso rodoviário ao cais comercial do Porto de Viana do Castelo prevê uma ligação rodoviária com 8,8 km, com ligação do porto à A28.

Com este investimento os veículos pesados que frequentam o porto reduzirão o trajeto percorrido em cerca de



14 % por cada km efetuado. Esta redução será refletida nos custos para os transportadores rodoviários, provocando menos acidentes e menos emissões poluentes.

O valor total do projeto está estimado em 9,5 M€ e será totalmente financiado por Fundos Nacionais da responsabilidade da APDL e da Câmara Municipal de Viana do Castelo.

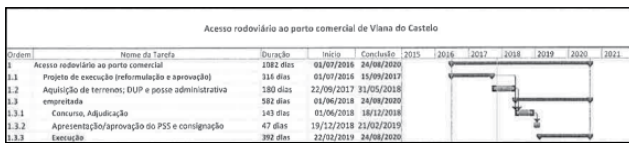
Este projeto terá os seguintes impactos esperados:

- Reduzir os custos operacionais (tempos de ligação rodoviária do porto aos principais polos geradores/atratores);
- Reduzir o ruído e as emissões poluentes;
- Aumentar a segurança da circulação diminuindo a sinistralidade rodoviária;
- Contribuir para o descongestionamento da circulação rodoviária;
- Atrair novas atividades económicas para a área de influência do porto.

Calendário de Execução:

O calendário planeado pela APDL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 9 — Cronograma do projeto do acesso rodoviário do Porto de Viana do Castelo



Fonte: APDL, 2017.

Porto de Leixões

Novo terminal de contentores (fundos -14 m ZH)

O Novo Terminal de Contentores (NTC) do Porto de Leixões tem como objetivo aumentar a oferta do Porto de Leixões em carga contentorizada face ao nível de ocupação atual do Porto de Leixões neste segmento de mercado e à evolução da procura para navios de maior dimensão.

Na sua parte marítima, o NTC será dotado de dois cais de acostagem: um virado a oeste com 454 metros lineares e uma profundidade de -14,8 metros e 4 pórtilhos de cais, que permitirá a acostagem de 2 navios, em simultâneo: um até 320 metros e outro até 140 metros de comprimento; e outro virado a norte com 277 metros lineares e uma profundidade de -13,3 metros e 2 pórtilhos de cais, que permitirá a acostagem de navios até 230 metros de comprimento.

A capacidade de movimentação de contentores nos dois cais do NTC (lado mar) estima-se que seja de 1,3 milhões de TEUs/ano.

Este investimento engloba as seguintes componentes:

- a) Prolongamento do quebra-mar em mais 300 metros;
- b) Melhoria das acessibilidades marítimas ao Porto de Leixões, com o aumento da profundidade dos fundos do anteporto para -15,5 metros;
- c) Reformulação do porto de pesca de Matosinhos, dotando-o com novos postos de acostagem e novos edifícios de comercialização e armazenagem do pescado;

d) Construção do NTC e instalação dos equipamentos para a operação.

O investimento total estimado do Projeto ascende a 320 milhões de euros. As suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV), fundos nacionais da responsabilidade da APDL e Fundos Privados.

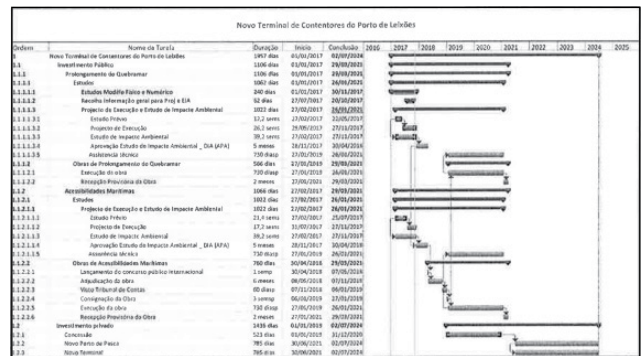
De acordo com o estudo de viabilidade efetuado pelo BPI para a APDL, prevê-se que o seguinte retorno do projeto:

- Aumentar o VAB: 908 M€ (2,12 % VAB Região Norte);
- Aumentar a Produção (volume de negócios): 1,9 M€;
- Criar emprego: 4.840 postos de trabalho;
- Aumentar a produtividade em cerca de 40 %;
- Duplicar a capacidade do porto no segmento dos contentores.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APDL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 10 — Cronograma do projeto Novo Terminal de Contentores de Leixões



Fonte: APDL, 2017.

Reconversão do Terminal de Contentores Sul

O projeto de reconversão dos terraços do Terminal de Contentores Sul (TCS) pretende aumentar a área de estacionamento de contentores cheios de forma que esta coincida com a quase totalidade dos atuais terraços do TCS.

O projeto é composto pelas seguintes componentes principais:

- a) Reforço e repavimentação dos terraços, aumentando a área de estacionamento de contentores cheios em cerca de 2,4 ha;
  - b) Construção e transferência de edifícios de apoio ao TCL;
  - c) Construção de um terminal ferropoortuário
- d) Aquisição e renovação de equipamentos de movimentação de contentores (lado terra).

Com a implementação do projeto a capacidade do TCS aumenta em 130 mil TEUs, ou seja, de 490 mil TEU para 620 mil TEU.

De acordo com o estudo de viabilidade efetuado pelo BPI para a APDL, prevê-se o seguinte retorno do projeto:

- VAL-E 406 M€: 300 M€ de custos de transporte rodoviário evitados, gerando uma redução de emissões

de 790 ton de CO<sub>2</sub> por ano e 106 M€ de externalidades positivas associadas à redução da realização de viagens rodoviárias;

- Aumentar a produtividade em cerca de 12 %;
- Aumentar a capacidade de movimentação de contentores em cerca de 26 %.

O valor total do projeto está estimado em 43,4 M€ e será totalmente financiado por Fundos Privados.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APDL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 11 — Cronograma do projeto do Terminal de Contentores Sul



Fonte: APDL, 2017.

Aumentar eficiência do Terminal de Granéis Sólidos e Alimentares

Este projeto pretende aumentar a competitividade e eficiência da operação de descarga de granéis agroalimentares no Porto de Leixões bem como melhorar significativamente as condições ambientais de movimentação destas mercadorias.

Os impactes visados pelo projeto são os seguintes:

- Diminuir os índices de poluição associados às operações de descarga com a redução da utilização de guindastes tradicionais e ao transporte do cais para o silo minimizando a poluição gerada pelo transporte rodoviário dos granéis para os silos;
- Aumentar a produtividade e a capacidade de movimentação do terminal.

O valor total do projeto está estimado em 12 M€ e será totalmente financiado por fundos privados.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APDL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 12 — Cronograma do Projeto do Terminal de Granéis Sólidos e Alimentares



Fonte: APDL, 2017.

Plataforma multimodal logística (Polos 1 e 2)

Este projeto pretende criar valor acrescentado às mercadorias que passam pelo Porto de Leixões, promover a eficiência global e a intermodalidade, criando na Área Metropolitana do Porto (AMP) uma plataforma de valor acrescentado com condições para a atração e fixação de agentes da logística. Adicionalmente este projeto permitirá aumentar a capacidade de armazenagem de segunda linha do Porto de Leixões.

Este projeto é composto pelas seguintes componentes principais:

- Conclusão das obras de infraestruturização do Polo 1 e da Zona Norte do Polo 2;
- Infraestruturas informáticas;
- Construção de armazéns;
- Estudos e projetos do novo terminal ferroviário junto ao Polo 2 da Plataforma Logística do Porto de Leixões.

O valor total deste projeto está estimado em 54,1 M€ e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do CEF, Fundos Nacionais da responsabilidade da APDL e Fundos Privados.

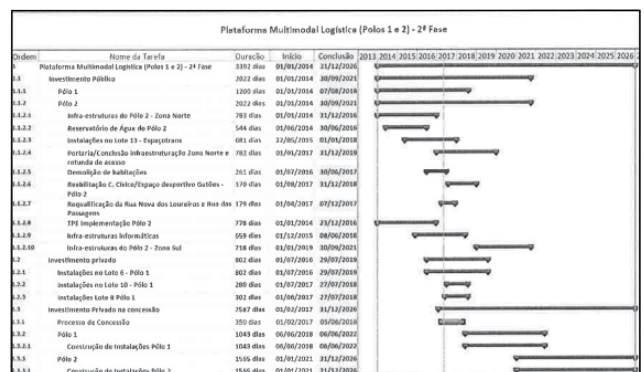
Os impactes esperados do projeto de acordo com a análise custo-benefício efetuada pela KPMG/TIS para APDL são os seguintes:

- Criar emprego: 620 postos de trabalho;
- Aumentar o tráfego no Porto de Leixões: 19 % (no longo prazo, face a 2014);
- Incrementar a procura potencial na Plataforma: 11 milhões de toneladas;
- Externalidades positivas (menos acidentes, redução de poluição e alterações climáticas): 696,3 M€;
- Intensificar a intermodalidade marítimo-ferroviária;
- Oferta à logística portuária e AMP.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APDL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 13 — Cronograma do Projeto da Plataforma Multimodal Logística



Fonte: APDL, 2017.

Via navegável do Douro

Este projeto visa melhorar as condições de navegação no rio Douro para níveis *standard* europeus, aumentando a capacidade de tráfego da via navegável e os seus níveis de segurança, em termos de comunicações, sinalização, correção do canal navegável e reabilitação das eclusas, promovendo a sustentabilidade ambiental, o turismo e o desenvolvimento regional.

O projeto é composto pelas seguintes componentes principais:

- Produção da cartografia hidrográfica oficial;
- Correção geométrica do canal navegável do rio Douro nos troços de Cotas-Valeira e de Saião-Pocinho, permitindo em todo o canal navegável um mínimo de

4,2 metros de profundidade e um mínimo de 40 metros de largura;

- c) Modernização das cinco eclusas do rio Douro (Crestuma, Carrapatelo, Régua, Valeira e Pocinho);
- d) Desenvolvimento do *River Information Services* (RIS);
- e) Reforço de infraestruturas fluviais;
- f) Implementação do Plano de Segurança e Emergência.

O valor total deste projeto está estimado em 76,3 M€ e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus, fundos nacionais da responsabilidade da APDL e Fundos Privados.

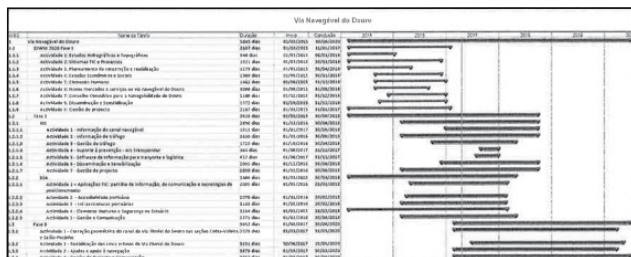
Os impactos esperados do projeto de acordo com o estudo da Universidade do Porto (Faculdade de Economia e Faculdade de Engenharia) são os seguintes:

- Assegurar condições para o aumento esperado de turismo de cruzeiro;
- Possibilitar e potenciar o transporte fluvial de mercadorias (atualmente cerca de 33.000 toneladas por ano de granitos), articulado com o turismo de cruzeiro, ao nível do aumento do movimento do granito (que poderá atingir facilmente 225 mil toneladas), e essencialmente ao nível no novo tráfego minério de ferro (que poderá atingir as 2,8 milhões de toneladas/ano);
- Diminuir impactos ambientais do transporte.

**Calendário de execução:**

O calendário planeado pela APDL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

**Figura 14 — Cronograma do projeto da Via Navegável do Douro**



Fonte: APDL, 2017.

**Porto de Aveiro**

**Construção do Terminal Intermodal na Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI)**

Com a construção do Terminal Intermodal na ZALI pretende-se estabelecer as condições para a utilização da ferrovia.

Sendo um porto, por natureza, um ponto de rotura da cadeia de transportes, para potenciar a escolha do modo ferroviário, é necessário que existam no espaço portuário terminais preparados para, com a máxima eficiência, efetuar a transferências de mercadorias de e para o comboio. O aumento do contributo do modo ferroviário no transporte de mercadorias, em condições que não prejudiquem a competitividade do fluxo das mesmas, contribuí para diminuir a pressão sobre a rodovia e a emissão de gases com efeito de estufa.

O investimento no Terminal Intermodal contempla a criação de duas linhas para a formação de comboios, de comprimento até 500 metros, e de um parque de apoio com 4,8 hectares, para armazenagem de contentores.

O projeto de execução, elaborado em 2013, pela Consulgal, S. A., para a APA, prevê a construção da via nova, ampliando o feixe ferroviário existente e a construção de um parque para armazenagem de contentores com 4,8 hectares, devidamente infraestruturado, integrando as ligações aos arruamentos da ZALI, rede de drenagem de águas pluviais, iluminação pública, videovigilância, vedações, rede de abastecimento de energia elétrica e rede de transmissão de dados.

O valor total deste projeto está estimado em 5,6 M€ e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e Fundos Nacionais da responsabilidade da APA.

**Calendário de execução:**

O calendário planeado pela APA para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

**Figura 15 — Cronograma do projeto do Terminal Intermodal ZALI — Aveiro**

Ordem	Nome da Tarefa	Duração	Início	Conclusão	Sem 1, 2017	Sem 2, 2017	Sem 1, 2018	Sem 2, 2018	Sem 1, 2019	Sem 2, 2019
1.	Empreitada de Construção do Terminal Intermodal na ZALI	541 dias	Qui 07-06-18	Sex 29-11-19						
1.1.	Adjudicação	64 dias	Qui 07-06-18	Qui 09-08-18						
1.2.	Contratação	29 dias	Qui 09-08-18	Qui 06-09-18						
1.3.	Visto do Tribunal de Contas	58 dias	Qui 09-09-18	Sex 02-11-18						
1.4.	Comprovação	18 dias	Sex 02-11-18	Qui 15-11-18						
1.5.	Execução	380 dias	Qui 15-11-18	Sex 29-11-19						

Fonte: APA, 2017.

**Infraestruturação da Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI)**

A Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI) situa-se no Sector Norte, e corresponde à área portuária compreendida entre o Terminal Ro-Ro e de Contentores e o Terminal de Granéis Sólidos, ocupando 80 hectares.

Este investimento visa dotar o espaço da ZALI com uma estrutura urbanística adequada para poder acolher as unidades que aí se queiram implantar. A rede viária será o elemento estruturante para a organização do espaço, que compreenderá lotes com a possibilidade de dispor de frente acostável privativa e outros lotes localizados em segunda linha.

Para além dos arruamentos a Infraestruturação da ZALI compreende a rede geral de distribuição de energia elétrica, a iluminação pública, a rede de água, as redes de recolha de águas residuais e pluviais e a infraestrutura de transmissão de dados.

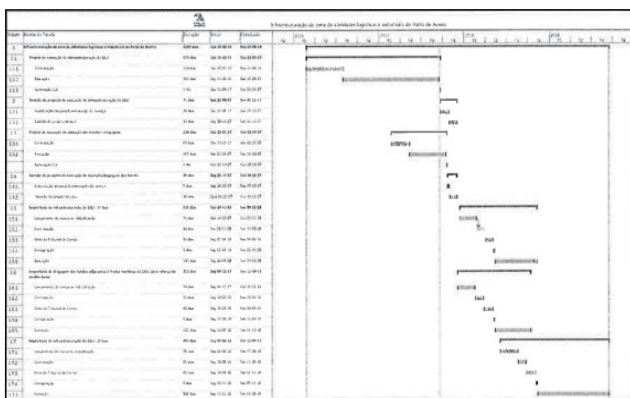
A APA está a ultimar as condições para a construção de uma unidade para a fabricação de torres eólicas e outros componentes *offshore*, a que irá corresponder um investimento privado de 25 M€ e a criação de 105 novos postos de trabalho.

O valor total deste projeto está estimado em 45,2 M€ e as suas fontes de financiamento passam por Fundos Europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV), Fundos Nacionais da responsabilidade da APA para a infraestruturação propriamente dita e Fundos Privados para a construção da fábrica de torres eólicas.

**Calendário de execução:**

O calendário planeado pela APA para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

**Figura 16 — Cronograma do projeto da infraestruturização da ZALI do Porto de Aveiro**



Fonte: APA, 2017.

**Implementação da operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos**

O Terminal de Graneis Líquidos (TGL) do Porto de Aveiro desenvolve-se no espaço compreendido entre o canal principal de navegação e o limite norte da darsena do sector norte, integrando um conjunto de instalações industriais e de armazenagem, servidas por 6 pontes-cais para a acostagem de navios. Destas, 3 são privativas e as outras 3 pertencem à própria APA, tendo entrado ao serviço em 2005. A ligação das instalações aos navios é feita por *pipeline*.

Para que o traçado dos *pipelines* se faça de uma forma racional o TGL dispõe de uma esteira que articula as várias instalações permitindo que as tubagens usem um mesmo canal, propiciando condições para que sejam acrescentadas novas ligações de uma forma simples e económica.

O investimento a efetuar na Implementação da Operacionalidade do TGL visa adaptar as 3 pontes-cais da APA para receber navios com 175 metros de comprimento, já que, inicialmente, foram projetadas para navios de 140 metros. Com este intuito irão ser instalados novos órgãos do sistema de amarração.

Por outro lado, pretende-se ligar as três pontes-cais à esteira de tubagens existente, bem como a construção dos meios de combate a incêndio do sistema de segurança das mesmas e as redes de águas pluviais e contaminadas.

O investimento conduz ao aumento da capacidade do TGL para a movimentação de produtos e para suportar as novas unidades emergentes quer por ampliação das existentes no caso da Prio (hidrocarbonetos) quer de novas instalações da Quimitecnica e RNM (produtos químicos), que, só por si, se traduzem num investimento de 96 M€ e num movimento anual de 740.000 toneladas.

O valor total deste projeto está estimado em 2,2 M€ e as suas fontes de financiamento passam por Fundos Europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e Fundos Nacionais da responsabilidade da APA.

**Calendário de execução:**

O calendário planeado pela APA para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

**Figura 17 — Cronograma do Projeto do TGL do Porto de Aveiro**

Implementação da Operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Aveiro		Duração	Início	Conclusão	Mês													
Ordem	Nome da Tarefa				Agos	Sep	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Agos	
1	Empreitada de implementação da Operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Aveiro (sem recursos)	409 dias	Qui 16-08-17	Sex 28-09-18														
1.1	Revisão do projeto técnico	22 dias	Qui 14-08-17	Qui 06-09-17														
1.2	Ajustamento do projeto técnico	10 dias	Qui 09-09-17	Ter 21-09-17														
1.3	Preparação e lançamento do concurso	9 dias	Qui 05-11-17	Qui 09-11-17														
1.4	Aprovação do Relatório Preliminar	36 dias	Sex 05-02-18	Qui 04-01-18														
1.5	Aquisição	14 dias	Sex 05-02-18	Qui 18-01-18														
1.6	Contratação	22 dias	Sex 19-01-18	Sex 09-02-18														
1.7	Viés do Tribunal de Contas	37 dias	Seg 23-02-18	Sex 16-03-18														
1.8	Consignação	8 dias	Seg 19-03-18	Seg 26-03-18														
1.9	Execução	246 dias	Sex 10-01-18	Sex 20-09-18														

Fonte: APA, 2017.

**Porto da Figueira da Foz**

**Melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas no Porto da Figueira da Foz**

Presentemente o acesso marítimo do Porto da Figueira da Foz apresenta-se à cota (-7,5 m) ZH, que na barra aprofunda para a cota (-8,0 m) ZH. Estas condições permitem a prática do porto por navios de comprimento até 120 metros.

Atendendo a que a oferta do Porto da Figueira da Foz deixa de fora uma fatia cada vez mais relevante da frota existente, e que a tendência do *shipping* é para o aumento progressivo da dimensão dos navios, foram desenvolvidos os Estudos de Viabilidade Técnica, Económico-Financeira e Ambiental do Aprofundamento da Barra, Canal de Navegação e Bacia de Manobras do Porto da Figueira da Foz [Proman, 2016] para a APFF, doravante Estudo de Viabilidade.

O Estudo de Viabilidade debruçou-se sobre as condições necessárias a que o porto amplie a sua oferta e passe a acolher navios de 145 metros de comprimento. Para além do aprofundamento do canal, que passaria a apresentar fundos de (-10,5 m) ZH na transposição da barra, de (-9,5 m) ZH no anteporto e de (-8,5 m) ZH na bacia, será necessário assegurar os mesmos (-8,5 m) ZH na zona de acostagem, junto aos cais.

Assim, para ganhar profundidade na zona de acostagem, sem comprometer as fundações dos cais existentes, a solução preconizada passa por construir um avanço do cais sobre a bacia, com uma amplitude de 5,10 metros.

Os trabalhos previstos englobam a dragagem de areia e de rocha e o referido avanço do cais.

Para dispor de uma estimativa de preço mais rigorosa é indispensável ter uma caracterização geológica e geotécnica mais detalhada, que permita obter uma definição da superfície de afloramento do maciço rochoso e da dureza da própria rocha. Por esta razão a APFF está a realizar uma campanha de reconhecimento geotécnico da zona.

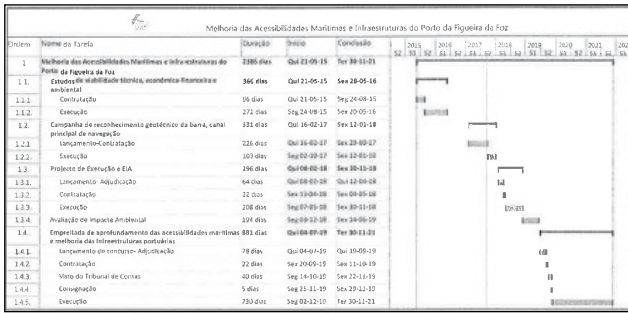
De acordo com o Estudo de Viabilidade as projeções de tráfego apontam para a captação de 757 k toneladas, após a realização do aprofundamento do acesso marítimo.

Face ao exposto e por forma a não comprometer a sua viabilidade financeira, o valor máximo do projeto será de 32 M€ e as suas fontes de financiamento passam por Fundos Europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e fundos privados.

**Calendário de execução:**

O calendário planeado pela APFF para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

**Figura 18 — Cronograma do Projeto de melhoria das acessibilidades marítimas do Porto da Figueira da Foz**



Fonte: APFF, 2017.

Melhoria da segurança e operacionalidade na entrada do Porto

A barra do Porto da Figueira da Foz sofreu a última alteração em 2010, quando o Molhe Norte foi prolongado. Na ocasião o enfiamento de entrada no porto teve de sofrer uma ligeira rotação, o que veio suscitar queixas junto das embarcações de menor porte, essencialmente ligadas à pesca, que ficaram mais expostas às ondas de través.

Nos Estudos de Viabilidade Técnica, Económico-Financeira e Ambiental do Aprofundamento da Barra, Canal de Navegação e Bacia de Manobras do Porto da Figueira da Foz [Proman, 2016] realizados para a APFF, surge a recomendação para executar uma dragagem à cota (-10 m) ZH na restinga existente à entrada da barra, que permita encaixar os sedimentos provenientes do trânsito litoral norte-sul, contendo o afluxo de sedimentos ao canal de acesso à barra e melhorando o comportamento da barra que não sofreria com a rebentação das ondas com menor altura.

Sendo esta intervenção determinada pelo aumento da segurança na barra os seus resultados são imateriais, sem relevância do ponto de vista do desempenho comercial do porto.

A empreitada de dragagem deve envolver a Agência Portuguesa do Ambiente, I. P.; a DGRM — Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, a Câmara Municipal da Figueira da Foz e a própria APFF através de uma candidatura conjunta ao programa PO SEUR.

O valor total deste projeto está estimado em 4,1 M€ e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus e fundos nacionais da responsabilidade da APFF.

Porto de Lisboa

Novo Terminal Multimodal do Barreiro (1.ª Fase)

O Projeto do Terminal do Barreiro visa aumentar a capacidade de movimentação de carga do Porto de Lisboa numa área com vocação logística e industrial, tendo como principais impactes socioeconómicos a criação de emprego e atração de investimento privado. A primeira fase do projeto compreende a constituição de uma frente de acostagem com um máximo de 800 metros de comprimento e com um parque de contentores com cerca de 41 ha com capacidade até 1 milhão de TEU.

O projeto compreende o estabelecimento do canal de acesso ao cais, a respetiva bacia de manobra e bacia de estacionamento.

O proponente do projeto é a APL, sendo simultaneamente a entidade licenciadora.

O valor total do projeto está estimado em 400 M€ sendo totalmente financiado por Fundos Privados.

Navegabilidade transporte fluvial até Castanheira do Ribatejo

Este projeto tem como base fundamental a sustentabilidade ambiental e eficiência logística do Porto de Lisboa, visando a redução de emissões de gases com efeito de estufa e a transferência modal (rodoviário para fluvial) reforçando a ligação e articulação do porto às plataformas logísticas da zona norte do Porto de Lisboa, tornando-o assim mais eficiente e mais eficaz na capacidade de distribuição e escoamento de carga.

Compreende o estudo de navegabilidade fluvial do Rio Tejo — do corredor fluvial da cala das Barcas até ao limite montante da área de jurisdição do Porto de Lisboa — em articulação com a sua extensão natural até Castanheira do Ribatejo; fundamental para o desenvolvimento da movimentação de carga contentorizada nos terminais de contentores situados na margem Norte e com possível integração no projeto Via Lisboa — Plataforma Multimodal do Porto de Lisboa.

Neste sentido a navegação fluvial no rio Tejo atual e potencial poderá fomentar:

- Condições para incrementar o transporte fluvial e serviços associados na ligação do Porto de Lisboa à zona de atividades logísticas da Castanheira do Ribatejo e no desenvolvimento da ligação às plataformas logísticas existentes na zona norte de Lisboa;
- Os volumes movimentados de Contentores, Granel e Carga Geral;
- Maior eficiência e atividade entre as duas margens e entre terminais e plataformas logísticas;
- A atividade de bancas e de outros serviços a navios, nomeadamente, a viabilidade de projetos de fornecimento de GNL a navios;
- A redução do tráfego rodoviário de camiões e a consequente descarbonização das cadeias logísticas que utilizam o Porto de Lisboa.

Considerando que a navegação fluvial se posiciona como um dos pilares fundamentais para o desenvolvimento do Porto de Lisboa, a APL assume este projeto como uma aposta estratégica fundamental para desenvolver a sua multimodalidade, assegurando a integração eficiente e interoperabilidade marítima, ferroviária, rodoviária e fluvial, e assegurando conexões eficientes ao seu *hinterland* e à rede do Corredor Atlântico enquanto porto da rede CORE da rede transeuropeia de transportes.

O valor total do projeto está estimado em 20 M€ e será financiado por fundos privados e por fundos nacionais da responsabilidade da APL.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

**Figura 19 — Cronograma do Projeto da Navegabilidade do Transporte Fluvial até Castanheira do Ribatejo**



Fonte: APL, 2017.

Construção do novo terminal de cruzeiros

Este projeto visa melhorar a operacionalidade, atratividade e a qualidade do serviço, bem como dotar o porto de uma infraestrutura moderna e eficiente para operações de *turnaround* com mais de 3.000 passageiros.

O terminal compreenderá um cais de 1490 metros e a construção de um edifício de 13.800 m<sup>2</sup> com 360 lugares de estacionamento público e 80 lugares de estacionamento de autocarros táxis e carros turísticos bem como 65.000 m<sup>2</sup> de área envolvente (jardins, estacionamentos e estradas de acesso).

O novo Terminal de Cruzeiros do Porto de Lisboa permitirá o aumento do conforto para os passageiros com a instalação de serviços ao cliente & *Shorex*, promovendo e atraindo internacionalmente o Porto de Lisboa enquanto porto com certificação e qualidade «*Green Port*». Este terminal traduzir-se-á em efeitos diretos, indiretos e induzidos na economia (previstos) em mais de 100 M€ em 2020. Prevê-se um aumento imediato de tráfego de 500 mil para 800 mil passageiros por ano.

O valor total do projeto é de 22,7 M€ totalmente financiado por Fundos Privados.

Aumento da eficiência do terminal de Alcântara (1.ª Fase)

Este projeto visa incrementar a capacidade do terminal de Alcântara, aumentando a sua eficiência através da instalação de equipamentos modernos e do aumento de fundos para a escala de navios de maior dimensão.

A primeira fase do projeto compreende um aproveitamento da frente de acostagem de 630 metros para 1070 metros numa área de 21 ha com capacidade até 640 000 TEU.

O valor total do projeto está estimado em 44,9 M€ e será totalmente financiado por fundos privados.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APL para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 20 — Cronograma do Projeto do Terminal de Alcântara



Fonte: APL, 2017.

Porto de Setúbal

Melhoria das acessibilidades marítimas

Os atuais acessos marítimos aos principais terminais portuários de movimentação pública do Porto de Setúbal constituem um estrangulamento à melhoria da competitividade e eficiência do sistema portuário na medida em que impossibilitam a entrada de navios de tipologias tendencialmente maiores, e que assim são desviados para outros portos ibéricos com o correspondente aumento dos custos de transporte terrestre das mercadorias afetando a integração deste porto na cadeia logística internacional e a competitividade das indústrias a que se destinam ou têm origem.

Com a realização deste projeto, pretende-se colmar os constrangimentos existentes ao nível dos acessos marítimos, acompanhando a tendência para o aumento da dimensão dos navios, melhorando a oferta portuária para a receção de navios maiores, mais modernos e com melhores desempenhos ao nível ambiental e de segurança, bem como melhorar a intermodalidade entre os modos marítimos e ferroviário, na medida em que, com a melhoria dos acessos marítimos potencia-se a utilização plena das infraestruturas terrestres, quer portuárias, quer ferroviárias de ligação aos terminais de movimentação de mercadorias. Assim melhora-se as condições de competitividade do porto e das indústrias importadoras e exportadoras de matérias-primas e produtos finais, bem como a conectividade internacional do país, potenciando a receção de navios maiores, mais modernos e inseridos nas principais rotas comerciais marítimas, contribuindo para a redução do tempo, distância e custo do transporte de mercadorias, na medida em que o porto terá possibilidade captar tráfego contentorizado espanhol gerado na Extremadura e Andaluzia, reduzindo as externalidades negativas do transporte rodoviário e marítimo, pela redução de distâncias terrestres percorridas e pela redução do número de escalas de navios porta-contentores no Porto de Setúbal.

O projeto visa a adaptar o acesso marítimo aos terminais do Porto de Setúbal à evolução da procura de tráfego contentorizado esperada no *hinterland*, tendo em conta a evolução qualitativa e quantitativa dos navios utilizados nos diversos tráfegos marítimos e das novas exigências em termos de segurança.

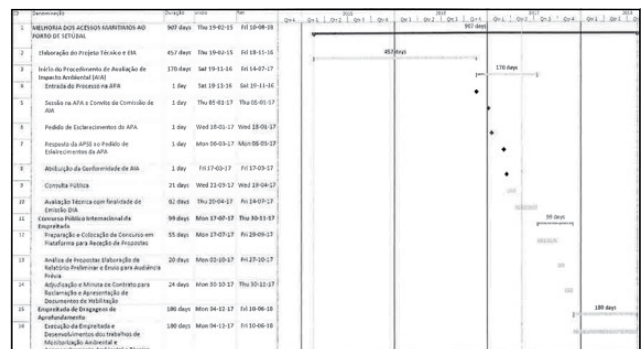
Envolve a execução de um programa de dragagens de aprofundamento que permitirá, nesta fase, oferecer aos navios um acesso permanente nos canais de navegação de: -15 m (ZH) no Canal da Barra, sendo atualmente de -12,8 m (ZH) e -13,5 m (ZH) no Canal Norte, sendo atualmente de -11,8 m (ZH).

O valor total do projeto está estimado em 25,2 M€ e as suas fontes de financiamento passam por Fundos Europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e Fundos Nacionais da responsabilidade da APSS.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APSS para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 21 — Cronograma do Projeto do Porto de Setúbal



Fonte: APSS, 2017.

Porto de Sines

A «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente» prevê para o

Porto de Sines 2 projetos: a Expansão do Terminal XXI (3.ª Fase) e a 1.ª Fase de um novo Terminal de Contentores o Terminal Vasco da Gama.

Expansão do Terminal XXI (3.ª Fase)

Este projeto encontra-se dividido em 2 subprojetos: a obra de expansão, propriamente dita do Terminal XXI (3.ª fase) e a Ampliação do Molhe Leste (3.ª fase).

Terminal XXI (3.ª fase)

O promotor deste projeto é a PSA (Port Singapore Authority) que detém a concessão deste terminal.

Esta expansão dotará o Terminal de Contentores de um cais até 1750 m (para além dos 200 m cais para navios feeder) e de um total de 19 pórticos, permitindo-lhe receber em simultâneo 4 mega navios porta-contentores, aumentando a sua capacidade atual para cerca de 4,1 M TEU.

A ampliação será realizada faseadamente, de acordo com a evolução da movimentação portuária e da procura e das condições de mercado, até atingir a capacidade para movimentar anualmente 4,1 M TEU.

Pretendendo responder à procura crescente e às restrições de capacidade já atualmente verificadas, o projeto potenciará ainda a criação de atividades de valor acrescentado associadas à movimentação de mercadorias e a criação de novos postos de trabalho diretos ou indiretos.

O valor do investimento está estimado em 270 M€ e será totalmente financiado por Fundos Privados (PSA).

Ampliação do Molhe Leste (3.ª fase)

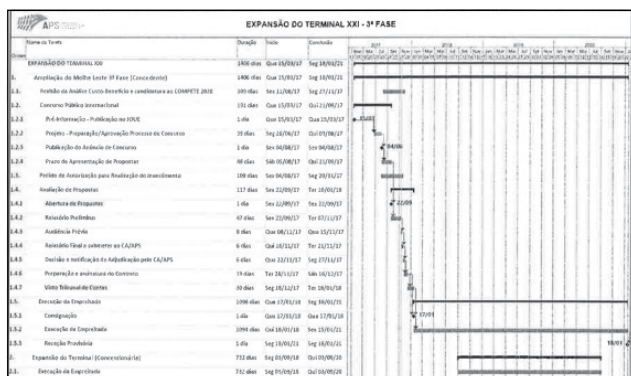
Este projeto, cujo promotor é a APS, assenta no prolongamento do atual Molhe Leste numa extensão de 750 metros, atingindo um comprimento total de 2.250 metros, de forma a melhorar as atuais condições de abrigo e permitir a proteção marítima da 3.ª fase de expansão do Terminal XXI.

O valor total deste projeto está estimado em 88 M€ e as suas fontes de financiamento passam por Fundos Europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e Fundos Nacionais da responsabilidade da APS.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APS para a execução da totalidade do projeto de Expansão do Terminal XXI encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 22 — Cronograma do projeto de Expansão do Terminal XXI



Fonte: APS, 2017.

Novo terminal de contentores — Terminal Vasco da Gama (1.ª Fase)

O aumento da competitividade com a expansão da capacidade de movimentação do Porto de Sines através da construção faseada de um novo terminal de contentores é o principal objetivo deste projeto.

A 1.ª fase deste terminal terá uma capacidade de movimentação de Carga Contentorizada de 3 M TEU e um parque de contentores com uma área disponível de 57 ha.

O cais terá um comprimento de 1.350 m e fundos de -17/-17,5 m ZH, o que permitirá a acostagem de navios com capacidade superior a 18 000 TEU.

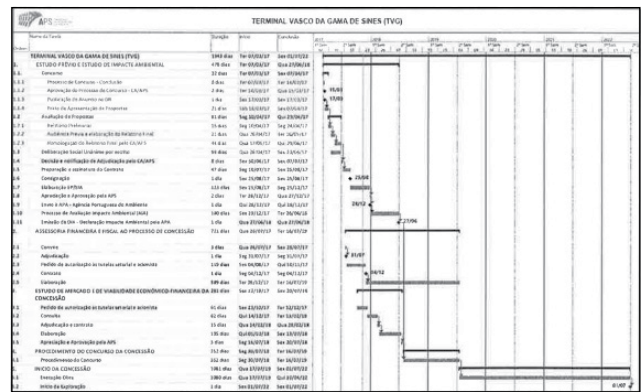
O valor total deste projeto está estimado em 470 M€ e será totalmente financiado por Fundos Privados através do promotor selecionado do concurso público internacional.

Em função da resposta do mercado, o projeto tem previsto uma 2.ª fase com um valor de investimento semelhante ao desta 1.ª fase.

Calendário de execução:

O calendário planeado pela APS para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 23 — Cronograma do Terminal Vasco da Gama de Sines



Fonte: APS, 2017.

Porto de Portimão

Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas marítimas

O Promotor deste projeto será a APS ou entidade que lhe suceder nas competências de gestão dos Portos do Algarve.

O objetivo do projeto centra-se no melhoramento das condições de acessibilidade marítima e da capacidade de receção de navios de carga e de passageiros no Porto de Portimão.

Os estudos em simulador, realizados pela TIS, em abril de 2016, no âmbito do «Estudo de Mercado sobre a Movimentação de Navios de Cruzeiro e Avaliação da Viabilidade Económico-financeira dos Investimentos no Porto de Portimão», determinaram que o Porto de Portimão poderá receber navios de maior dimensão desde que efetuados os necessários investimentos. Por outro lado, os estudos de viabilidade económico-financeira permitiram concluir que sendo um investimento de difícil recuperação em termos financeiros para a entidade promotora, apresenta impactos positivos na economia regional, o que recomenda o seu financiamento por fundos públicos europeus ou nacionais.

Dos vários cenários em estudo foi selecionado o cenário aqui apresentado que permitirá a receção de navios até 272 metros, o alargamento do canal de acesso para 230/250 m, o alargamento da bacia de rotação para 485/500 m à cota de -10 m ZH e intervenções no cais da Marinha para garantir duas frentes de cais de 330 e 180 m.

Segundo os dados apresentados pela TIS nos estudos efetuados o projeto terá um impacto estimado na economia regional traduzido por uma TIR económica de 17.1 % e um VAL económico de 22,4 M€. A procura deverá aumentar dos atuais 15 mil para 180 mil passageiros anuais em 2030, com um número de escalas de navios que deverá atingir os 190 movimentos anuais em contraste com os 50 movimentos que se verificam atualmente.

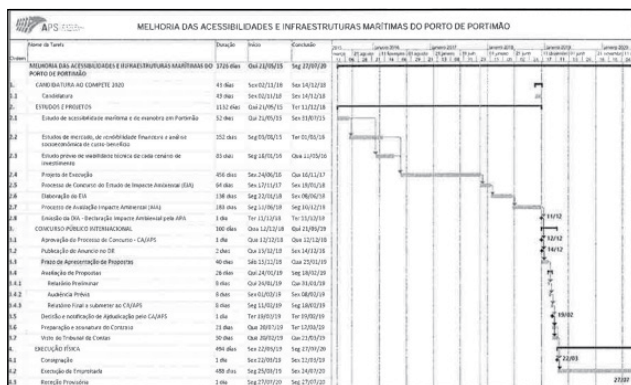
O valor total deste projeto está estimado em 17,5 M€ e as suas fontes de financiamento passam por Fundos Europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e Fundos Nacionais da responsabilidade do promotor público.

Em função da resposta do mercado, o projeto poderá ter fases de desenvolvimento/ampliação posteriores.

**Calendário de execução:**

O calendário planeado pela APS para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

**Figura 24 — Cronograma do Projeto do Porto de Portimão**



Fonte: APS, 2017.

**6.2 — Projetos transversais**

**Implementação da Janela Única Portuária III/Janela Única Logística**

Este projeto tem como objetivo implementar a JUL que, como evolução e extensão da Janela Única Portuária (JUP), alargará a gestão dos fluxos de informação ao longo da cadeia logística, integrando o transporte marítimo e os portos comerciais do continente com os modos de transporte terrestres e a ligação aos portos secos.

A JUL suportará os procedimentos em suporte eletrónico ao longo dos vários nós das cadeias logísticas que utilizam os portos portugueses (Navio/Porto/Terminal Marítimo/Transporte Ferroviário/Plataformas Logísticas — Portos Secos/Transporte Rodoviário/Importadores — Exportadores), integrando os atores e os serviços prestados aos modos de transporte e mercadorias.

Desta forma, será melhorada a conectividade do tráfego das mercadorias no *hinterland*, aproximando os portos dos seus clientes finais, através da criação e aplicação de um novo modelo harmonizado de procedimentos eletrónicos de transporte intermodal em todos os portos marítimos.

A JUL terá como principais objetivos:

- Aumentar a eficiência das cadeias logísticas e as economias de escala entre os portos e os clientes finais;
- Simplificar e desmaterializar os procedimentos nos transportes;
- Ajudar a maximizar a utilização das infraestruturas nacionais para o transporte de mercadorias;
- Potenciar a intermodalidade e a utilização de transportes mais amigos do ambiente.

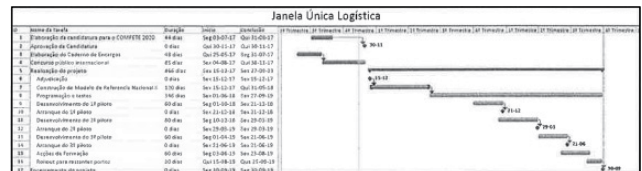
Através da publicação do Despacho n.º 2061/2017, foi constituído um grupo de trabalho com o objetivo de executar a missão de implementar a Janela Única Logística nos Portos Comerciais do Continente. O grupo é coordenado pelo Diretor-Geral da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos é composto pelo Diretor-Geral da Direção-Geral de Política do Mar, os Presidentes dos Conselhos de Administração das administrações portuárias, a Presidente do Conselho de Administração da Docapesca — Portos e Lotas, S. A., e representantes do Ministro das Finanças, do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

O valor total deste projeto está estimado em 5,1 M€ e as suas fontes de financiamento passam por Fundos Europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e Fundos Nacionais.

**Calendário de execução:**

O calendário planeado pelo Grupo de Trabalho para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

**Figura 25 — Cronograma do Projeto da Janela Única Logística**



Fonte: Grupo de Trabalho da JUL, 2017.

**Fatura Única Portuária**

A Fatura Única Portuária (FUP) encontra-se implementada em todos os portos comerciais do Continente desde o dia 1 de janeiro de 2017, para todas as escalas de navio, com a publicação do Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro, e a Portaria n.º 14/2017, de 10 de janeiro. Esta medida permite a redução dos fluxos de 5 faturas e 5 recebimentos, para uma única fatura, um recebimento e um processo de repartição pelas diferentes autoridades (Marítima, SEF, Portuária, Aduaneira e Sanidade Marítima).

**Modernização do VTS**

Este projeto visa aumentar a eficiência e segurança da navegação marítima nas manobras e tráfego nos portos, zonas de rotação, canais de acesso e zonas de aproximação dos navios, através da modernização dos sistemas de gestão de tráfego marítimo (VTS) portuários e apetrechamento dos Centros de Controlo de Tráfego Marítimo com sistemas e tecnologias de informação mais evoluídos,



incluindo toda a instrumentação de apoio, bem como a melhoria da integração com o VTS Costeiro.

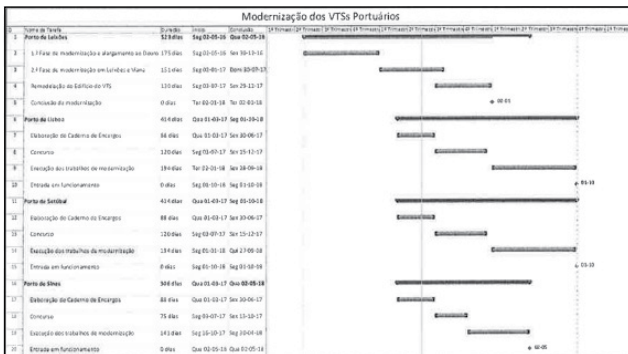
Através da modernização do VTS dos Portos de Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines, será possível aumentar a fluidez da navegação na entrada e saída de navios do porto, incluindo as manobras de atracar, largar, fundear e suspender no interior de cada um destes portos.

O valor total do projeto está estimado em 6,1 M€ e será totalmente financiado por Fundos Nacionais.

Calendário de execução:

O calendário planeado para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 26 — Cronograma do Projeto de Modernização do VTS



Fonte: APDL, APL, APSS e APS; 2017.

Implementação do conceito legal de Porto Seco

A criação do conceito legal de Porto Seco, de cariz essencialmente aduaneiro, estabelece um modelo simplificado de transferências de mercadorias por ferrovia entre os portos comerciais do Continente e os portos secos, que assentará numa solução integrada de tratamento da informação por via eletrónica com total controlo da circulação dos contentores e composições ferroviárias entre as *gates* ao longo do trajeto de transferência entre o Terminal Marítimo e o Porto Seco na *hinterland*.

O tratamento da informação deverá assentar num modelo baseado em EDI (*Electronic Data Interchange*) com integração completa dos sistemas de gestão dos portos secos, alfândega, operadores de transporte na JUL — Janela Única Logística que será instalada nos portos portugueses, de forma a que o investimento na infraestrutura ferroviária seja acompanhado por um investimento de facilitação administrativa, tornando os corredores marítimo/ferroviários inovadores e mais competitivos.

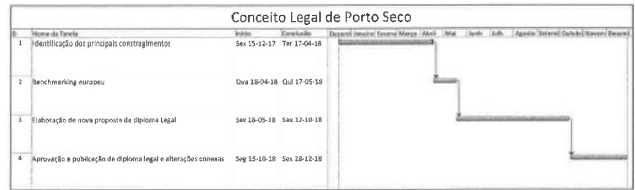
O novo conceito legal de porto seco apresentará vantagens para os operadores económicos, nomeadamente no âmbito da redução/eliminação de garantias bancárias, eliminação de estrangulamentos administrativos, envio das declarações aduaneiras e na simplificação da transferência de mercadorias entre depósitos aduaneiros, bem como disponibilizar uma nova solução de visibilidade e potencialidade das cadeias logísticas nacionais.

O valor total do projeto está estimado em 150.000 € e será totalmente financiado por Fundos Nacionais.

Calendário de execução:

O calendário planeado para a execução deste projeto encontra-se definido no seguinte cronograma.

Figura 27 — Cronograma do Projeto de Implementação do Conceito Legal de Porto Seco



6.3 — Portugal Hub GNL

Portugal situa-se no meio das principais rotas comerciais mundiais centrais e não-centrais, tendo assim condições privilegiadas no negócio de *bunkering* de GNL, nos seguintes segmentos: navegação comercial, turismo (navios de cruzeiro), transporte de longa e curta distância.

No que diz respeito à densidade do transporte marítimo, Portugal também está no centro das principais rotas de navegação, apresentando-se assim como um ponto de comércio privilegiado no mundo para o negócio de *bunkering*.

Assim, Portugal possui uma vantagem competitiva geográfica para realização do *bunkering* da maioria dos navios que circulam pelos canais do Suez e do Panamá.

As condições de mercado, ao nível da disponibilidade e do contexto regulatório, desta fonte energética são particularmente favoráveis para esta oportunidade de negócio.

Ao nível do mercado, as previsões de diversas entidades internacionais como a Agência Internacional de Energia mostram que até 2020, a produção adicional de gás natural proveniente dos novos países produtores situados na Bacia Atlântica (EUA e nações da África subsaariana) será de 4,4 triliões de pés cúbicos anuais (tcf/ano).

Este volume adicional é suficiente para mitigar a dependência extrema da Europa das importações russas de gás natural (5 tcf/ano). Neste contexto, é de referir que a Península Ibérica (Portugal e Espanha) possuem 40 % da capacidade de receção de GNL europeia, mas a taxa de utilização dos terminais é muito baixa (média de 25 %).

Isto significa que existe potencial para substituir, por via marítima, quase 30 % das importações (1,2 tcf) com origem na Rússia (o terminal de Sines, em Portugal, poderá operar 3,5 % do total do volume russo para reexportação e só tem uma taxa de utilização média de 23 %).

É de sublinhar que o primeiro abastecimento de GNL proveniente dos EUA para a Europa foi realizado através do terminal de Sines em maio de 2016.

Ao nível regulatório, as novas restrições ambientais abrem mercado para o uso do GNL como combustível base da mobilidade marítima, substituindo o *fuel*. Atualmente, a regulação ambiental mais efetiva é realizada através das ECA — Áreas de Controlo Emissão.

A costa de Portugal situa-se no Oceano Atlântico, e não é uma área de controlo de emissões. No entanto, o Mar do Norte e a região do Báltico já são zonas ECA e é possível que o Mar Mediterrâneo se torne uma zona ECA. A costa atlântica dos EUA também é uma zona ECA. Em 2020, será colocado o limite de 0,5 % de emissões de enxofre em todas as zonas não-ECA e de transporte marítimo oceânico.

Com efeito, dado que a maior parte do tráfego transatlântico se realiza entre as ECA, isto significa que estas

afetarão indiretamente os portos portugueses. Importa também realçar que a Diretiva Europeia relativa à utilização da infraestrutura de combustíveis alternativos indica que deverá existir um número adequado de pontos de abastecimento de GNL, fornecido em portos marítimos, de modo a permitir a circulação com base naquela fonte energética em todo o núcleo da rede TEN-T (segundo as normas técnicas comuns, até 2025 para GNL).

Portugal tem assim todas as condições potenciais para atuar não só como um *hub* reexportador de GNL, como uma área de serviço atlântica para navios movidos a GNL.

Esta função poderá ser realizada através de soluções de terminais *onshore* convencionais (como o existente em Sines), *onshore small-scale* (pequena escala, como a que foi construída no Porto de Roterdão) ou *bunkering offshore* flutuante (em modo *ship-to-ship*, trasfega de GNL entre navios).

Este conjunto de capacidades reforçarão o papel de Portugal como *hub* reexportador de GNL, contribuidor ativo para um corredor energético seguro europeu, dinamizando a atividade económica relacionada com o *trading* de GNL, a construção naval e os serviços de engenharia relacionados com esta indústria.

Figura 28 — Plano Nacional de Abastecimento de Navios com GNL



Neste sentido, irá realizar-se em 2017 um Plano Estratégico para a Infraestrutura Marítimo-Portuária de GNL, com o objetivo de identificar as ações a realizar para reforçar o papel de Portugal como *Hub* de GNL e «área de serviço» atlântica de GNL. Este estudo terá como finalidade avaliar as oportunidades do negócio de *bunkering* relacionadas com as embarcações de turismo de cruzeiros, de transporte de mercadorias e de reexportação. Além disso, também serão analisadas as oportunidades de aplicação do GNL nas ligações marítimas continente-ilhas, como também o potencial de Sines e dos Açores como *hubs* de GNL.

Para o efeito, o referido estudo técnico-económico terá os seguintes focos principais:

- 1) Identificação dos portos portugueses em que deverão ser instaladas e/ou reforçadas as capacidades de *bunkering onshore* (*upload* e *download* de GNL), para finalidades de reexportação e abastecimento de navios a GNL;
- 2) Elaboração de um comparativo de competitividade entre as soluções tecnológicas de *bunkering onshore vs. offshore*, segundo as atividades de reexportação e abastecimento de navios a GNL;
- 3) Elaboração de um plano de captação de investimento privado para realizar capacidade de *bunkering*;

4) Definição das metas e objetivos em conformidade com a Diretiva 2014/94/CE;

5) Identificação das diferentes medidas (legais, políticas, I&D, etc.) para atingir as metas e estimar custos.

#### 6.4 — Port Tech Clusters

Os Portos Comerciais do Continente, para além do foco no «core» do seu modelo de negócio (excelência operacional na movimentação de carga e passageiros), têm adaptado a sua atividade às novas realidades do comércio marítimo e do setor naval, albergando a instalação de novas áreas de negócio, como a digitalização das operações, instalações fabris de energias renováveis oceânicas ou a construção de componentes para navios especializados.

Com efeito, estão em curso um conjunto de mudanças tecnológicas, regulatórias e económicas geradoras de desafios de desenvolvimento e de novas oportunidades para atração de investimento privado para os portos portugueses.

Entre as diversas tendências de mudança, é de destacar no domínio da digitalização, o pioneirismo da rede portuária na introdução do paradigma «Indústria 4.0» — digitalização e automação das operações —, com a implementação das iniciativas da Janela Única Portuária (JUP), Fatura Única Portuária (FUP) e Janela Única Logística (JUL), as quais irão lançar dinâmicas de digitalização e de integração dos processos, criadoras de um ecossistema potencialmente propenso ao surgimento de *softwares* inovadores capacitadores de melhor excelência operacional.

Por sua vez, outra tendência de transformação a destacar é a maior exigência ambiental no transporte marítimo, com as restrições nas emissões de gases de efeito de estufa impostas pelas Áreas de Controlo Emissões (ECAs) e pelo limite de emissões de 0,5 % de enxofre que entrará em vigor em 2020, imposto pela Organização Marítima Internacional (IMO). Esta mudança regulatória abre novas oportunidades de negócio na construção naval e nos serviços a disponibilizar na rede portuária, pois criam novas necessidades para o uso de combustíveis mais limpos (como o Gás Natural Liquefeito) e para a valorização do *design* de embarcações que privilegie a eficiência energética do seu funcionamento.

Sendo assim, neste contexto de mudança, os portos comerciais do continente ao tomarem uma atitude pró-ativa na captação destas novas indústrias marítimas, abrem a oportunidade de maximizar a concretização do seu potencial único como pontos de conectividade de Portugal à economia global, gerando benefícios diretos (emprego, investimento) para as comunidades locais onde estão inseridos.

Para concretizar esta ambição, será promovida no âmbito da «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026» a criação da Rede *Port Tech Clusters*, a qual terá como objetivo principal sedimentar competências inovadoras de criação de valor nos portos portugueses nas indústrias avançadas do mar.

As metas são afirmar os portos comerciais do continente como motores de inovação tecnológica, reforçando a sua centralidade euro-atlântica, gerando um aumento de 50 % das atividades conexas à infraestrutura portuária e um crescimento de 50 % no VAB no sector da construção naval.

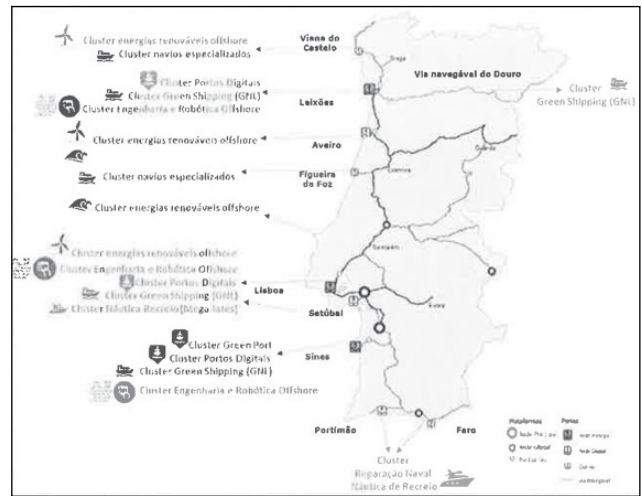
Os *Port Tech Clusters* constituir-se-ão como plataformas de aceleração tecnológica das novas indústrias

marítimas, promovendo a proximidade entre a ciência e o mundo empresarial. Serão desenvolvidas as condições infraestruturais para que os centros de investigação se possam instalar nos portos, junto da indústria e do ambiente de operações marinho.

Desta forma, os *Port Tech Clusters* irão acelerar a transferência de conhecimento entre o mundo científico e o empresarial, como também o ciclo de desenvolvimento das novas indústrias marítimas, diminuindo o tempo despendido para inovar e os recursos financeiros necessários para criar um produto/serviço comercializável.

A criação dos *Port Tech Clusters* será realizada com base numa abordagem «*bottom-up*», ou seja, estruturada de acordo com as dinâmicas de instalação de novas indústrias do mar que se já se encontram em curso na rede portuária nacional, embora em diferentes graus de maturidade e escala. Neste sentido, foram identificados os seguintes sete *Port Tech Clusters*:

Figura 29 — Rede *Port Tech Clusters*: Aceleradores tecnológicos das novas indústrias do mar



Quadro 9 — *Port Tech Clusters* — Rede portuária de novos negócios e competências nas indústrias avançadas do mar

<i>Port Tech Cluster</i>	Breve descrição	Portos/Estaleiros
1 — Energias Renováveis Oceânicas . . . . .	Desenvolvimento de tecnologias de aproveitamento das energias renováveis oceânicas (eólica <i>offshore</i> e energia das ondas)	Viana do Castelo Aveiro Estaleiros Navais de Peniche Lisboa Setúbal
2 — Navios Especializados . . . . .	Produção de navios especializados (Exemplo: <i>bunkering offshore</i> GNL, suportes às operações de manutenção de renováveis e petróleo <i>offshore</i> , investigação oceânica, etc.)	Viana do Castelo Figueira da Foz
3 — <i>Green Shipping</i> . . . . .	Capacidade <i>onshore</i> e/ou <i>offshore</i> de abastecimento GNL; Investigação para o aumento da eficiência energética dos navios e portos	Viana do Castelo Leixões Aveiro Figueira da Foz Lisboa Setúbal Sines Portimão
4 — Engenharia e Robótica Oceânica . . . . .	Serviços de I&D e comerciais de engenharia de estruturas <i>offshore</i> , navios autónomos e de robótica submarina	Leixões Lisboa Setúbal Sines Portimão
5 — Portos Digitais (Indústria 4.0) . . . . .	Capacidade instalada de digitalização e integração das funções de transportes e logística; Incubação de <i>start-ups</i> especializadas na digitalização dos serviços portuários e na criação de ferramentas de otimização da gestão portuária (exemplo: modelação de « <i>big data</i> » aplicado à gestão preditiva dos fluxos de movimentação portuária)	Viana do Castelo Leixões Aveiro Figueira da Foz Lisboa Setúbal Sines Portimão
6 — <i>Green Port</i> . . . . .	Desenvolvimento de soluções industriais que aumentem a sustentabilidade ambiental do <i>shipping</i> (exemplo: Inovação da <i>Ecoslops</i> em Sines)	Sines
7 — Reparação Naval Náutica de Recreio . . . . .	Desenvolvimento de capacidades inovadoras no negócio e na reparação naval da náutica de recreio	Lisboa Setúbal Portimão

## 7 — Visão futura



Portugal tem hoje uma área marítima 18 vezes superior à sua superfície territorial. Presentemente está em análise a extensão da plataforma continental que aumentará a sua área marítima de 1 728 000 km<sup>2</sup> para 3 877 000 km<sup>2</sup>, ou seja Portugal terá uma dimensão marítima quarenta vezes superior ao seu território emerso.

Com a nova dimensão marítima, Portugal passará a ser a 10.ª maior área marítima do mundo e a 3.ª maior área da Europa.

A par desta extensão de soberania e de uma enorme riqueza em recursos marinhos, Portugal tem uma posição geoestratégica única, o Atlântico Norte, situando-se no cruzamento das principais rotas marítimas mundiais Norte-Sul e Este-Oeste.

É neste contexto que olhamos o mar de uma forma ambiciosa, em particular para os Portos Comerciais do Continente, apostando numa visão estratégica assente em três pilares fundamentais:

1) Na afirmação de Portugal enquanto Plataforma Logística Global geradora de valor com os atributos que hoje lhe são exigidos em termos de dimensão física (cais, fundos, áreas adjacentes disponíveis, acessibilidades marítimas e terrestres) e de dimensão tecnológica e digital (pela simplificação de procedimentos e utilização de novas tecnologias);

2) Na criação de um *hub* portuário acelerador de negócios com capacidade para atrair o investimento e apoiar a internacionalização da economia portuguesa;

3) Na afirmação de Portugal enquanto *hub* de GNL do Atlântico, com uma aposta clara na inovação nas atividades de *green shipping*.

É sob esta Visão Futura que ambicionamos que os portos comerciais do continente se constituam como portos Inteligentes e Sustentáveis, dando continuidade ao trabalho de vanguarda oportunamente iniciado e desenvolvido, que culminou com a execução da Janela Única Portuária (JUP), passando cada porto a estar integrado digitalmente nas cadeias de transporte que o utilizam, permitindo a extensão do conceito de Balcão Único Virtual desde um ponto remoto de partida até ao seu destino final e tornando os portos verdadeiros nós modais de todo o Sistema de Transportes.

Só desta forma podemos aspirar a que o país se constitua como uma plataforma logística global, geradora de valor e um *hub* de negócios.

Ter o país inserido na estratégia dos grandes operadores logísticos mundiais, funcionando como uma plataforma logística global, competitiva e apta a captar a instalação de indústrias que recebem componentes e matérias-primas de todo o mundo, acrescentando-lhes valor e inserindo-as novamente nas cadeias de distribuição mundiais é um objetivo estratégico ambicioso mas perfeitamente realizável.

Num mundo em que a estabilidade e a segurança são também uma importante área de desenvolvimento estratégico, torna-se indispensável desenvolver plataformas que constituam pontos únicos de contacto e garantam a integração da informação da gestão de escalas de meios de transporte, de pessoas e de mercadorias com os sistemas de gestão de segurança e de proteção terrestres, bem como com os sistemas de gestão de tráfego marítimo, permitindo uma integração total para o planeamento operacional e para a gestão das condições de segurança e de proteção do ambiente no mar e em terra.

Quando a mudança se processa a uma velocidade vertiginosa, quando a incerteza é uma constante, a afirmação da nossa marca, de uma marca de qualidade associada ao *know-how* e à evolução tecnológica, é determinante para garantir a integração num mundo complexo, exigente e dificilmente previsível.

E nesse mundo complexo incluem-se, de igual modo, os Países e os portos de Língua Oficial Portuguesa, plataforma de excelente relacionamento com Portugal, que deverá ser aprofundada e consolidada enquanto base importante da nossa internacionalização.

Se é certo que é impossível admitir que as taxas de crescimento que se registam ainda hoje na China e nos BRIC se possam manter indefinidamente, parece também realista admitir que a globalização é um movimento sem retorno, que se irá aprofundar e que se irão instalar novos fluxos de tráfego para novas e longínquas rotas marítimas.

As novas fontes de energia, amigas do ambiente, como a energia eólica, solar, ou a energia das ondas, constituem também novos desafios e estarão associadas num futuro próximo a uma maior eficiência das plataformas que acolhem o transporte marítimo. Assim como a propulsão dos navios utilizando o GNL poderá constituir um fator de competitividade e uma nova área de negócios, capaz de promover a transferência modal do transporte, com vantagem para o transporte marítimo. É nesta dimensão que Portugal pode afirmar-se como uma área de serviço de GNL para o Atlântico inovadora e competitiva.

Esta mudança exige respostas adequadas de todos os atores e exige, sobretudo, a valorização do conhecimento nas universidades, nos centros de investigação, bem como a formação de pessoas preparadas para lidar com a mudança, com o progresso científico e com a inovação tecnológica.

É pois nossa aspiração que os portos comerciais do continente desenvolvam a capacidade de se afirmarem como plataformas de aceleração tecnológica das novas indústrias do mar baseadas na área emergente da engenharia oceânica, capazes de gerar novos modelos de negócio de elevado valor acrescentado e emprego altamente qualificado.

## ANEXO II

## Projetos de Investimento para o período 2016-2026 (\*)

Porto	Descrição
Viana do Castelo .....	Aprofundamento do Canal de Navegação
Leixões.....	Melhoria do Acesso Rodoviário Novo Terminal de Contentores (Fundos -14 m ZH) Reconversão do Terminal de Contentores Sul (TCS) Aumentar Eficiência do Terminal de Granéis Sólidos e Alimentares Plataforma Multimodal Logística (Polos 1 e 2)
Via Navegável do Douro ... Aveiro.....	Via Navegável do Douro 2020 Construção de Terminal Intermodal na Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI) Infraestruturação da Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI)
Figueira da Foz .....	Implementação da Operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos Melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas
Lisboa.....	Melhoria da segurança e operacionalidade na entrada do Porto Novo Terminal Multimodal do Barreiro Navegabilidade Transporte Fluvial até Castanheira do Ribatejo Construção do Novo Terminal de Cruzeiros (Fase 2) Aumento da Eficiência do Terminal de Alcântara
Setúbal .....	Melhoria das Acessibilidades Marítimas
Sines.....	Expansão do Terminal XXI (3.ª Fase) Novo Terminal de Contentores — Terminal Vasco da Gama
Portimão.....	Melhoria das Acessibilidades Marítimas e Infraestruturas Marítimas
Transversais .....	Implementação da Janela Única Portuária III/Janela Única Logística Implementação da Fatura Única Portuária Modernização do VTS Implementação do Conceito Legal de Porto Seco

(\*) Os projetos indicados correspondem aos constantes do documento disponível no Portal do Governo.

## Resolução do Conselho de Ministros n.º 176/2017

De acordo com o n.º 4 do artigo 17.º da Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro, que estabelece a titularidade dos recursos hídricos, na sua redação atual, e com o n.º 1 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 353/2007, de 26 de outubro, que disciplina o procedimento de delimitação do domínio público hídrico, tal delimitação está sujeita à homologação do Conselho de Ministros.

O procedimento de delimitação do domínio público hídrico, marítimo e não marítimo, é impulsionado e coordenado pelo Ministério do Ambiente, através da Agência Portuguesa do Ambiente, I. P., nos termos do mencionado decreto-lei.

Assim:

Nos termos do n.º 1 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 353/2007, de 26 de outubro, e da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Homologar o auto de delimitação elaborado em 14 de outubro de 2015 pela comissão de delimitação nomeada pela Portaria n.º 544/2012, de 12 de outubro, referente à delimitação do domínio público marítimo na

frente urbana de São Pedro de Moel, concelho da Marinha Grande, correspondente ao processo n.º 2/2012-T da Agência Portuguesa do Ambiente, I. P., o qual se publica em anexo, juntamente com a respetiva planta.

2 — Determinar que a presente resolução produz efeitos desde a data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 16 de novembro de 2017. — Pelo Primeiro-Ministro, *Maria Manuel de Lemos Leitão Marques*, Ministra da Presidência e da Modernização Administrativa.

*Homologado*  
23.10.16  
AUTO DE DELIMITAÇÃO  
João Pedro Matos Fernandes  
Ministro do Ambiente

Aos 14 dias do mês de outubro de 2015, reuniu nas instalações da Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., na Amadora, a comissão de delimitação encarregada de estudar e propor a delimitação do domínio público marítimo na frente urbana de São Pedro de Moel, concelho da Marinha Grande, promovida oficiosamente por iniciativa do Estado.

Nomeada pela Portaria n.º 544/2012, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 192, de 2012.10.03, a comissão de delimitação é composta por: em representação da Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., Eng.ª Fernanda Maria Rodrigues de Castro Ambrósio, que preside aos trabalhos da comissão, em representação do Ministério da Defesa Nacional, Capitão-de-mar-e-guerra Carlos Alexandre Ferreira Garcia e, em representação da Câmara Municipal da Marinha Grande, Dra. Inês Maria dos Santos Pinto Marrazes.

A comissão, dando cumprimento ao determinado no artigo 2.º da Portaria n.º 544/2012 e em conformidade com o que consta das atas das cinco reuniões realizadas fixou a delimitação do domínio público marítimo no troço correspondente à frente urbana de São Pedro de Moel segundo uma poligonal aberta, composta por vinte e dois vértices, numerados de 1 a 22 e de sul para norte e a acompanhar o limite da margem das águas do mar, aos quais correspondem as coordenadas (Sistema de Referência: PT-TM06/ETRS89) e cotas (referidas ao nível médio do mar) indicadas no quadro que se segue e que também constam da planta de delimitação anexa a este auto:

VÉRTICES	MERIDIANA	PERPENDICULAR	COTA (m)
1	-77160,72	9712,10	31,81
2	-77152,44	9760,65	14,98
3	-77099,05	9815,94	23,68
4	-77071,02	9845,01	19,94
5	-77015,30	10035,95	10,51
6	-76973,51	10053,88	7,05
7	-76953,77	10092,58	7,80
8	-76973,98	10163,18	9,33
9	-77012,14	10184,60	13,27
10	-77029,64	10207,08	17,12
11	-77022,27	10269,99	25,05
12	-77032,67	10289,90	26,82
13	-77050,05	10429,79	28,96
14	-77026,91	10493,57	27,42
15	-76988,60	10527,16	23,99
16	-76969,69	10602,49	27,11
17	-76979,39	10653,42	22,97
18	-76972,70	10713,68	27,02
19	-76936,72	10775,86	26,49
20	-76947,74	10815,05	26,54
21	-76944,59	10824,23	26,69
22	-76923,67	10842,35	26,98

E considerando nada mais haver a tratar, a comissão de delimitação deu por findos os seus trabalhos e lavrou o presente auto de delimitação do domínio público marítimo que, depois de lido e achado conforme, vai ser assinado por todos os seus membros.

Representante da Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

*Isabel Ferreira*

O representante do Ministério da Defesa Nacional

*Carlos Alexandre Ferreira Garcia*

A representante da Câmara Municipal da Marinha Grande

*Inês Maria dos Santos Pinto Marrazes*