

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



ECOSSISTEMA PORTUÁRIO

2019

Julho 2021



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Índice

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	8
2. INTRODUÇÃO	13
3. CARATERIZAÇÃO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO	15
3.1. ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS	17
3.2. A CADEIA DE VALOR E OS SEUS PRINCIPAIS INTERVENIENTES	22
3.2.1. <i>Principais intervenientes</i>	22
3.2.2. <i>Serviços portuários auxiliares</i>	25
3.2.3. <i>Operação de movimentação de carga</i>	27
4. ENTIDADES ADMINISTRATIVAS DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO	30
4.1. O REGULADOR - AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES	30
4.2. OUTRAS ENTIDADES DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO	31
5. INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA EM PORTUGAL CONTINENTAL	36
5.1. CARATERIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA	36
5.2. OS PORTOS E A TRANSIÇÃO DIGITAL	37
5.3. CARATERIZAÇÃO DOS TERMINAIS	39
5.4. INVESTIMENTOS NA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	44
5.4.1. <i>Programa Nacional de Investimentos e Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030</i>	50
5.5. <i>BENCHMARKING – O PORTO DE SINES E O PORTO DE VALÊNCIA (ESPAÑA)</i>	52
6. ATIVIDADE PORTUÁRIA EM PORTUGAL CONTINENTAL	59
6.1. DADOS OPERACIONAIS	60
6.2. SERVIÇO DE TRÁFEGO DE PASSAGEIROS – TERMINAL DE CRUZEIROS	66
6.3. A INTERMODALIDADE COM OUTROS MODOS DE TRANSPORTE	69
6.4. <i>BENCHMARKING DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DE PORTUGAL</i>	71
7. CONSULTA AOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	73
7.1. AVALIAÇÃO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL	76
7.1.1. <i>Satisfação global com o Ecosistema Portuário Nacional</i>	76
7.1.2. <i>Satisfação global com os segmentos do Ecosistema Portuário Nacional</i>	78
7.1.3. <i>Avaliação da substituíbilidade entre modos de transporte (Intermodalidade)</i>	81
7.2. AVALIAÇÃO INDIVIDUAL POR PORTO	84
7.2.1. <i>Satisfação global com os Portos Nacionais</i>	84
7.2.2. <i>Detalhe de avaliação de cada uma das temáticas</i>	86
8. QUALIDADE DO SERVIÇO	97
8.1. DIREITOS DOS UTILIZADORES	97
8.2. RECLAMAÇÕES	98
9. ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA	101
9.1. RENDIMENTOS OPERACIONAIS	101
9.2. GASTOS OPERACIONAIS	107
9.3. RESULTADOS OPERACIONAIS	109
9.4. RESULTADOS LÍQUIDOS	109

9.5.	FINANCIAMENTO DO ECOSISTEMA E FLUXOS FINANCEIROS DO ESTADO	110
10.	O COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA EM CONTEXTO DE COVID-19	111
10.1.	IMPACTO AO NÍVEL DA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS	111
10.2.	IMPACTO AO NÍVEL DAS RECEITAS NAS AP	113
11.	PRIORIDADES DE ATUAÇÃO	114
	ANEXO I – ECOSISTEMA MARÍTIMO-PORTUÁRIO (DIAGRAMA)	118
	ANEXO II – CARATERIZAÇÃO DOS OPERADORES POR PORTO E TERMINAIS	119
	ANEXO III – CONSULTA PORTUÁRIA DA AMT	122
	ANEXO IV – LEGISLAÇÃO DO SETOR	124

Siglas e abreviaturas

Portos Nacionais (Fonte: Siglas INE)

VDC	Viana do Castelo
LEI	Leixões
OPO	Douro
AVE	Aveiro
FDF	Figueira da Foz
LIS	Lisboa
SET	Setúbal
SIN	Sines
FAO	Faro
PRM	Portimão
RAA	Açores
RAM	Madeira

Administrações Portuárias

APDL	Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
APA	Administração do Porto de Aveiro, S.A.
APFF	Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.
APL	Administração do Porto de Lisboa, S.A.
APSS	Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.
APS	Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A.
APRAM	Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.
Portos dos Açores	Administração dos Portos da Região Autónoma dos Açores, S.A.

Tipos de Carga

CGF	Carga Geral Fracionada
CONT	Contentores
GL	Granéis Líquidos
GS	Granéis Sólidos
Ro-Ro	<i>Roll on- Roll off</i>

Atividades e Serviços Portuários

ABAST	Abastecimento a Navios
AG NAV	Agentes de Navegação
AMARR	Serviço de Amarração
AP	Administração Portuária
ARM	Armadores
ASSOC	Associações
CARR	Carregador
CTP	Cedência de Trabalho Portuário
GEST NAV	Gestores de navios
INF PORT	Infraestrutura Portuária
MOV CRG	Movimentação de Carga
PASSAG	Tráfego de Passageiros
PILOT	Serviço de Pilotagem
REB	Serviço de Reboques
RESID	Recolha de Resíduos
SPA	Serviços Portuários Auxiliares

Outras siglas e abreviaturas

AM	Autoridade Marítima (Capitania)
----	---------------------------------

AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
AS	Autoridades de Saúde
AT	Autoridade Tributária e Aduaneira
CAGR	<i>Compound Annual Growth Rate</i>
CP	Comunidade Portuária
DGPM	Direção-Geral de Política do Mar
DGRM	Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
EMB	Embarcações
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
EO	Entidades Oficiais
GNL	Gás Natural Liquefeito
GT	<i>Gross tonnage</i> (arqueação bruta de um navio)
RTE-T	Rede Transeuropeia de Transportes
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
EPN	Ecosistema Portuário Nacional
TCS	Terminal de Contentores de Sines
TGN	Terminal de Gás Natural
TMS	Terminal <i>Multipurpose</i> de Sines
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i> (unidade de medida da carga contentorizada)
TUP	Tarifa de Uso do Porto
RGT	Regulamento geral de tarifas
RTE	Regulamento de tarifas específicas

Classificação dos tipos de carga¹

Categoria ²	Designação das mercadorias
Granel líquido	Gás liquefeito Petróleo bruto Produtos petrolíferos Outros granéis líquidos
Granel sólido	Minérios Carvão Produtos agrícolas (por exemplo: cereais, bananas) Outros granéis secos
Contentores	Contentores de 20 pés Contentores de 40 pés Contentores > 20 pés e < 40 pés Contentores > 40 pés
Ro-ro (com autopropulsão)	Unidades móveis de autopropulsão Mercadorias em veículos rodoviários automóveis para o transporte de mercadorias e acompanhados de reboques Viaturas particulares, motociclos e acompanhados de reboques e caravanas Autocarros de passageiros Veículos comerciais (incluindo veículos automóveis <i>import/export</i>) Animais vivos Outras unidades móveis com autopropulsão
Ro-ro (sem autopropulsão)	Unidades móveis sem autopropulsão Mercadorias em reboques rodoviários de mercadorias e semirreboques não acompanhados Caravanas não acompanhadas e outros veículos agrícolas e industriais Mercadorias em vagões de caminho de ferro, reboques para o transporte marítimo transportados por navios, batelões, para transporte de mercadorias transportadas por navios Outras unidades móveis sem autopropulsão
Outra carga geral / Carga Geral Fracionada (incluindo pequenos contentores)	Outra carga não classificada noutra posição Produtos florestais Produtos ferrosos e aço Outra carga geral

¹ Diretiva 2009/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de maio de 2009 relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros. Estas categorias são compatíveis com a Recomendação nº 21 da CEE-ONU.

² Estas categorias são compatíveis com a Recomendação nº 21 da CEE-ONU.

1. Sumário executivo

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), na qualidade de regulador económico independente, tem por missão a regulação e a fiscalização do setor da mobilidade e dos transportes terrestres, respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos. No exercício das suas competências zela pelo cumprimento do enquadramento legal, acompanha e avalia os níveis de serviço e funcionamento dos mercados regulados, assim como as atividades do setor marítimo-portuário, promovendo e defendendo a concorrência. O alcance das competências da AMT está definido na Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e nos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Ao longo dos anos, os portos portugueses, por um lado, fruto da evolução tecnológica dos próprios navios, nomeadamente em termos de dimensão e capacidade, e, por outro, para dar resposta às necessidades dos armadores, dos operadores portuários e dos carregadores, integrados num mercado global progressivamente mais competitivo e exigente, tiveram necessidade de evoluir e de se adaptarem às novas circunstâncias, para melhor cumprirem o seu papel instrumental de apoio à economia nacional, melhorando a sua produtividade e aumentando a competitividade das operações de movimentação de carga. Esta aposta tem desempenhado um papel importante quer no comércio internacional, quer na cabotagem nacional, fortalecendo o peso do transporte marítimo designadamente na chamada «economia do mar», com impactos na economia nacional.

Para acompanhamento da evolução do Ecosistema Portuário, a AMT publica relatórios estatísticos mensais e anuais³, os quais estão sobretudo focados na atividade das AP do Continente e no contexto modal do tráfego de mercadorias. A este respeito, destaca-se também o relevante conjunto de informação que se recolhe e analisa anualmente, no âmbito da apreciação e aprovação anual das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias (AP).

Contudo, aqui chegados, e após seis anos de existência deste Regulador, importa apresentar um relatório que complemente o trabalho até aqui realizado e analise de uma outra perspetiva a atividade operacional dos portos em Portugal Continental, que concretize as condições em que os serviços portuários são prestados, que contenha uma visão nacional do Ecosistema, com informação circunstanciada, que caracterize a atividade, as competências dos intervenientes, o funcionamento dos portos, os níveis de serviço e de satisfação, o quadro legislativo e que promova uma análise comparativa com outros portos europeus.

No que respeita à caracterização do **Ecosistema Portuário Nacional**, e relativamente às entidades reguladas da AMT, podem identificar-se várias tipologias, nomeadamente as AP, as empresas prestadoras de serviços portuários, os armadores e os gestores de navios.

As AP, enquanto representantes do Estado Português e gestoras da infraestrutura recorrem, por regra, à figura da concessão de serviço público de movimentação de carga em áreas portuárias, colocando a exploração dos terminais portuários na esfera do setor privado, através de concurso público, por um período definido, observando o disposto no quadro legal vigente, nomeadamente no Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, que estabelece o regime jurídico da operação portuária, incluindo as respetivas condições de acesso e de

³ Disponíveis em www.amt-autoridade.pt

exercício, bem como o Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro, que estabelece as bases gerais das concessões do serviço público de movimentação de cargas nos cais e em terminais portuários.

Relativamente à prestação de serviços portuários, a lei prevê três regimes distintos: (i) diretamente pela administração portuária (ii) mediante licenciamento ou (ii) mediante concessão a uma empresa privada. Nesse âmbito, a AMT verificou existir uma certa heterogeneidade quanto aos regimes aplicados para os vários serviços nos vários portos.

No que diz respeito à **movimentação de carga** é comum esta atividade ser assegurada por concessões dos terminais portuários (quer em regime de serviço público, quer de uso privativo), identificando-se também situações em que os serviços são prestados por empresas de estiva licenciadas ou diretamente pelas próprias AP. Por sua vez, a prestação de serviços nos terminais portuários de passageiros é assegurada pela AP, no caso do Porto de Leixões ou no âmbito de concessão, como se verifica em Lisboa.

O serviço de pilotagem é prestado exclusivamente pelas AP (embora a legislação preveja a figura de concessão), enquanto que os serviços de reboque são, normalmente, assegurados por operadores privados, através de licenciamento ou concessão com exceção da APDL que os presta diretamente. Os restantes serviços portuários são atribuídos maioritariamente, através de licenciamento, identificando-se situações em que são prestados diretamente pela AP ou por concessão.

Em Portugal Continental, os portos marítimos de Leixões, Sines e Lisboa são os que apresentam maior volume de carga movimentada e de escalas de navios, representando 83% da carga total movimentada e 67% das escalas de navios. Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, são os portos marítimos existentes em Ponta Delgada (Açores) e Caniçal (Madeira) que apresentam a maior densidade comercial, razão pela qual as condições e operacionalidade da infraestrutura portuária assumem manifesta relevância.

No que respeita ao **transporte de passageiros**, o crescimento da indústria de cruzeiros no mundo e, em particular na Europa, assim como o aumento da capacidade dos navios, enfatizou a necessidade de Leixões e Lisboa darem resposta a uma procura que tem vindo a aumentar, verificando-se o segmento dos passageiros em trânsito a representar cerca de 70% do tráfego total.

Os vários portos apresentam características distintas entre si, quer seja ao nível da infraestrutura, designadamente, nas áreas de terraplenos, nas características operacionais das estruturas acostáveis e acessos marítimos ou nas áreas de armazenagem, quer seja no tipo de mercadorias movimentadas ou nas modalidades de prestação dos serviços portuários. As seis AP de Portugal Continental gerem nove portos comerciais com **40 terminais de carga⁴, 3 cais livres⁵ e 3 terminais de passageiros** (cruzeiros). Destes 40 terminais, 7 são concessões de uso privativo representando 17,5% do total de carga movimentada, destacando-se o terminal petrolífero de Leixões, e outros 21 terminais são concessões de serviço público (sendo dois de administração direta⁶) movimentando em 2019 56,7 milhões de toneladas (70% do total nacional continental⁷). Os restantes encontram-se licenciados a operadores privados, contribuindo com 30% das toneladas movimentadas nos portos nacionais (continente), destacando-se o Porto de Sines (com 57% desse valor) e o Porto de Leixões (com

⁴ Número de terminais (licenciados e concessionados) de carga indicados por cada uma das respetivas AP no pedido de informação formulado em julho de 2020. Não foram considerando terminais desativados, ou sem atividade, alguns ainda com pagamento de renda. Para uma melhor compreensão sugere-se que a leitura do relatório seja acompanhada do ANEXO II.

⁵ Cais cuja atividade não está nem concessionada nem licenciada.

⁶ São terminais ou cais cuja gestão é feita diretamente pela AP.

⁷ Incluindo *transshipment*.

23%). Apenas cerca de **50% dos terminais** analisados (Tabela 12) têm **acesso ferroviário**, sendo o total de mercadorias transportadas por via férrea (de e para os portos) de **5.4 milhões de toneladas**. 62% do total da mercadoria transportada por via férrea (3,4 milhões de toneladas) corresponde a 7% de mercadoria embarcada que chegou aos portos por via ferroviária, enquanto que 6% (2 milhões de toneladas) da mercadoria desembarcada saiu dos portos para os respetivos *hinterland* também por via ferroviária.

Nas últimas décadas, com a concessão de terminais e serviços, muitos dos portos realizaram e viram realizar investimentos nos seus terminais⁸, permitindo uma melhoria significativa da sua capacidade e qualidade. Das 26 concessões analisadas⁹ desde o início das mesmas até 31/12/2019 foram realizados **1.104 milhões de euros em investimentos**, sendo 86,7% deste investimento assumido pelas concessionárias e 13,3% pelas AP (concedente) Os investimentos dirigiram-se essencialmente a equipamentos de movimentação de carga (42%) e infraestruturas portuárias (37%). Paralelamente, as AP, realizaram igualmente investimentos nos seus portos - no montante de 269 milhões de euros, entre 2012 e 2019, com destaque para as obras em acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias (62%). Estes investimentos foram maioritariamente assegurados por fundos próprios (63%), sendo os restantes 37% repartidos entre fundos comunitários (25%), fundos do Estado¹⁰ (3%) e por financiamento de outras entidades (9%). Os Portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz e Aveiro são os que mais recorreram a fundos do Estado para realizarem os seus investimentos, destacando-se o Porto de Viana do Castelo em que esta rubrica a ascender a 37% do financiamento necessário. O Porto de Aveiro e os Portos de Sines e do Algarve com 56% e 30% respetivamente, foram aqueles que mais beneficiaram de fundos comunitários. A utilização de fundos próprios destaca-se no Porto de Setúbal (96%), de Sines (70%) e da Figueira da Foz (71%).

Outra parcela relevante dos investimentos realizados pelas AP, destinou-se a tecnologias de informação (9%), de onde se destacam os investimentos como a Janela Única Portuária (JUP), a Fatura Única Portuária (FUP) e a Janela Única Logística (JUL).

Num exercício de **benchmarking**, procedeu-se à comparação do porto de Sines com o porto espanhol de Valência tendo em conta as semelhanças em termos de área de influência. A comparação com o porto espanhol revela que o custo total por navio é significativamente superior em Espanha, estando a diferença relacionada com a cobrança da TUP Carga por parte dos portos espanhóis. A TUP Navio e a taxa de pilotagem são significativamente superiores em Portugal.

Ainda em termos de *benchmarking* revelou-se de especial interesse alargar o exercício a outros portos europeus. Analisando os 25 principais portos de contentores da Europa com base na movimentação de contentores expressa em TEU, o porto de Sines, após registo de uma das maiores taxas de crescimento (CAGR¹¹ de cerca de 14,5% entre 2012 e 2019), ocupou o 21.º lugar, em 2019, com 1,42 milhões de TEU movimentados.

Relativamente aos **resultados económico-financeiros**, as AP do Continente geraram em 2019 resultados líquidos de 59 milhões de euros, com especial destaque para a APS (14,9 M€), APL (8,3 M€) e APDL (6,3 M€), que conjuntamente representam 89% daqueles resultados¹². Ao nível dos rendimentos operacionais, as AP em Portugal Continental geraram, em 2019, de 227 milhões de euros (-1% que em 2018), destacando-se as rendas

⁸ Investimentos previsto em contratos de concessão ou outros que se vieram a realizar.

⁹ Disponibilizadas no pedido de informação formulado, às AP, em julho de 2020.

¹⁰ Inclui empréstimos ou subsídios.

¹¹ *Compound Annual Growth Rate*.

¹² Excluindo o efeito das imparidades existentes no negócio da APA em que o seu resultado líquido seria de 1,5 milhões de euros em 2019.

de concessão para movimentação de carga (31%), da TUP Navio (15%) e as tarifas de pilotagem (8%). A APDL, APL e APS, absorvem 46% dos rendimentos operacionais totais das AP em Portugal Continental.

Com vista a proporcionar uma outra perspetiva sobre o ecossistema, e auscultar a perceção geral sobre o seu funcionamento e qualidade, a AMT levou a cabo uma **consulta junto dos operadores e dos principais stakeholders**, do Ecossistema Portuário Nacional.

O Ecossistema Portuário Nacional foi globalmente avaliado de forma **satisfatória por 82% dos respondentes**, tendo 63% dos respondentes considerado que a sua qualidade se manteve nos dois últimos anos. 65% considera que melhorou nos últimos dez anos. A infraestrutura portuária foi igualmente considerada satisfatória pela maioria dos respondentes, com destaque, pela positiva, para os portos de Sines e de Leixões. Também os portos de menor dimensão, como o de Viana do Castelo, Figueira da Foz e Aveiro, registaram uma evolução satisfatória, sobretudo nos últimos dois anos.

Os portos das **Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores**, que têm características muito diferenciadas dos portos do continente, com muitos dos serviços prestados diretamente pelas AP, registaram níveis de satisfação razoáveis, salientando-se os serviços portuários auxiliares na Região Autónoma da Madeira (RAM).

A globalidade dos serviços portuários, foram considerados “satisfatórios”, com destaque para os serviços portuários auxiliares (reboque, amarração, pilotagem e recolha de resíduos), assim como as entidades oficiais do porto.

Foi ainda feita uma **análise da substituíbilidade** entre modos de transporte tendo-se perguntado “se perante o aumento dos custos portuários em 10%, se manteriam a utilização do modo marítimo, ou trocariam por outro, e qual”. Verificou-se que 70% dos respondentes manteriam o modo marítimo, sendo que, nos casos em que tal não acontecia, substituiriam pelo modo rodoviário.

Enquanto regulador económico independente e entidade nacional competente para a promoção e defesa dos direitos e interesses dos consumidores, a AMT recebe as reclamações dos utilizadores do setor. Em 2019, a AMT recebeu 22.406 reclamações, verificando-se um aumento de 18,6% comparativamente ao ano anterior, a que correspondem 3.509 reclamações. Destas apenas 60 **reclamações** foram relativas ecossistema portuário (0,3%).

No que diz respeito aos **impactos do COVID-19** na movimentação de mercadorias no ecossistema portuário, constata-se que o ano de 2020 registou um decréscimo de 6,9% face a 2019. O porto de Sines registou o maior movimento de mercadorias, representando cerca de 51,3% do total nacional, refletindo, no entanto, uma ligeira diminuição de 0,1%, decorrente da forte diminuição da importação de carvão mineral (93,4%) para as centrais termoelétricas, que se encontram em processo de desativação. Nos restantes portos nacionais registaram-se, em 2020, reduções na ordem dos 14% em Leixões, 20% em Lisboa e 14% em Aveiro.

Com a publicação deste relatório a AMT pretende proporcionar uma visão geral do setor, contribuindo para o seu conhecimento aprofundado e a sua transparência, salientando que o mesmo se enquadra no Pilar Estratégico do Conhecimento Compreensivo e Atualizado dos Mercados da Mobilidade, que integra o paradigma de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), que pretende contribuir para a consolidação de um ambiente incentivador do investimento sustentado, produtivo e estruturante e visa a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES).

Por fim, e considerando a dimensão do presente relatório, e os diversos momentos de recolha de informação, a AMT não pode deixar de saudar e agradecer a prontidão das AP, do Continente e das Regiões Autónomas, que,

incansavelmente, colaboraram com o regulador e permitiram construir uma base de conhecimento real do setor. Endereça-se, igualmente, uma palavra de agradecimento a todos os operadores, associações empresariais e comunidades portuárias com quem a AMT interagiu (nomeadamente ao nível da consulta portuária), pela disponibilidade com que pautaram a relação com o regulador.

2. Introdução

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) – no âmbito da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (ambos os diplomas na sua redação atual) – é o regulador económico independente para o ecossistema da Mobilidade e dos Transportes que tem por missão "*definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de transportes e de infraestruturas terrestres, fluviais e marítimos*¹³, num contexto de escassez de recursos e de otimização da qualidade e da eficiência, orientadas para o exercício da cidadania, numa perspetiva transgeracional, de desenvolvimento sustentável".

Nesta medida, e em cumprimento do disposto nas alíneas e), p), t) e u) do n.º 1 do art.º 5º dos seus Estatutos, bem como no desenvolvimento do 2.º pilar estratégico do REEQ¹⁴, relativo ao conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados da mobilidade, a AMT realizou o presente estudo, dedicado ao Ecossistema Portuário. Para esse efeito, este relatório resulta da análise e tratamento de dados de três momentos de recolha distintos, a saber, (i) um pedido de informação destinado a todas as administrações portuárias, ainda em 2018, em que se solicitou a descrição de todos os prestadores de serviços nos portos que administram, assim como, as modalidades de prestação desses serviços e requisitos exigidos, (ii) uma consulta portuária realizada no primeiro trimestre de 2019 e dirigida a todos os *stakeholders* do ecossistema (entidades reguladas, carregadores, associações empresariais e representativas dos serviços portuários auxiliares e comunidades portuárias) e por último, já em 2020, (iii) um pedido de informação mais detalhado, dirigido apenas às AP do Continente, com dados ao nível das condições da infraestrutura disponibilizada, dados operacionais por porto/terminal e informação de natureza económico-financeira.

Face a este enquadramento e ao entendimento de que é necessário desenvolver conhecimento sobre as condições em que são prestados os serviços portuários em Portugal, a AMT inscreveu no seu Plano de Atividades a elaboração de uma ação de diagnóstico que culmina no presente relatório, consubstanciada num input relevante - a perceção revelada pelos principais *players*, quanto às condições do mercado, mostrando-se como um elemento importante na análise do Ecossistema Portuário, também por outros reguladores, agentes e entidades que interagem no mercado.

O presente relatório encontra-se estruturado em 11 capítulos, iniciando-se por (i) uma caracterização geral do ecossistema, ao nível da cadeia de valor e seus intervenientes, das modalidades de prestação de serviços, das várias entidades que operam nos portos, e das funções de outras entidades existentes no ecossistema (capítulo 3 e 4), (ii) uma análise ao nível da infraestrutura e dos dados operacionais por porto e terminal, bem como uma análise de *benchmarking* (capítulos 5 e 6), (iii) os resultados da avaliação dos utilizadores e dos gestores da infraestrutura ao EPN globalmente e a cada um dos portos individualmente, dos diversos serviços portuários

¹³ Compete à AMT, nos termos do n.º 1 e n.º 4 do artigo 5.º do seus Estatutos: "Assegurar os mecanismos de acompanhamento e avaliação dos níveis de serviço e de funcionamento dos mercados, das empresas nos setores regulados; Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade; Promover e defender a concorrência no setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, marítimos, ferroviários, no setor dos portos comerciais e respetivas infraestruturas; Monitorizar e acompanhar as atividades dos mercados do setor marítimo-portuário, da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos; Regular o acesso à infraestrutura, de modo a que seja livre e não discriminatório, impondo condições de acesso."

¹⁴ Para uma descrição mais aprofundada do paradigma de REEQ e da sua metodologia, vide: J. Carvalho & E.L. Rodrigues, "Regulação Económica Independente no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes", Revista de Concorrência e Regulação, n.º 30 (Abril/Junho), pp. 63-88, 2017, bem como nos Planos e Relatórios de Atividades da AMT constantes da página eletrónica <https://www.amtautoridade.pt/amt/instrumentos-de-gestao>.

prestados e das entidades oficiais que operam nos Portos (capítulo 7), (iv) as reclamações dos utilizadores do setor (capítulo 8), (v) uma análise económico-financeira e uma breve abordagem à variação da atividade portuária em Portugal Continental no ano de 2020 no contexto da pandemia de COVID-19 (capítulos 9 e 10). Por último são apontadas algumas (vi) prioridades de atuação que resultam, quer deste trabalho, quer reforçando outros pareceres que a AMT anteriormente emitiu (capítulo 11).

É ainda relevante fazer -se referência a três questões metodológicas.

Uma primeira, ao nível das quantidades de carga movimentada e da metodologia utilizada. O presente relatório teve por base as quantidades processadas pelas administrações portuárias com jurisdição dos portos comerciais marítimos do Continente. Não estando as mesmas de acordo com a definição constante da Diretiva 95/64/CE do Conselho da União Europeia (vulgo 'Diretiva Marítima'), definida pelo Eurostat, (na medida em que pela definição constante da mesma, não deve ser considerada a tara dos contentores, considerando-se apenas o peso das mercadorias, assim como o facto de não se considerarem outros tipos de navios como por exemplo navios hospital ou de guerra). Deste modo, e por forma a que as quantidades apresentadas estejam em linha com a "diretiva comunitária, fizeram-se ajustamentos às quantidades de carga contentorizada por terminal.

Segunda questão, e que se refere à especificidade dos portos das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores face aos Portos do Continente. A atividade portuária nas Ilhas assume uma importância distinta, pela expressividade do tráfego inter-ilhas, quer ao nível das mercadorias, não tendo sido, este último, alvo de análise no relatório. Assim, apesar de, quer o pedido de informação inicial, quer a consulta, terem sido dirigidos às AP das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, bem como a outras entidades do respetivo ecossistema dos arquipélagos, o pedido de informação efetuado em julho de 2020, referente às condições da infraestrutura, dados operacionais e económico-financeiros, foi apenas direcionado às AP do Continente. A AMT pondera efetuar, no futuro, uma análise mais específica e direcionada à atividade portuária nos Arquipélagos.

Por último, algumas das tabelas dos capítulos 5, 6 e 9, obedece a um esquema de cores que pretende que a análise seja mais imediata. Desta forma o verde respeita sempre valores mais elevados e o vermelho a valores mais baixos¹⁵, segundo a escala que se demonstra.



¹⁵ No caso específico da consulta o esquema de cores obedece a uma metodologia específica, devidamente enquadrada no capítulo 7.

3. Caracterização do Ecosistema Portuário

No que respeita à caracterização do Ecosistema Portuário, importa identificar as entidades que são reguladas pela AMT e que podem ser desagregadas nos seguintes grupos: as AP (assumem poderes de autoridade portuária), as empresas prestadoras de serviços (incluem a movimentação de carga, serviço de passageiros, pilotagem, reboque, amarração, recolha de resíduos e abastecimento de navios e atividades portuárias) e armadores e gestores de navios, e as empresas de transporte fluvial de passageiros em serviço público¹⁶.

No Ecosistema Portuário são vários os modelos organizacionais que têm vindo a ser implementados nos portos a nível mundial, diferenciando-se pelo grau de intervenção do sector público, conforme a ilustração da tabela seguinte.

Tabela 1 – Modelos básicos de gestão (Fonte: *Module 3 – Alternative Port Management Structures and Ownership Models, Port Reform Toolkit PPIAF, World Bank, Second Edition*)

Modelos organizacionais	Infraestrutura ¹⁷	Superestrutura ¹⁸	Operação portuária ¹⁹	Outras Funções
<i>Public Service Port</i>	Pública	Pública	Pública	Maioritariamente pública
<i>Tool Port</i>	Pública	Pública	Privada	Pública/Privada
<i>Landlord port</i>	Pública	Privada	Privada	Pública/Privada
<i>Private Service Port</i>	Privada	Privada	Privada	Maioritariamente privada

Desta forma, o *World Bank* identifica quatro modelos de gestão e administração dos portos nomeadamente:

- *Public Service Port* (porto público) – a autoridade portuária detém toda a infraestrutura e é responsável pela prestação de todos os serviços portuários.
- *Tool Port* (porto de serviços) - a autoridade portuária possui a responsabilidade de administrar e gerir a infraestrutura portuária, bem como a superestrutura, incluindo equipamentos de movimentação de carga como guindastes de cais e empilhadores, cometendo, geralmente, a atividade de movimentação de carga a empresas privadas, por si contratadas ou licenciadas.
- *Landlord Port* (porto senhorio) – apresenta o modelo de gestão mais comum, onde a maioria dos serviços operacionais prestados aos navios e à carga estão na gestão dos operadores privados. A infraestrutura portuária é detida pelo setor público, enquanto que os terminais são atribuídos a empresas operacionais privadas (por contrato de concessão ou licença), sendo também responsáveis pelos respetivos equipamentos.
- *Private Service Port* (porto privado) – caracteriza-se pela gestão do porto ser totalmente assegurada pelo setor privado, como ocorre, por exemplo, em Inglaterra e na Nova Zelândia.

¹⁶ O transporte por vias navegáveis interiores e o transporte público fluvial de passageiros não serão tratados no âmbito deste relatório, sendo objeto de relatório subsequente e apenas dirigido a esta atividade.

¹⁷ A infraestrutura portuária são os acessos marítimos ao porto (fundações, dragagens).

¹⁸ A superestrutura são o conjunto de guindastes, pórticos, *pipelines* e outros equipamentos de apoio e de transferência de mercadorias.

¹⁹ Esta atividade encontra-se prevista no Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, e consiste na atividade de movimentação de cargas a embarcar ou desembarcar na zona portuária.

Tabela 2 – Responsabilidade pela prestação do serviço por modelo de gestão (Fonte: *Module 1 – Framework for Port Reform, Port Reform Toolkit PPIAF, World Bank, Second Edition*)

Modelos organizacionais	AP	Gestão Marítima	Infraestrutura Marítima	INF PORT	Superestrutura (equipamento)	Superestrutura (edifício)	MOV CRG	PILOT	REB	AMARR	Dragagens	Outras Funções
<i>Public service port</i>												
<i>Tool Port</i>												
<i>Landlord port</i>												
<i>Private service port</i>												

Legenda:

	Responsabilidade Pública
	Responsabilidade Privada

Independentemente do modelo adotado, é transversal a necessidade e existência de organismos específicos para a gestão e exploração económica dos portos. No caso português, este organismo assume a designação de Administração Portuária (AP) que são as entidades responsáveis pela administração dos portos, marítimos e fluviais, bem como da gestão das respetivas infraestruturas. À AP incumbe também a competência em matéria de segurança marítima, portuária e ambiental, sem prejuízo das atribuições da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

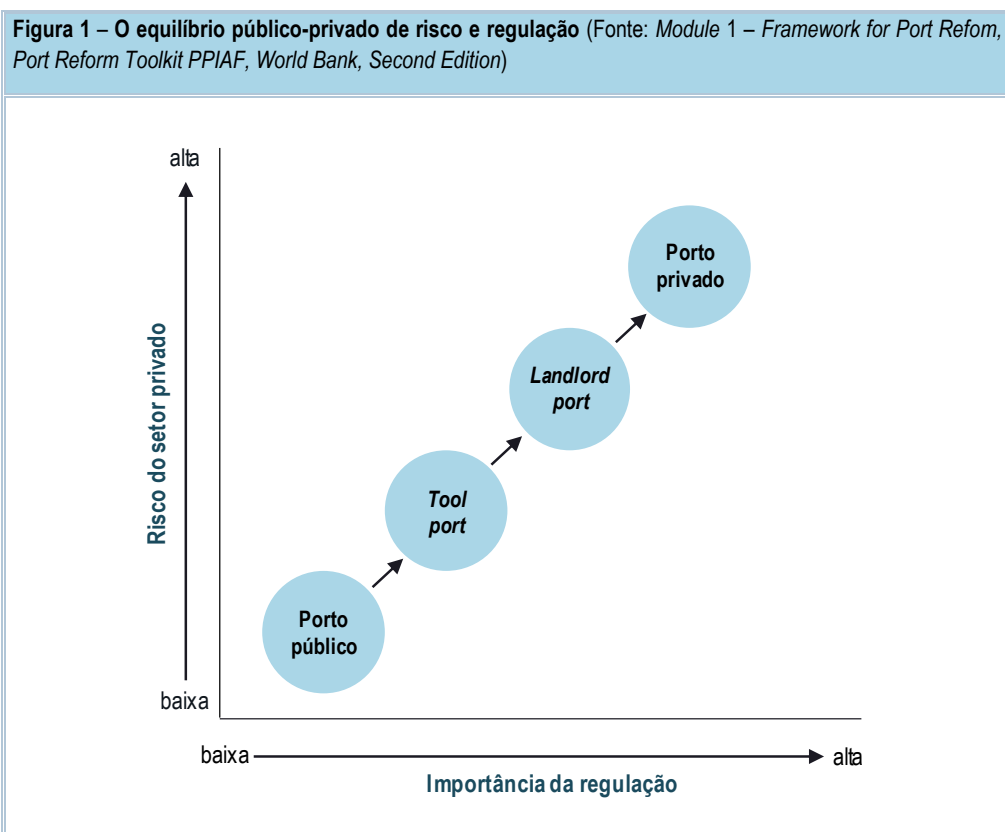
A gestão dos portos portugueses assenta sobretudo na figura denominada de *Landlord Port* (porto senhorio) que funciona numa lógica de coexistência entre a intervenção pública, ao nível da gestão do domínio público e o exercício de poderes de autoridade, e a intervenção privada na exploração da atividade portuária, de movimentação de carga e outros serviços. Neste contexto, as infraestruturas portuárias, regra geral, encontram-se na esfera do Estado, enquanto que os equipamentos, os serviços de movimentação e armazenamento de cargas, bem como o trabalho portuário são do controlo e gestão de empresas privadas mediante concessão de serviço público ou licenciamento para uso privado.

Neste modelo, *Landlord Port*, é comum que o Estado recorra à figura da concessão de serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias, colocando a exploração dos terminais portuários na esfera do setor privado por um determinado período de tempo, mediante a realização de concurso, conforme decorre do regime jurídico da operação portuária²⁰ e em aplicação das respetivas bases gerais²¹. Pela concessão dos terminais portuários, as empresas concessionárias pagam às Administrações Portuárias uma renda, composta, em regra, por duas parcelas: uma de valor fixo e outra de valor variável em função do volume de carga movimentada, nos termos do contrato de concessão.

²⁰ Nos termos do Decreto-lei n.º 298/93, de 26 de agosto, a prestação ao público da atividade de movimentação de cargas é considerada de interesse público e pode ser prestada ao público mediante: concessão de serviço público a empresas de estiva, licenciamento ou pela autoridade portuária.

²¹ Bases gerais das concessões de serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias, estabelecidas pelo Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro.

Em algumas infraestruturas portuárias nacionais, sobretudo naquelas que apresentam um menor volume de cargas movimentadas, subsiste ainda um tipo de gestão mais próximo do designado *Tool Port*, em que a participação do setor privado se restringe ao nível da gestão do trabalho portuário e equipamentos leves de movimentação horizontal, sendo as infraestruturas e superestruturas, incluindo os equipamentos de movimentação vertical (guindastes e pórticos) da responsabilidade da AP. Esta situação verifica-se, por exemplo em Viana do Castelo, em Aveiro, com exceção do Terminal Sul concessionado à SOCARPOR, Figueira da Foz e ainda Faro e Portimão, sob jurisdição das respetivas AP.



3.1. Administrações Portuárias

O EPN é constituído por seis AP no Continente e uma em cada Região Autónoma (RA):

- APDL²² - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., com jurisdição sobre os portos marítimos de Leixões e Viana do Castelo, os portos no rio Douro (sendo os maiores os do Porto, Lamego, Sardoura e Várzea do Douro) e a navegabilidade de todo o rio Douro em território nacional;
- APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A., que administra o porto de Aveiro;
- APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A., responsável pelo porto da Figueira da Foz;

²² Não está considerado para efeitos deste relatório o Porto de Pesca, a Doca de Recreio e a Via Navegável do Douro.

- APL²³ - Administração do Porto de Lisboa, S.A., com jurisdição sobre o porto de Lisboa, abrange o estuário do rio Tejo;
- APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A., que gere os portos de Setúbal e de Sesimbra²⁴;
- APS - Administração dos Portos de Sines e Algarve, S.A. com jurisdição sobre os portos de Sines, Portimão e Faro;
- APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A., que administra os portos do Funchal, Caniçal e Porto Santo;
- Portos dos Açores, S.A., estruturada em três Direções-Gerais²⁵, concretamente:
 - A Direção-Geral dos Portos de São Miguel e Santa Maria (DGPSM), responsável pelos portos de Ponta Delgada e Vila do Porto;
 - A Direção-Geral dos Portos da Terceira e Graciosa (DGPTG), responsável pelos portos da Praia da Vitória, Pipas (Angra do Heroísmo) e Praia da Graciosa;
 - A Direção-Geral dos Portos do Triângulo e Grupo Ocidental (DGPTO), responsável pelos portos da Horta, São Roque, Madalena, Lajes do Pico, Velas, Calheta, Lajes e Santa Cruz das Flores e o porto da Casa (no Corvo).

O Ecossistema Portuário Nacional, encontra-se dividido em dois subsistemas²⁶:

- Sistema Portuário Principal, composto (i) pelos 5 principais portos do continente (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines), (ii) os 3 portos da RAM (Funchal, Caniçal e Porto Santo) e (iii) os 4 principais portos da RAA (Ponta Delgada, Praia da Vitória, Horta e Lajes das Flores);
- Sistema Portuário Secundário, composto pelos restantes portos.

A Figura 2 identifica, no mapa de Portugal, cada um dos portos indicados apresentando a sua localização e a dimensão em termos de carga movimentada, podendo verificar-se, que o porto com maior movimentação de carga é Sines, seguido de Leixões e Lisboa.

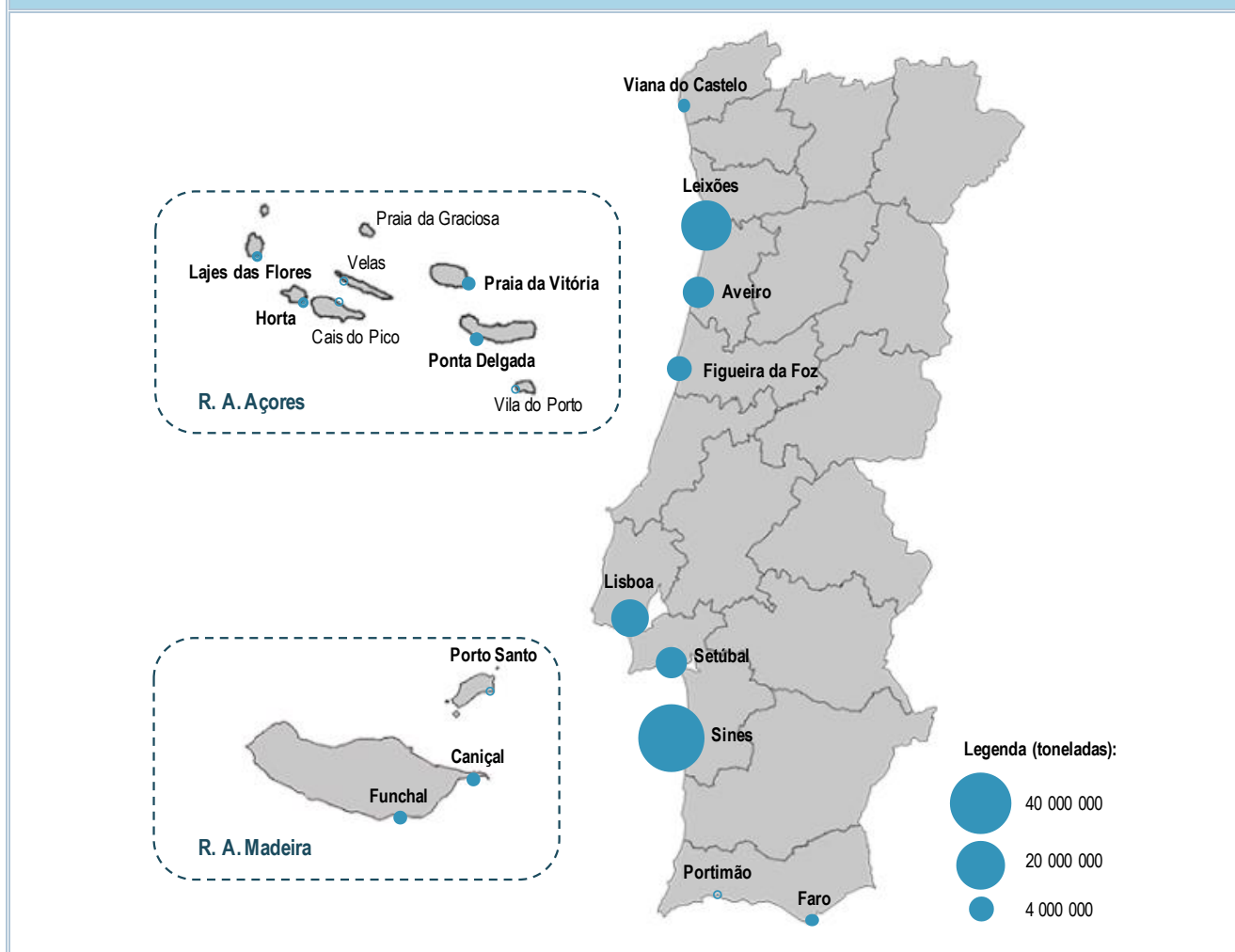
²³ Não foram considerados em algumas análises o Porto de Porto Brandão pela inexistência de movimentação de carga e a Estação Naval de Lisboa.

²⁴ O Porto de Sesimbra está essencialmente vocacionado para a pesca e recreio náutico, como tal, não será considerado no âmbito do presente relatório.

²⁵ Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A, de 22 de agosto.

²⁶ Não existe legislação para esta caracterização do EPN. Esta classificação surge devido à dimensão de cada um dos portos, que por senso comum se passou a utilizar, no meio portuário.

Figura 2 – Principais portos comerciais nacionais e carga movimentada em 2019



O quadro seguinte apresenta uma caracterização comparada dos portos nacionais²⁷, em termos de carga movimentada, número de escalas de navios e respetiva arqueação (bruta e média).

Os portos de Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines e Portimão, no Continente, os portos da RAM (Funchal, Caniçal e Porto Santo), e ainda os portos de Ponta Delgada, Praia da Vitória, Horta e Lajes das Flores, na RAA integram a RTE-T²⁸, Sines, Leixões e Lisboa – inserem-se na Rede Principal²⁹ e respetivo Corredor Atlântico da RTE-T.

²⁷ Na RAM, estão incluídos os portos do Funchal, Caniçal e Porto Santo, enquanto na RAA, os principais portos deste arquipélago: Ponta Delgada, Praia da Vitória, Horta, Graciosa e Lages das Flores. Apenas estes fazem parte da rede global da RTE-T.

²⁸ A rede transeuropeia de transportes (RTE-T) é uma rede europeia de transportes que afeta cerca de metade dos passageiros da União Europeia (Rede, 2008). Esta é constituída por várias infraestruturas e pelos serviços que fazem a mesma funcionar. As infraestruturas em causa são: estradas, vias férreas, portos, aeroportos, meios de navegação, plataformas intermodais e condutas de transporte de produtos (Orientações, 2008). A rede tem como principais objetivos: (i) assegurar mobilidade e infraestruturas de qualidade para pessoas e para mercadorias, (ii) combinar todos os modos de transporte, (iii) cobrir a totalidade do território da comunidade europeia e estender a rede aos estados-membros da Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA), países da Europa Central e Oriental e países mediterrânicos, (iv) permitir a melhor utilização possível das capacidades existentes, (v) ser economicamente viável e (vi) ter informação aberta sobre todos os seus elementos.

²⁹ Regulamento (EU) n.º 1315/2013 do parlamento europeu e do conselho de 11 de dezembro de 2013 relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/EU.

Tabela 3 – Principais indicadores dos Portos nacionais em 2019 (Fonte: Dados relativos aos portos do Continente - relatório da AMT “O tráfego marítimo de mercadorias no contexto da intermodalidade 2019” e para os dados referentes à APRAM e Portos dos Açores - “ETC 2019” do INE)

Porto	Administração Portuária	Quota de mercado (mercadorias movimentadas)	Classificação		N.º de Escalas	Arqueação Bruta (GT) ³⁰	
			EPN	RTE-T ³¹		Média ³²	Bruta
VDC	APDL	0,5%	Secundário	N/A	146	4 289	626 162
LEI		22,7%	Principal	Rede principal e corredor atlântico	2 506	12 688	31 795 278
AVE	APA	6,8%	Principal	Rede global	1 031	5 636	5 810 643
FDF	APFF	2,4%	Secundário	N/A	458	3 531	1 617 127
LIS	APL	12,5%	Principal	Rede principal e corredor atlântico	1 703	11 989	20 417 467
SET	APSS	7,2%	Principal	Rede global	1 499	14 357	21 520 964
SIN	APS	47,9%	Principal	Rede principal e corredor atlântico	2 091	40 488	84 661 240
FAO		0,1%	Secundário	N/A	27	3 261	88 039
PRM		0,0%	Secundário	Rede global	12	17 343	208 116
RAM	APRAM	1,3%	Secundário	Rede global	308	7 766	2 391 830
RAA	Portos dos Açores	2,4%	Secundário	Rede global	1 765	5 213	9 201 548

Em termos de quantidades movimentadas destaca-se que os cinco maiores portos do sistema portuário³³ – Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines – permitem a escala de navios de maiores dimensões (em termos de calado³⁴, comprimento³⁵ e boca³⁶), observando-se os maiores fundos disponíveis nos portos de Sines, Leixões (sobretudo no terminal Oceânico) e Lisboa (no terminal de granéis alimentares da Trafaria).

A conjugação destas diferenças com outros fatores, nomeadamente relacionados com a natureza do tecido industrial integrado no respetivo *hinterland* e até as relações comerciais privilegiadas dos operadores portuários com grandes carregadores e transportadores, leva a que alguns portos assumam posições maioritárias no que toca à movimentação de algumas tipologias de carga. Neste contexto pode salientar-se a posição de Sines no segmento dos contentores e produtos energéticos (carvão, petróleo bruto e produtos petrolíferos), de Leixões na carga *ro-ro*, de Lisboa nos granéis sólidos agroalimentares, de Setúbal nos outros granéis sólidos, e de Aveiro na carga geral fracionada e nos outros granéis líquidos.

³⁰ Segundo a Diretiva 2009/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de maio de 2009 relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros, a “Arqueação Bruta” é a medida do tamanho total de um navio nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969.

³¹ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE.

³² Média = Arqueação Bruta / N.º de Embarcações.

³³ Em termos de quantidades movimentadas.

³⁴ Calado é a distância vertical entre a parte inferior da quilha e a linha de flutuação de uma embarcação. É a medida da parte submersa do navio.

³⁵ Corresponde à dimensão longitudinal do navio.

³⁶ Corresponde à largura máxima a meio da embarcação.

É de salientar também, que poderão vir a ser introduzidas alterações nas características de alguns portos, por efeito da implementação do plano de investimentos para o sistema portuário, que se encontra em vigor e que visa o aumento da capacidade e a melhoria das condições de intermodalidade³⁷.

Breve descrição dos portos nacionais

O **Porto de Viana do Castelo** apresenta as valências de porto comercial, industrial, de recreio e de pesca, movimentando sobretudo **carga geral fracionada e granéis sólidos**.

O **Porto de Leixões** é a maior infraestrutura portuária da Região Norte de Portugal e uma das mais importantes do país, movimentando sobretudo **granéis líquidos, carga contentorizada** e, em menor escala, granéis sólidos, carga geral fracionada e *ro-ro*. É também um porto relevante no que respeita aos navios de cruzeiros.

O **Porto de Aveiro** que dispõe de capacidade para movimentação de contentores, muito embora esta tenha reduzida expressão. A sua especialização é na movimentação de **carga geral fracionada e granéis sólidos**.

O **Porto da Figueira da Foz** é sobretudo especializado na movimentação de **carga geral fracionada e granéis sólidos**, apresentando ainda alguma movimentação de contentores. Apresenta-se como um porto vocacionado para a *short sea shipping* (transporte marítimo de curta distância), sendo um importante nó logístico da cadeia de abastecimento de um dos *clusters* portugueses – as indústrias de celulose e papel.

O **Porto de Lisboa** possui uma localização geoestratégica que lhe confere um estatuto de relevo nas cadeias logísticas do comércio internacional e nos principais circuitos de cruzeiros. Atualmente, o porto de Lisboa é líder nacional no segmento dos **cruzeiros**, sendo também um porto estratégico na importação para a **indústria agroalimentar** da Península Ibérica. Tem também um papel relevante na movimentação de carga contentorizada.

O **Porto de Setúbal** faz parte do sistema portuário principal, a nível nacional é o 4º na movimentação de carga. É um porto que movimenta sobretudo **granéis sólidos e carga geral fracionada**. A movimentação de carga **ro-ro** também é significativa o que é explicado pela existência de um terminal de uso privativo associado à AutoEuropa.

O **Porto de Sines** é o porto comercial que maior volume de carga movimenta e a principal porta de entrada de produtos para o abastecimento energético do país³⁸, destacando-se na movimentação de produtos petrolíferos. Este porto de águas profundas apresenta uma posição de topo no que diz respeito à movimentação de **carga contentorizada**, sendo responsável por mais de metade do movimento total (ainda que a maioria da carga contentorizada no Porto de Sines corresponda a *transshipment*³⁹). Encontra-se no “top 25” dos maiores portos europeus em termos de movimentação de contentores.

O **Porto do Funchal**, como uma das principais estruturas portuárias da RAM, tem vindo a apostar na componente turística, tornando-se numa infraestrutura portuária dedicada aos navios de cruzeiros. Complementarmente, o **Porto do Caniçal** é o principal na movimentação de praticamente todos os tipos de carga, com preponderância da carga contentorizada. O **Porto do Porto Santo** surge como um porto misto, com utilização como porto de passageiros inter-ilhas, de cruzeiros e de carga.

Os **Portos dos Açores** distribuem-se pelas nove ilhas do arquipélago, integrando⁴⁰ 9 portos comerciais, 4 portos de passageiros e 4 portos de tráfego local⁴¹. Ao nível do movimento de mercadorias destacam-se os portos de Ponta Delgada (São Miguel) e da Praia da Vitória (Terceira).

³⁷ Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017 de 24 de novembro de 2017 e que aprova a “Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026”.

³⁸ Gás natural, carvão, petróleo e seus derivados.

³⁹ O *transshipment* é o transbordo de mercadorias, normalmente de contentores, entre embarcações.

⁴⁰ Vila do Porto (comercial e passageiros), Ponta Delgada (comercial e passageiros), Praia da Vitória (comercial e tráfego local), Angra do Heroísmo (comercial), Graciosa (comercial), Horta (comercial e passageiros), Madalena (tráfego local e passageiros), São Roque do Pico (comercial), São Jorge (comercial e tráfego local), Flores (comercial) e Corvo (tráfego local).

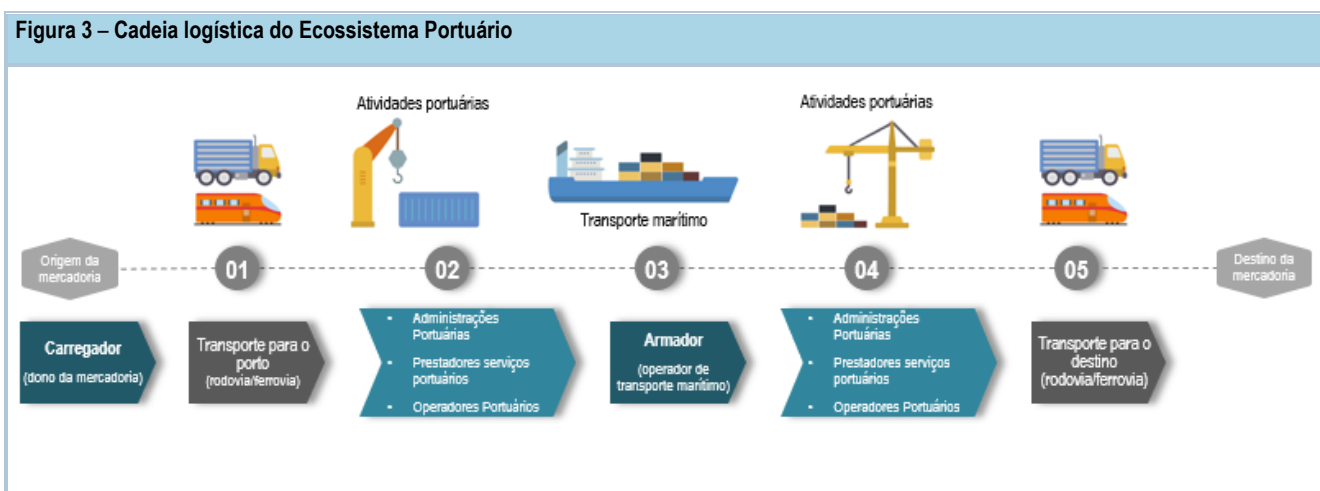
⁴¹ A atividade de tráfego local encontra-se disposta no Decreto-lei 197/98, de 10 de julho. Trata-se da atividade desenvolvida pelos armadores de tráfego local. O armador de tráfego local é aquele que efetua transportes de passageiros ou mercadorias, no âmbito da navegação, sendo esta a navegação efetuada em águas lacustres fluviais ou em águas interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima ou de outras entidades locais competentes. Um porto comercial, é um porto onde há operação portuária, isto é, onde se realizam cargas e descargas de mercadorias em zona portuária. Esta atividade encontra-se disposta no Decreto-Lei 298/93, de 28 de agosto.

3.2. A Cadeia de Valor e os seus principais intervenientes

O transporte marítimo desempenha uma função primordial na interligação dos centros de produção aos centros de consumo. De facto, o comércio internacional de mercadorias faz-se hoje através de um sistema de transporte marítimo em rede com outros modos de transporte e centros logísticos, envolvendo um conjunto vasto de atores, quer do lado do país exportador quer do importador, vulgarmente denominada por cadeia logística de transporte.

É essencial ter presente que os serviços portuários de movimentação de carga e os serviços portuários auxiliares são apenas uma componente de uma cadeia logística mais vasta, ligada ao transporte que é necessário de um determinado local de origem até ao porto e vice-versa, recorrendo-se normalmente a outros modos de transporte, como a ferrovia e a rodovia. Desta forma, existe uma interligação e complementaridade entre modos de transporte, por forma a que as mercadorias cheguem ao seu destino, num período temporal definido e ao menor custo possível.

Os portos e os serviços portuários constituem a interface que assegura a ligação entre o transporte de mercadorias por via marítima e as restantes opções multimodais de transporte, sobretudo, em Portugal, o modo rodoviário e ferroviário. A Figura 3, descreve a cadeia de valor neste ecossistema.



3.2.1. Principais intervenientes

Neste contexto, relativamente à atividade portuária e à prestação de serviços portuários, identificam-se um conjunto de atividades e de agentes que é relevante referir:

- **Entidade gestora do porto**, é uma entidade pública ou privada que, nos termos da Lei, tem por objetivo a administração e gestão da infraestrutura portuária e a execução de uma ou mais das tarefas de coordenação, gestão e segurança do tráfego portuário, bem como do controlo das atividades dos operadores presentes no porto em questão. É ainda quem está habilitado a proceder, a nível local, à concessão ou licenciamento de terminais e atividades de movimentação de cargas em conjugação ou não com outras atividades. Em Portugal esta entidade tem a designação de Administração Portuária (AP);
- O **operador portuário (empresa de estiva)**, é a sociedade ou empresa pública licenciada exclusivamente para a prestação do serviço de movimentação de carga (operação portuária);

- O **carregador**, que é o dono da mercadoria e contrata o transporte e os serviços portuários diretamente ou recorrendo a um intermediário, normalmente um transitário ou um agente de navegação;
- O **transitário**, que é uma pessoa ou entidade que atua como intermediário entre o carregador e os transportadores e outros intervenientes na cadeia logística, organizando a ligação entre os diferentes operadores e procurando otimizar a melhor solução de transporte para o carregador;
- O **armador** é o dono ou titular do direito de exploração do navio e que pode ou não realizar diretamente o serviço de transporte marítimo de mercadorias ou de passageiros;
- O **agente de navegação**⁴² representa o armador ou o transportador marítimo prestando-lhes assistência. Atua como um elo de ligação entre os diversos intervenientes da cadeia, quer com os portos ou carregadores/recebedores, quer com outras entidades que atuem nos portos;
- Os **serviços de pilotagem**⁴³, **reboque**⁴⁴ e **amarração**⁴⁵, que asseguram que a entrada e a saída do porto, bem como a acostagem e desacostagem, ocorrem em condições de segurança adequadas;
- O **serviço de movimentação de mercadorias** (também designada de operação portuária), que consiste na atividade de embarque ou desembarque de mercadorias na zona portuária, compreendendo as atividades de estiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, terminais, armazéns e parques, bem como, de formação e decomposição de unidades de carga e ainda de receção, armazenagem e expedição das mercadorias. Este serviço está a cargo de um operador portuário, a quem foi concessionada ou licenciada a operação nesse terminal⁴⁶.
- O **trabalho portuário**, que assegura a prestação do serviço portuário e é prestado pelos quadros privativos das empresas de estiva⁴⁷, geralmente complementado por trabalhadores cedidos por empresas de trabalho portuário⁴⁸. Por regra o operador portuário tem no seu quadro o número de trabalhadores necessário para um nível de atividade normal, recorrendo, nos picos de atividade, a trabalhadores de empresas de trabalho portuário;
- No caso do **transporte de passageiros**, o navio atraca no terminal, onde são executados os serviços de assistência a passageiros e movimentação das suas bagagens;
- Existe, ainda, um conjunto de **atividades e serviços portuários complementares**⁴⁹ que são essenciais à prestação do serviço de transporte marítimo e à movimentação da carga, nomeadamente: abastecimento de navios, saneamento, recolha e gestão de resíduos⁵⁰, a armazenagem de mercadorias, entre outros.

⁴² Decreto-Lei n.º 264/2012 de 20 de dezembro que define o regime jurídico do acesso e do exercício da atividade de agente de navegação.

⁴³ Definição constante no Decreto-Lei n.º 48/2002 de 2 de março (Anexo IV).

⁴⁴ Definição constante no Decreto-Lei n.º 75/2001 de 27 de fevereiro (Anexo IV).

⁴⁵ Os serviços necessários para ancorar ou acostar os navios no porto ou nos canais de acesso ao porto.

⁴⁶ Decreto-lei de 298/93 de 28 de agosto que estabelece o regime de operação portuária.

⁴⁷ Pessoas coletivas licenciadas para o exercício da atividade de movimentação de cargas na zona portuária.

⁴⁸ Empresas que cedem temporariamente a empresas de estiva ou a utentes de áreas portuárias privativas a utilização de trabalhadores portuários, habilitados nos termos da lei para o desempenho na zona portuária das atividades profissionais de movimentação de cargas.

⁴⁹ Previsto no Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro (Anexo IV).

⁵⁰ O Decreto-Lei n.º 165/2003 Transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos provenientes de carga, com origem em navios que utilizem portos nacionais, com as alterações introduzidas pela Diretiva n.º 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro.

- **Entidades oficiais do porto** são o conjunto de entidades que operam nos portos, nomeadamente ao nível de autorizações de entrada e saída de mercadorias, de passageiros e de tripulantes. A referir, a Autoridade Marítima (Capitanias dos portos), as Autoridades de Saúde, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), as Alfândegas Marítimas e as Administrações Portuárias (AP).

As AP, para além de representarem o acionista-Estado, possuem jurisdição na gestão do espaço portuário e no funcionamento dos serviços portuários, determinando as condições de acesso aos portos e de licenciamento ou concessão para a prestação dos serviços portuários. Em alguns casos, as AP assumem, também, a prestação direta de alguns serviços portuários.

O Anexo I, pretende demonstrar toda a cadeia de valor no Ecossistema Portuário, com o enquadramento global das várias atividades e entidades envolvidas⁵¹.

Na Tabela 4, é possível verificar que existem várias modalidades de prestação de serviços nos Portos nacionais:

- A concessão – é predominante na operação portuária (quer de uso público, quer de uso privativo);
- O licenciamento – com maior incidência nos serviços portuários auxiliares e na cedência de trabalho portuário;
- A prestação direta pela AP - como no caso específico dos Portos dos Açores.

Tabela 4 – Modalidades de acesso ao mercado nos Portos Nacionais⁵²

Serviços	Administrações Portuárias e Portos nacionais										
	APDL		APA	APFF	APL	APSS	APS			RAM	RAA
	VDC	LEI	AVE	DFD	LIS	SET	SIN	PRM	FAO		
Op. Terminal Portuário	AP	C	C/L	L	C/L	C/L	C	L	L	L	L/AP
Cedência de trabalho portuário	L	L	L	L	L	L	L	-	-	L	-
Op. Terminal de Passageiros	-	AP	-	-	C	-	-	AP	-	AP	AP
Pilotagem	AP	AP	AP	AP	AP	AP	AP	AP	AP	AP	AP
Serviço de Reboques	L	AP	C	L	L	L	C/L	AP/CAS ⁵³	AP	AP	AP
Serviço de Amarração	AP	AP	AP/L ⁵⁴	AP	L	L	C/L	AP	AP	AP	AP
Agente de Navegação	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L

Legenda: C: Concessão; L: Licença; C/L: Concessão e Licença; CAS: Contrato de Aquisição de serviços

No que respeita aos serviços portuários auxiliares (pilotagem, reboque e amarração), com exceção da pilotagem que é prestada em todos os portos nacionais pelas AP, constata-se que as modalidades de prestação mais comuns são o licenciamento, nos Portos de Lisboa, Setúbal e Sines (portos de maiores dimensões), mas igualmente nos Porto de Viana do Castelo e Figueira da Foz no que respeita a serviço de reboques.. A prestação direta pela AP acontece normalmente em portos com menor dimensão (Portimão, Faro e nas Regiões Autónomas, (com exceção do Porto de Leixões onde a mesma é também prestada diretamente pela APDL) e em

⁵¹ Disponível através da hiperligação: https://www.amt-autoridade.pt/media/1697/setor-maritimo_fluvial-e-portuario.pdf.

⁵² Na coluna "Operadores portuários" não estão incluídos os portos de pesca, marinas, unidades industriais e estaleiros navais (como é exemplo na APDL). Não se incluiu, igualmente na APL, a Estação de Assistência Naval do Porto de Lisboa.

⁵³ Foi lançado o concurso público para a celebração de contrato de aquisição de serviços de reboque no ano de 2019.

⁵⁴ Este serviço foi licenciado no decorrer do ano de 2019.

Aveiro e Figueira da Foz no caso da amarração desamarração, tendo em Aveiro este serviço passado a ser prestado através de licenciamento em 01/10/2019. No Porto de Sines verifica-se uma conjugação de modalidades entre a concessão e o licenciamento⁵⁵, quer nos serviços de amarração, quer nos serviços de reboque.

Por último, no tráfego de passageiros, com exceção do terminal de cruzeiros de Lisboa que é exercido em regime de concessão,⁵⁶ os terminais de cruzeiros são geridos diretamente pelas AP.

Nas Regiões Autónomas estes serviços são prestados por licenciamento na RAM, enquanto que na RAA, coexistem concessões de terminais portuários com a prestação direta dos serviços de movimentação de carga pela AP. As empresas de estiva e as empresas de cedência de trabalho portuário prestam serviço na modalidade de licenciamento.

O Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017 estabelece, desde 24 de março de 2019, o regime de prestação de serviços portuários e as regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, que poderão ter implicações na forma e condições de prestação destes serviços. Entre outras matérias relevantes, este Regulamento prevê que o acesso ao mercado para a prestação de serviços portuários pode estar sujeito a (i) requisitos mínimos para a prestação dos serviços; (ii) limitação do número de prestadores; (iii) obrigações de serviço público; e (iv) restrições relacionadas com operadores internos.

Importa igualmente ter em consideração que o Regulamento prevê a possibilidade de o acesso ao mercado, para a prestação de serviços portuários em portos marítimos, estar sujeito ao cumprimento de requisitos mínimos *"transparentes, objetivos, não discriminatórios, proporcionados e pertinentes"*.

3.2.2. Serviços portuários auxiliares

Tendo presente os serviços portuários indicados, assim como os principais agentes envolvidos na prestação destes serviços e na gestão e organização dos portos nacionais apresenta-se de seguida, de forma sucinta, uma descrição das modalidades de prestação destes serviços⁵⁷ assim como das tarifas praticadas.

Serviços de reboque

Os serviços de reboque, podem ser prestados por via de (i) Licenciamento, cabendo às AP definir o processo de licenciamento, os direitos, os deveres dos titulares de licença e as taxas devidas pelo exercício da atividade ou por (ii) Concessão, sendo esta atribuída mediante contrato administrativo, precedido de concurso público⁵⁸.

⁵⁵ O Decreto-Lei n.º 262/2000 de 18 de outubro define que a prestação do serviço de reboque e de amarração de navios que carregam, descarregam ou transportam mercadorias perigosas a granel no porto de Sines constitui um serviço público ou de interesse económico geral. Assim subsistem no porto de Sines 2 regimes. O da concessão para os serviços de reboque e amarração de matérias perigosas, e o licenciamento para outras mercadorias.

⁵⁶ Concessão atribuída ao consórcio LCP – *Lisbon Cruise Port*, Lda, constituído pela *Global Liman Isletmeleri A.S.*, Grupo Sousa Investimentos SGPS Ld.ª, *Royal Caribbean Cruises Ltd.* e *Creuers del Port de Barcelona S.A.*

⁵⁷ Ver ANEXO IV – Legislação do setor.

⁵⁸ A duração da concessão deverá ser fixada tendo em conta os investimentos efetuados, não podendo, contudo, exceder os 10 anos

Relativamente às tarifas cobradas pelo serviço deverá ser tido em conta o constante no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, que define⁵⁹ que as tarifas serão fixadas por escalões de arqueação bruta (GT) dos navios e embarcações.

Os prestadores de serviços de reboque deverão remeter às AP, para aprovação, os seus regulamentos tarifários (onde se definem valores máximos das tarifas, procedimentos para a sua determinação e cobrança, etc.) e regulamentos de exploração (normas procedimentais, horário de funcionamento, normas de segurança, etc.). Constata-se assim que, as AP têm uma influência significativa relativamente a algumas das principais condições de prestação de serviços de reboque.

Serviços de pilotagem

Relativamente aos serviços de pilotagem, a legislação em vigor⁶⁰ prevê que os serviços de pilotagem possam ser assegurados diretamente pelas AP, ou assegurados através de uma concessão, de acordo com as normas que regulam as concessões de serviços públicos.

O preço do serviço é definido pela AP tendo em consideração o constante no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente⁶¹. As taxas cobradas por cada operação de pilotagem são assim calculadas com base numa taxa unitária em euros por operação, multiplicada pela raiz quadrada do valor da arqueação bruta da embarcação ou navio e por um coeficiente específico em função de cada serviço a efetuar⁶².

Agentes de navegação

O acesso e o exercício da atividade de Agente de Navegação num determinado porto, depende de inscrição no Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), complementada com o registo específico em cada porto em que pretenda exercer a atividade⁶³.

Outros serviços portuários auxiliares

No que se refere aos outros serviços portuários, como sejam a amarração e desamarração, armazenagem e abastecimentos aos navios, verifica-se que não existe um regime legal específico que determine as condições de prestação destes serviços portuários ainda que se encontrem identificados no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente⁶⁴.

Contudo, identificou-se, em algumas situações, a existência de regulamentos ou normas específicas definidas pelas AP que se aplicam aos serviços em consideração, como sejam a título de exemplo, o caso dos regulamentos aplicáveis aos serviços de amarração definidos nos portos de Lisboa, Setúbal e Sines, que definem um conjunto

⁵⁹ Vide os números 1,2,3 e 4 do artigo 28.º do Capítulo IV do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.

⁶⁰ A atividade de pilotagem encontra-se prevista no Decreto-Lei n.º 48/2002 de 2 de março.

⁶¹ Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.

⁶² Conforme o definido no artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.

⁶³ Nos termos do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 264/2012, de 20 de dezembro.

⁶⁴ Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.

de obrigações por parte dos prestadores (e.g., reporte de informação estatística) e os procedimentos de licenciamento para a atividade.

Releva-se que, no caso dos serviços de amarração de navios que carreguem, descarreguem ou transportem mercadorias perigosas a granel no porto de Sines, o Decreto-Lei n.º 262/2000, de 18 de outubro, define regras que visam garantir a segurança dos navios e das instalações portuárias. Essas regras traduzem-se, no essencial, na definição de obrigações de serviço público relacionadas com a garantia da prestação regular e contínua do serviço, com a qualidade do mesmo e com a prevenção e combate a acidentes nas áreas portuárias ou nos navios⁶⁵.

Verificou-se também ser comum os prestadores estarem obrigados ao cumprimento de determinadas disposições relacionadas com a disponibilidade, preços, segurança e proteção ambiental dos serviços portuários. Estas obrigações estão muitas vezes associadas aos requisitos de prestação dos serviços e que estão também expressas na legislação, nos contratos de concessão e regulamentos portuários, ou resultam igualmente dos processos de licenciamento dos prestadores.

Destaca-se ainda que, tanto para os serviços de reboque, como para o serviço de amarração e desamarração, deve ser considerado o constante no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, tendo as AP autonomia na definição dos preços⁶⁶ dos serviços portuários.

3.2.3. Operação de movimentação de carga

A atividade de operação portuária consiste na *"atividade de movimentação de cargas a embarcar ou desembarcar na zona portuária, compreendendo as atividades de estiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, terminais, armazéns e parques, bem como de formação e decomposição de unidades de carga, e ainda de receção, armazenagem e expedição das mercadorias"*⁶⁷.

A prestação deste serviço é considerada de interesse público⁶⁸, podendo ser assegurada através de uma de três formas: (i) concessão de serviço público a empresas de estiva, (ii) através de licenciamento ou (iii) prestado diretamente pela própria AP. Constata-se, contudo, que o regime de licenciamento apenas deverá ser aplicado nas situações em que se verifica, após a consulta prévia às empresas de estiva em atividade, a possibilidade de o concurso ficar deserto, ou *"se reconheça por resolução do Conselho de Ministros, a existência de interesse estratégico para a economia nacional na manutenção deste regime"*⁶⁹. Por sua vez, a *"autoridade portuária apenas pode exercer diretamente a atividade de operação portuária em caso de insuficiente prestação de serviço por*

⁶⁵ O artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 262/2000, de 18 de outubro, concretiza estas obrigações: "As obrigações de serviço público a impor à concessionária serão, sem prejuízo de outras que venham a ser fixadas pela APS - Administração do Porto de Sines, S. A., as seguintes: a) Utilização de unidades com potência de tracção adequada aos navios e aos terminais; b) Utilização de modos de propulsão ou capacidade de manobras requeridos pela natureza dos navios assistidos; c) Exigência de activação permanente de unidade equipada com meios de combate a incêndio e ou a derrames poluentes; d) Exigência de equipamentos de prevenção e segurança a bordo de todas as unidades; e) Fixação de regras de actualização tecnológica, nomeadamente através do estabelecimento de um limite de idade das unidades que constituem o trem naval afecto à concessão".

⁶⁶ Neste contexto deverão também ser tidas em consideração as orientações emitidas pela AMT quanto à aprovação de regulamentos tarifários das administrações portuárias (Deliberação n.º 1025/2018, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro de 2018).

⁶⁷ Esta atividade encontra-se prevista no Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto.

⁶⁸ Artigo 3º do capítulo II do Decreto-Lei 298/93 de 28 de agosto.

⁶⁹ N.º 3 do Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto.

*empresa de estiva ou para assegurar a livre concorrência, devendo neste caso ser previamente ouvida Autoridade da Concorrência*⁷⁰.

As entidades que exercem esta atividade em terminais de uso privativo⁷¹, não estão obrigadas ao cumprimento de diversos requisitos que a legislação, nos termos do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, estabelece para o acesso e exercício da atividade em terminais de serviço público. Com efeito, as concessões de uso privativo não possuem um enquadramento jurídico específico, sendo consideradas utilizações dominiais no âmbito dos recursos hídricos, estando desta forma, subordinadas ao Regime Jurídico de Gestão do Domínio Público e de Utilização de Recursos Hídricos⁷².

Neste contexto, destaca-se igualmente o facto de a duração dos contratos das concessões de terminais de uso público estarem limitadas a 30 anos (salvo a existência de diploma legislativo que institua de forma diferente), enquanto as concessões de terminais de uso privativo se encontrarem limitadas a 75 anos. A este propósito a AMT, em maio de 2016, apresentou uma Pronúncia⁷³ em que concluiu que *"a coexistência de dois modelos cria inquestionavelmente distorções de concorrência uma vez que os requisitos técnicos e a duração máxima dos contratos que a lei consagra para um e para outro são consideravelmente distintos"*. Nesta pronúncia, a AMT recomenda a revisão do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, que estabelece o Regime Jurídico da Operação Portuária⁷⁴, no sentido de designadamente⁷⁵:

- *Alargar os requisitos inerentes à operação portuária aos terminais de uso privativo, explicitar os critérios em que este último tipo de concessão pode ser atribuída e sujeitar, quer os terminais de serviço público, quer os terminais de uso privativo, às mesmas exigências, nomeadamente em matérias de reporte de informação e níveis mínimos de atividade;*
- *Eliminar a limitação de 30 anos do prazo da duração máxima da concessão do Regime Jurídico da Operação Portuária, duração essa que deverá ser definida em função dos investimentos necessários aos objetivos contratuais da concessão, a par da remuneração do capital;*
- *Permitir a possibilidade de uma Administração Portuária, na sua estratégia para tornar o seu porto mais competitivo, escolher entre os modelos de concessão e de licenciamento na prestação ao público da atividade de movimentação de cargas, otimizando o investimento, qualidade e eficiência do serviço prestado, mas não suscetível de comprometer o paradigma de concorrência inclusiva, acautelando eventuais situações de distorção da concorrência".*

No que respeita aos preços praticados pela atividade de movimentação de carga em terminais de uso público, a legislação define apenas para as concessões de serviço público que: *"as taxas máximas a praticar, dentro da área afeta à concessão, na realização das operações, prestação de serviços e uso das instalações, constarão de regulamento a elaborar pela concessionária, nos termos contratualmente definidos..."*. No âmbito dos terminais

⁷⁰ N.º 4 do Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto.

⁷¹ N.º1 do Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 293/93, de 28 de agosto: "Os titulares de direitos de uso privativo de parcelas do domínio público, de concessões de exploração de bens dominiais, de concessões de serviço público ou de obras públicas portuárias podem realizar livremente, na área que lhes está afeta, operações de movimentação de cargas, desde que as mercadorias provenham ou se destinem ao seu próprio estabelecimento industrial e as operações se enquadrem no exercício normal da atividade prevista no respetivo título de uso privativo ou no objeto da concessão".

⁷² Apenas se poderão movimentar mercadorias que provenham ou se destinem ao próprio estabelecimento industrial.

⁷³ Pronúncia 6/2016 sobre as distorções de concorrência na operação portuária advenientes de disparidades da organização dos sistemas portuários na Europa e associadas à transposição da Diretiva 214/23/UE e da proposta de Regulamento do Parlamento e do Conselho Europeu, publicada no sítio da internet da AMT em: <https://www.amt-autoridade.pt/pronuncias-e-pareceres/pronuncias/pronuncia-nº-62016-regulacao-da-mobilidade-e-transportes-distorcoes-de-concorrancia-na-operacao-portuaria/>

⁷⁴ E consequentemente também do Decreto-Lei n.º 324/94, 30 de dezembro, que aprova as bases gerais das concessões de serviço público e de uso privado de movimentação de cargas em áreas portuárias.

⁷⁵ Ponto 51.1 da pronúncia n.º 6/2016 – "Distorções de Concorrência na Operação Portuária".

de uso privativo a legislação nada refere, na medida em que movimentam carga exclusivamente proveniente ou destinada à própria unidade industrial.

No caso das atividades relacionadas com as operações portuárias as obrigações de serviço público encontram-se definidas nas cláusulas dos respetivos contratos de concessão, relacionando-se com as características de regularidade e continuidade do serviço público, não se constatando evidências da existência de regulamentos específicos emitidos pelas AP aplicáveis a este tipo de serviços.

Ainda relativamente ao enquadramento legislativo da operação portuária, refira-se que existe, também neste âmbito, um regime jurídico do trabalho portuário, considerando-o como *“o prestado nas diversas tarefas de movimentação de cargas nas áreas portuárias de prestação de serviço público e nas áreas portuárias de serviço privativo, dentro da zona portuária”*⁷⁶.

Em Portugal, a operação de movimentação de carga é comumente assegurada nos terminais portuários concessionados, identificando-se algumas situações em que os serviços são prestados por licenciamento ou diretamente pelas AP⁷⁷. Os portos da Figueira da Foz e do Algarve são os únicos que asseguram integralmente o serviço com base em licenças. Por outro lado, nos portos de Leixões e Viana do Castelo existem cais livres.

Refira-se que uma parte significativa dos operadores portuários nacionais estão assimilados em grupos económicos. Destacando-se o grupo *Yilport*, o grupo *E.T.E.*, o grupo *Galp Energia* e o grupo *PSA Portugal Pte, Ltd.* que juntos representam cerca de 78% das quantidades movimentadas.

⁷⁶ Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro, que procede à alteração e republicação do Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto, que estabelece o regime jurídico do trabalho portuário.

⁷⁷ Para informação detalhada ver o [Anexo II – Caracterização dos operadores por porto e terminais](#).

4. Entidades administrativas do Ecosistema Portuário

4.1. O Regulador - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Conforme referido na seção anterior, a AMT é o regulador económico independente do setor dos transportes e das respetivas infraestruturas, englobando todos os modos de transporte com a exceção do aéreo⁷⁸.

São atribuições da AMT, como entidade reguladora do Ecosistema Portuário, regular as atividades comerciais no setor portuário, designadamente de exploração portuária. A AMT deve também definir, através de regulamentos, as regras necessárias à aplicação de normas e resoluções emanadas da Organização Marítima Internacional, da União Europeia e de outros organismos internacionais de normalização técnica, na vertente económica do setor portuário.

O desenvolvimento do presente relatório vem reforçar o acompanhamento estatístico que a AMT efetua ao setor portuário, através de relatórios mensais e anuais⁷⁹, o qual tem estado sobretudo focado na evolução da movimentação de cargas nos portos do Continente. A este respeito, destaca-se o relevante conjunto de informação que a AMT recolhe e analisa no âmbito da apreciação e aprovação anual das propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias⁸⁰.

A Tabela 5 identifica as principais ações levadas a cabo pela AMT, no âmbito do Ecosistema Portuário:

Tabela 5 – Principais ações da AMT no âmbito do Ecosistema Portuário	
Áreas de atuação	Ações levadas a cabo pela AMT
Política tarifária, incluindo a formação de preços e tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Emissão de linhas de orientação para a elaboração e aprovação das propostas de revisão de Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias do Continente (Deliberação n.º 1025/2018); • Parecer da AMT relativamente aos Projetos de Decreto-Lei e de Portaria para implementação da Fatura Única Portuária por Escala de Navio (2016); • Avaliação e aprovação anual dos regulamentos de tarifas das administrações portuárias do Continente, desde o início das funções da AMT em 2015;
Qualidade e os níveis de serviço	<ul style="list-style-type: none"> • Decisão que pôs fim ao regime de exclusividade na prestação de serviços de reboque com origem/ destino no estaleiro naval da Mitrena (2018); • Emissão de parecer prévio vinculativo relativo ao lançamento por parte do Governo Regional da Madeira de um concurso público internacional para o estabelecimento de uma linha ferry para transporte de passageiros entre o Continente e aquela Região Autónoma (2017), serviço este que operou durante os meses do verão de 2018 e 2019;
Direitos e interesses dos consumidores	<ul style="list-style-type: none"> • Emissão de pronúncia para definição da “Estratégia Portugal 2030” no âmbito do quadro financeiro plurianual pós-2020, com a visão relativamente à área da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, incluindo os principais desafios e oportunidades inerentes ao novo quadro financeiro (2018);

⁷⁸ Refira-se que a aviação tem o seu próprio regulador económico independente, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC).

⁷⁹ Relatórios disponíveis na seguinte hiperligação - [\[Link\]](#).

⁸⁰ Vide: Orientações para a elaboração de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias.

<p>Concorrência nos e para os mercados</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Relatórios de acompanhamento mensal e anual do Mercado Portuário; • Emissão dos pareceres prévios vinculativos relativos ao procedimento concursal para a atribuição da concessão, no regime BOT (<i>Build Operate Transfer</i>), do novo Terminal Vasco da Gama no porto de Sines, e ao ajustamento das condições do Contrato de Concessão do Terminal de Contentores de Sines, designado por "Terminal XXI", no âmbito da respetiva renegociação e prorrogação (2019); • Emissão de parecer sobre a operação de concentração Ccent/2019/61 – ETF/Portugs – que consiste na aquisição de controlo exclusivo sobre a Portugs - Consultoria, Lda. ("Portugs"), sociedade que detém a totalidade do capital social da Svitzer Portugal - Reboques Marítimos, S.A., pela sociedade ETF - Empresa de Tráfego do Funchal, Lda. ("ETF"); • Emissão de parecer sobre a operação de concentração Ccent 2018/10 Servinoga/NOVASTIVA*Agilima - A operação de concentração em causa consiste na aquisição, pela Servinoga S.L. ("Servinoga"), a empresa holding do grupo internacional Nogar, do controlo exclusivo sobre as empresas NOVASTIVA - Operações Portuárias Estiva Tráfego de Viana, Lda. ("Novastiva") e AGILIMA - Agentes de Navegação, Lda. ("Agilim"), em conjunto empresas "Adquiridas", mediante a aquisição da totalidade das ações representativas dos respetivos capitais sociais; • Emissão de parecer sobre a operação de concentração Ccent 2017/34 - A operação de concentração em causa consiste na aquisição pela sociedade ETF - Empresa de Tráfego do Funchal, Lda. ("ETF"), do controlo exclusivo da Marmod - Transportes Marítimos Intermodais, S.A. ("Marmod") cuja totalidade do capital social é atualmente detida pela Masterinvest, SGPS, S.A. ("Masterinvest"); • Emissão de pareceres prévios vinculativos sobre a renovação dos contratos de concessão do Terminal de Contentores de Leixões e do Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões (2017); • Pronúncia⁸¹ relativa às distorções de concorrência na operação portuária advenientes de disparidades na organização dos sistemas portuários na Europa, e associadas à transposição da Diretiva 2014/23/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão, e à proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos (2016); • Memorando⁸² de Análise e Sugestões de Alterações ao Projeto de Revisão do Código dos Contratos Públicos Relativas a Concessões, em Particular no Contexto Portuário (2016); • Parecer da AMT⁸³ relativamente ao projeto de decreto-lei que procede à alteração do Código dos Contratos Públicos, consubstanciado numa análise e sugestões de alterações ao projeto de Revisão do Código dos Contratos Públicos relativas a Concessões, em particular no contexto portuário (2016); • Parecer⁸⁴ relativo ao "Estudo sobre concorrência no mercado portuário", AdC (2015); • Emissão de parecer sobre a operação de concentração Ccent 2015/57 – Yilport/ME Logistic* Tertir, A presente operação de concentração, notificada a 14 de dezembro de 2015, consiste na aquisição pela Yilport Holding, A.S., do controlo exclusivo da Mota-Engil Logística, SGPS, S.A. e da Tertir, Terminais de Portugal, S.A., mediante a aquisição de ações correspondentes a 100% do respetivo capital social. A presente operação não abrange as empresas Tersado- Terminais Portuários do Sado, S.A., Takargo - Transporte de Mercadorias, S.A., STM Term Mozambique - Sociedade de Terminais de Moçambique, Lda., LogZ - Atlantic Hub, S.A., Tertir Peru, S.A. e Tirtife - Terminais de Aveiro, S.A..
---	---

4.2. Outras entidades do Ecosistema Portuário

De seguida apresentam-se as principais instituições públicas com relevância para o ecossistema.

Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos

A Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) foi criada em 2012 através do Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro, em resultado da fusão do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM) e da Direção-Geral das Pescas e Aquicultura (DGPA) e é um serviço da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa. Tem como missão "o desenvolvimento da segurança e

⁸¹ Pronúncia n.º 6 de 23 de maio de 2016.

⁸² Memorando n.º 5 de 21 de setembro de 2016.

⁸³ Memorando n.º 5 de 2016.

⁸⁴ Parecer n.º 2/AMT/PDC/2015, no âmbito da consulta pública do estudo da AdC ao mercado portuário.

dos serviços marítimos, incluindo o setor marítimo-portuário, a execução das políticas de pesca, da aquicultura, da indústria transformadora e atividades conexas, a preservação e conhecimento dos recursos marinhos, bem como garantir a regulamentação e o controlo das atividades desenvolvidas nestes âmbitos”.

Tabela 6 – Principais funções da DGRM estipuladas no Decreto-lei n.º 49/2012, de 29 de fevereiro	
Administração Marítima	<ul style="list-style-type: none"> • À Administração Marítima compete a garantia da qualidade do registo de navios da Bandeira Portuguesa, garantir o cumprimento dos requisitos de segurança e proteção nas novas construções, navios em serviço e instalações portuárias, bem como proceder à credenciação das escolas de formação e certificação de marítimos.
Autoridade Nacional de Pesca	<ul style="list-style-type: none"> • À ANP compete o exercício das funções de Autoridade de Pesca nos termos do disposto no regime de Controlo da União e no regime que visa prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN).
Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> • À ANCTM compete garantir a eficiência e a eficácia do controlo do tráfego marítimo nas áreas de intervenção dos serviços de controlo de tráfego marítimo, emitir normas regulamentárias, supervisionar o funcionamento dos centros de controlo e manter a certificação dos técnicos, credenciação das entidades formadoras e reconhecimento dos cursos.
Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos	<ul style="list-style-type: none"> • À ACPTMP compete garantir e assegurar a maior proteção possível dos setores marítimo e portuário, através da introdução de medidas de proteção aplicáveis às instalações portuárias e aos navios em viagens internacionais e em viagens domésticas, nos termos definidos na lei.
Autoridade Nacional de Imersão de Resíduos	<ul style="list-style-type: none"> • À ANIR compete a seleção e georreferenciação dos locais de imersão de dragados no mar, bem como o acompanhamento da monitorização ambiental destes locais, e ainda o envio à Comissão OSPAR do Relatório anual de todas as operações de imersão no mar realizadas em Portugal, assegurando a manutenção do bom estado ambiental no meio marinho.

Autoridade Marítima Nacional

A Autoridade Marítima Nacional (AMN) é a estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que possuem competências ou desenvolvem ações enquadradas no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima. Compreende a Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), a Polícia Marítima, a Comissão do Domínio Público Marítimo (CDPM) e o Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional (CCAMN), tendo cada um destes órgãos identidade, estrutura e regime próprios.

Nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, cabe à AMN coordenar as atividades a executar pela Marinha, pela DGAM e pelo Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), nos espaços dominiais públicos e marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

A DGAM está integrada no Ministério da Defesa Nacional, é dotada de autonomia administrativa e responsável pela direção, coordenação e controlo das atividades exercidas no âmbito da AMN.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), cuja orgânica foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro (e objeto de alterações), republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio é um organismo da administração indireta do Estado, que exerce funções de “regulação técnica” no setor dos transportes, englobando os modos rodoviário, ferroviário, marítimo e fluvial, bem como as respetivas infraestruturas⁸⁵. As suas atribuições genéricas incluem (i) a regulamentação técnica, (ii) o licenciamento, (iii) a certificação e o acesso à atividade, (iv) a fiscalização e (v) a representação do Estado enquanto concedente.

Na Tabela 7 estão identificadas as principais atribuições do IMT no contexto do Ecossistema Portuário.

⁸⁵ No que respeita ao modo aéreo, a lei prevê que o IMT possa exercer a função de representante do Estado enquanto concedente.

Tabela 7 – Principais atribuições do IMT. Relativa ao setor dos portos comerciais e transportes marítimos estipuladas no n.º 5 do art.º 3.º do Decreto-lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, republicado no anexo do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio (para cada atribuição, indica-se a alínea respetiva)

Tema	Atribuições
Políticas públicas e legislação	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuir para a definição e atualização das políticas de planeamento civil de emergência, na área do transporte marítimo (alínea e);
Gestão da infraestrutura e representação do Estado enquanto concedente	<ul style="list-style-type: none"> • Promover, em articulação com os serviços competentes da área do mar, a elaboração, avaliação, acompanhamento e revisão dos instrumentos de planeamento e ordenamento para o setor portuário comercial, componente económica dos transportes marítimos e via navegável do Douro, assegurando a sua articulação com os demais instrumentos de gestão territorial (alínea a);
Acesso à atividade e qualidade dos níveis de serviço	<ul style="list-style-type: none"> • Acompanhar as atividades de serviços de transporte marítimo e de exploração portuária, autorizando, licenciando e fiscalizando as entidades do setor em cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis ao setor, sem prejuízo das atribuições da AMT enquanto autoridade reguladora (alínea c); • Assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis ao setor, no âmbito das suas atribuições e competências (alínea d); • Regulamentar a atividade das entidades que atuam no setor marítimo-portuário, no âmbito das suas atribuições, designadamente aprovando normas administrativas de regulamentação, em articulação com os serviços competentes da área do mar (alínea f).

Autoridade da Concorrência

A Autoridade da Concorrência (AdC) é uma entidade administrativa independente, criada em 2003, com poderes transversais sobre a economia portuguesa para a aplicação das regras de concorrência, em coordenação com as entidades reguladoras setoriais.

A AdC tem por missão assegurar a aplicação das regras de promoção e defesa da concorrência⁸⁶ nos setores privado, público, cooperativo e social, no respeito pelo princípio da economia de mercado e de livre concorrência, tendo em vista o funcionamento eficiente dos mercados, a afetação ótima dos recursos e os interesses dos consumidores, de acordo com os seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto.

Em dezembro de 2018 a AdC publicou o **Estudo sobre a Concorrência no Setor Portuário**, que encerrou a análise à concorrência no setor portuário, bem como avaliação do impacto concorrencial do quadro legislativo e regulatório nacional aplicável ao setor, resultado de uma colaboração com a OCDE, entre abril e julho de 2018.

Do referido estudo resultou um conjunto de recomendações ao Governo e às AP, designadamente quanto à adoção de medidas de promoção das condições de concorrência pelo mercado nas concessões de terminais portuários, à liberalização do acesso aos mercados de serviços de reboque portuário e de pilotagem e a redefinição do modelo de governação dos portos.

A AMT, na qualidade de regulador setorial, foi consultada e emitiu o respetivo parecer. Em face desta pronúncia, apresenta-se, de seguida, a posição das duas entidades, relativamente às questões mais relevantes:

⁸⁶ Lei da Concorrência – Lei n.º 19/2012, de 8 de maio - estabelece o regime jurídico aplicável à concorrência.

Tabela 8 – Recomendações ADC versus posição da AMT, ao Ecosistema Portuário

Tema	AdC	AMT
<p>Redefinição do modelo de governação dos portos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Separação clara das atividades de i) regulação; ii) administração portuária e iii) prestação de serviços e exploração de terminais portuários; • As administrações portuárias devem ter a promoção da utilização eficiente das infraestruturas, do bom desempenho dos serviços portuários e do valor gerado para os utilizadores dos portos, tomando em consideração a promoção da concorrência; • As receitas das administrações portuárias não devem ultrapassar o estritamente necessário para garantir a sua sustentabilidade económico-financeira e a sua capacidade para financiar os investimentos da sua responsabilidade. As administrações portuárias deverão estabelecer uma política de distribuição de dividendos que leve em consideração o plano de investimento dos portos; • As administrações portuárias devem estar obrigadas a publicar um conjunto alargado de indicadores de eficiência e de produtividade dos portos. 	<p>Sugere-se equacionar a revisão do Regime Jurídico da Operação Portuária, visando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aperfeiçoamento da aplicação do modelo de <i>landlord port</i> aos contratos de concessão, dotando-os de mecanismos capazes de promover o alinhamento dos interesses das partes, num ambiente de minimização de assimetria de informação, acomodando com maior acuidade as preocupações das AP associadas à escassez de recursos, oferta e procura de serviços, eficiência económica, eficiência operacional, concorrência e formação de preços, adequação tecnológica e, de um modo geral, o fomento a atividade económica associada ao porto; • Harmonização de soluções e conceitos com o Código dos Contratos Públicos, Lei da Água e Regime do Património do Estado; • Preparação de procedimentos pré-contatuais para estimular a apresentação de propostas que maximizem a satisfação do interesse público prosseguido pelo contrato de operação portuária; • Consideração de regras sobre obrigações e incentivos de desempenho, com o reporte de informação ou de auditoria e acompanhamento do regulador setorial; • Fixação de regras de transparência, nomeadamente de divulgação de preços praticados.
<p>Promoção das condições de concorrência pelo mercado nas concessões de terminais portuários</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Os critérios de adjudicação dos contratos devem ser objetivos, não discriminatórios, proporcionais e coerentes com o objetivo da concessão; • Para concessões com uma duração superior a cinco anos, o prazo deve ser limitado ao período razoavelmente previsto para que o concessionário possa recuperar o investimento efetuado e obter uma remuneração do capital investido em condições de exploração normais, tendo em conta objetivos contratuais específicos estabelecidos, em linha com a Diretiva 2014/23/EU; • Os contratos devem resultar numa efetiva transferência de risco para o concessionário; • Deve prosseguir-se uma redução das rendas variáveis dos contratos de concessão, em benefício dos utilizadores dos terminais; • Sem prejuízo da recomendação anterior, caso se esteja num processo de renegociação, recomenda-se 	<p>Revela-se imprescindível a revisão do Regime Jurídico da Operação Portuária, no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alargar os requisitos inerentes à operação portuária aos terminais de uso privativo, explicitar os critérios em que este último tipo de concessão pode ser atribuída e sujeitar, quer os terminais de serviço público, quer os terminais de uso privativo, às mesmas exigências; • Eliminar a limitação de 30 anos do prazo da duração máxima da concessão do Regime Jurídico da Operação Portuária, duração essa que deverá ser definida em função dos investimentos necessários aos objetivos contratuais da concessão, a par da remuneração do capital; • Permitir a possibilidade de uma Administração Portuária, na sua estratégia para tornar o seu porto mais competitivo, escolher entre os modelos de concessão e de licenciamento na prestação ao público da atividade de movimentação de cargas, otimizando o investimento, qualidade e eficiência do serviço prestado, mas não suscetível de comprometer o paradigma de

que nessa oportunidade se proceda à redução das rendas variáveis cobradas ao concessionário e, como contrapartida, se reduza o prazo restante da concessão ou a duração da eventual extensão de prazo.

concorrência inclusiva, acautelando eventuais situações de distorção da concorrência;

- Em linha com o aspeto anterior, possibilitar a conformação legal do recurso, nos casos justificáveis, ao regime de licenciamento na prestação ao público da atividade de movimentação de carga nos portos, obviando à situação de incumprimento atualmente verificada na aplicação daquele regime.

5. Infraestrutura Portuária em Portugal Continental

Neste capítulo, faremos uma análise à situação concreta de cada um dos portos e dos seus terminais, do ponto de vista das condições das infraestruturas, ao nível marítimo e terrestre, das áreas de armazenagem, dos períodos de funcionamento e da evolução digital. Apresenta-se, igualmente, a caracterização dos vários terminais por porto, nomeadamente quanto aos investimentos realizados pelas concedentes e pelas concessionárias. Por último, apresenta-se uma análise *benchmarking* com um dos principais concorrentes do Porto de Sines, o porto espanhol de Valência.

Os dados analisados resultam de um pedido de informação efetuado em julho de 2020, que embora tenha incidido essencialmente no ano de 2019, apresentava para alguns indicadores evoluções desde o ano de 2012.

5.1. Caracterização da infraestrutura

Decorrente dos termos da Constituição, as infraestruturas portuárias em Portugal integram o domínio público marítimo, encontrando-se na esfera do Estado, sendo comum recorrer-se à figura da concessão de serviço público de movimentação de carga em áreas portuárias, colocando a exploração dos terminais portuários na esfera do setor privado por um determinado período de tempo, mediante a realização de concurso público, conforme decorre do regime jurídico da operação portuária⁸⁷ e da aplicação das respetivas bases gerais⁸⁸.

Em Portugal Continental, e no âmbito das seis AP que gerem a infraestrutura portuária de nove portos comerciais, que incluem dois terminais de cruzeiros, a infraestrutura apresenta condições distintas consoante a localização geográfica de cada porto e respetivos terminais, as características físicas, operacionais e de navegabilidade de acesso de cada porto, nomeadamente os fundos disponíveis, tendo os mesmos consequências na dimensão dos navios que recebem, assim como da ligação destes com a rede nacional de transportes.

Todos os portos em Portugal Continental dispõem de terminais portuários de movimentação de carga geral fracionada, já a carga contentorizada dispõe de terminais em todos os portos do sistema portuário principal (i.e., Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines) e num porto do sistema portuário secundário, o da Figueira da Foz.

A Tabela 9, apresenta nas diversas infraestruturas portuárias em Portugal Continental as suas principais características terrestres e marítimas. Destacando-se, claramente, as diferenças entre os vários portos nacionais, quer ao nível da sua dimensão (terrapleno⁸⁹), da zona operacional do cais (profundidade da área de manobra e comprimento do cais acostável) o que, naturalmente, influencia a operacionalidade, o tipo de mercadorias movimentadas, demonstrando que existe uma “vocação/especialização” em cada um dos portos.

⁸⁷ A adjudicação das concessões é feita mediante concurso, a empresas de estiva, nos termos do Decreto-lei n.º 298/93, de 26 de agosto.

⁸⁸ As bases gerais das concessões de serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias são estabelecidas pelo Decreto-Lei nº 324/94, de 30 de dezembro.

⁸⁹ terrapleno portuário (parque de contentores, área de desconsolidação de cargas, estacionamento dos equipamentos portuários entre outros).

Tabela 9 – Caracterização da Infraestrutura Portuária - Área, postos de acostagem, fundos e largura de entrada (Fonte: AP)

Portos	Área terrestre do porto			Área marítima do porto			
	Área terrapleno total (m ²)	Área afeta a atividades de movimentação de carga (m ²)	N.º de postos de acostagem para movimentação de carga	Área marítima sob jurisdição da AP (m ²)	Fundo de bacia de acostagem (Z.H.) (m)	Fundos do canal de acesso ao Porto (Z.H.) (m)	Largura da entrada (m)
VDC	1 260 981	163 000	4	2 322 229	-5,5 a -9,0	-8,0	150
LEI	1 865 972	710 816	28	2 883 908	-6,0 a -30,0	-12,0	220
AVE	8 638 815	1 422 502	26	8 579 911	-10,0 a -12,0	-12,0	220
FDF	1 327 780	116 110	7	2 550 000	-6,0	-7,0	120
LIS	5 344 000	1 227 000	39	316 000 000	-6,0 a -13,0	-18,0	250
SET	2 077 330	2 077 330	20	161.256.685	-9,5 a -12,0	-13,0	200
SIN	6 540 000	1 611 418	11	147 500 000	-12,0 a -28,0	n/a	2 000
FAO	940 000	170 573	2	3 590 000	-8,0	8,0	150

Da análise dos dados da Tabela 9 verifica-se, em síntese, que: (i) o Porto de Aveiro é o que dispõe de maior área de terrapleno (8.638.815 m²), seguindo-se o Porto de Sines (6.540.000 m²) e o Porto de Lisboa (5.344.000 m²); (ii) já no que respeita à área afeta à movimentação de cargas, fator importante na eficiência operacional dos terminais, o Porto de Setúbal surge em primeiro lugar (2.077.330 m²) seguido pelo Porto de Sines (1.611.418 m²) e pelo Porto de Aveiro (1.422.502 m²); (iii) quanto ao número de postos de acostagem para movimentação de cargas, constata-se que o Porto de Lisboa detém o maior número (39), seguindo-se o Porto de Leixões com 28 e o Porto de Aveiro com 26; (iv) quanto à área marítima sob jurisdição da Administração Portuária, relevante na avaliação do potencial de expansão do porto e das atividades portuárias, constata-se que o Porto de Lisboa é, de longe, o que maior área administra (316.000.000 m²), a que se segue o Porto de Setúbal (161.256.685 m²) e o Porto de Sines (147.500.000 m²); (v) no que respeita aos fundos do canal de acesso ao porto, restrição importante face à evolução da dimensão e calado dos navios, vemos que o Porto de Sines, por ser um porto de mar, surge em primeiro lugar, seguindo-se o Porto de Lisboa (-18 ZH) e o Porto de Setúbal (-13 ZH); (vi) relativamente ao fundo da bacia de acostagem, fator relevante para a eficiência e desenvolvimento operacional dos terminais portuários, deduz-se que o Porto de Sines surge em primeiro lugar (-12 a -28 ZH) seguindo-se o Porto de Leixões (-6 a -30 ZH) e o Porto de Lisboa (-6 a -13 ZH). (vii) no que respeita à largura da entrada, elemento importante para avaliar a capacidade de receção de navios em função da sua dimensão, o Porto de Sines é, de longe, o primeiro (2.000 m) seguido do Porto de Lisboa (250 m) e dos portos de Leixões e Aveiro, ambos com 250 m.

5.2. Os Portos e a transição digital

O setor marítimo-portuário apresenta uma diversidade de intervenientes com funções díspares, estabelecendo entre si diversas e diferentes relações comerciais. Contudo, até há poucos anos em Portugal a informação não estava acessível a todos os intervenientes em tempo real, tendo-se gerado a necessidade de criação de uma plataforma on-line com toda a informação disponível, não só na componente ligada às operações portuárias dos navios que escalam os portos, como também à tramitação subsequente das mercadorias, assim como, um documento único de cobrança. É desta forma que nasce a Janela Única Portuária (JUP). Também a Diretiva 2010/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, veio impor a simplificação e

harmonização dos procedimentos administrativos aplicados ao transporte marítimo, através da normalização da transmissão eletrónica de informações e da racionalização das formalidades de declaração, sendo aplicável ao transporte marítimo para os navios à chegada e à partida de portos dos Estados-Membros.

Com a JUP, o EPN iniciou o percurso de evolução digital, a que se seguiu a Janela Única Logística (JUL)⁹⁰, uma ferramenta de gestão dos fluxos informacionais de toda a cadeia logística que simplifica e desmaterializa os procedimentos, facilitando o relacionamento entre os representantes dos meios de transporte e cargas, prestadores de serviços e autoridades no porto. A JUP veio implementar o conceito de balcão único virtual i.e., um ponto único de contacto do porto disponibilizado a todos os seus utentes, o que permite aumentar a eficiência das cadeias logísticas e as economias de escala entre os portos e os utilizadores, maximizando, nomeadamente, a utilização das infraestruturas nacionais para o transporte de mercadorias, potenciar a intermodalidade e a utilização de transportes com maior sustentabilidade ambiental e servir como plataforma tecnológica de suporte ao porto seco. No final de 2019 a JUL já se encontra implementada em alguns dos nossos portos, sendo o Porto de Sines o que se encontra numa fase mais avançada (fase de piloto II). Importa referir que aquando da publicitação do presente relatório, a JUL encontra-se implementada ou em fase adiantada de implementação na generalidade dos portos do Continente.

Em 2016, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2016, de 16 de março, veio determinar a implementação da Fatura Única Portuária (FUP), por escala de navio, tendo sido desenvolvido um projeto-piloto no Porto de Sines, que durou até ao fim do primeiro trimestre. Atualmente, a FUP está implementada a 100% em todos os portos do Continente. Igualmente, em matéria de FUP⁹¹ existem um conjunto de entidades envolvidas para além das AP, cuja centralização num sistema de informação veio possibilitar o melhor conhecimento das suas várias componentes, tais como as Capitánias dos Portos, as entidades sanitárias, as alfândegas e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF).

Tabela 10 – Infraestrutura Portuária - Capacidade de armazenagem Digitalização dos Portos em Portugal Continental (Fonte: AP)						
Portos	Zonas de atividade logística Intra portuária (capacidade de armazenagem)				Digitalização	
	Área total coberta e descoberta (m ²)	Capacidade total de armazenagem total (Ton)	Capacidade total de armazenagem de contentores (TEU)	Taxa de ocupação da área de contentores (%)	% de operações com JUP	% de operações com FUP
VDC	159 014	173 110	ND	ND	100%	100%
LEI	471 668	ND	19 000	ND		
AVE	2 218 125	ND	ND	ND		
FDF	23 500	ND	ND	ND		
LIS	331 724	3 475 145	1 247 641	37%		
SET	801 118	ND	250 000	55%		
SIN	75 688	185 832	ND	ND		
FAO	ND	ND	ND	ND		

⁹⁰ Decreto-Lei 158/2019, de 22 de outubro, que estabelece as condições de funcionamento e acesso à Janela Única Logística (JUL), bem como da respetiva governação, gestão e operação e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2010/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e ou à partida dos portos dos Estados-Membros, na redação que lhe foi conferida pela Diretiva (UE) 2017/2109, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017.

⁹¹ Decreto-lei 6/2017, de 6 de janeiro, que cria a fatura única portuária por escala de navio.

Da leitura da Tabela 10, é possível verificar que a JUP se encontra implementada em todos os portos em Portugal Continental.

5.3. Caraterização dos Terminais

No âmbito do pedido de informação efetuado em julho de 2020, foi solicitado, às AP do Continente, informação ao nível de áreas e capacidades relativas aos terminais existentes em cada um dos seus portos⁹².

Pela informação recolhida constata-se, que existe uma multiplicidade de terminais com funções/vocações e modalidades de prestação distintas, consoante as características do seu *hinterland* e a localização das unidades industriais que processam as mercadorias importadas e responsáveis pelas exportações mais significativas, bem como as condições físicas globais das suas infraestruturas e equipamentos.

O exercício da atividade de movimentação da carga portuária e dos terminais portuários de mercadorias no Continente, sobretudo nos maiores portos, acontece, como já referido, num contexto de concessão de serviço público⁹³. Estes contratos de concessão atribuem exclusividade⁹⁴ e limitam durante um determinado período a utilização desses terminais por essas entidades⁹⁵. Contudo, identifica-se algumas situações em que os serviços são prestados através de licenciamento ou diretamente pelas AP, e que, em função da atividade, a movimentação de carga é feita por empresas de estiva (Tabela 4).

É igualmente possível afetar terminais e áreas portuárias à movimentação de cargas em serviço privativo, mediante atribuição de direitos de uso privativo de parcelas do domínio público, de concessões de exploração de bens dominiais, de concessões de serviço público ou de obras públicas portuárias.

Como atrás referido, a operação portuária pode ser prestada na modalidade de serviço público ou de uso privativo, no entanto, neste último caso, os terminais apenas poderão movimentar mercadorias que provenham ou que se destinem ao seu próprio estabelecimento industrial, devendo as operações enquadrar-se na atividade prevista no respetivo título de uso privativo⁹⁶.

No que diz respeito aos serviços portuários auxiliares, os serviços de pilotagem são prestados diretamente pelas AP, não existindo nenhuma concessão deste serviço em Portugal.⁹⁷ No caso dos serviços de reboque e amarração, as modalidades de prestação mais comuns são o licenciamento, nomeadamente nos portos de Lisboa e Setúbal. Nos portos de Leixões e de Viana do Castelo, estes serviços são prestados diretamente pela AP. Nos portos de menor dimensão como o de Aveiro e o da Figueira da Foz, o serviço de reboque é prestado em regime de concessão na APA e em regime de licenciamento na APFF, sendo a amarração/desamarração prestada diretamente na APFF, mas licenciada na AP apenas a partir de outubro de 2019. No Porto de Sines, e pela natureza das matérias movimentadas (nomeadamente as perigosas⁹⁸), estes serviços são prestados num regime misto, concessão/licenciamento.

⁹² Não foi considerada a Estação de Assistência Naval do Porto de Lisboa, os Estaleiros de Viana do Castelo, e os Estaleiros da Lisnave em Setúbal por não movimentarem mercadorias, assim como, o terminal de Porto Brandão que não apresenta atualmente atividade.

⁹³ Vide parecer n.º 2 de 14 de setembro de 2015 da AMT e memorando n.º 1 de 20 de junho de 2016 da AMT.

⁹⁴ N.º 10 do artigo 5.º da Diretiva 2014/23/EU, de 26 de fevereiro de 2014 relativa à adjudicação de contratos de concessão.

⁹⁵ Para informação mais detalhada ver capítulo 3 e/ou anexo III – legislação do setor.

⁹⁶ Artigo n.º 5 do Decreto-Lei 298/93 de 28 de agosto.

⁹⁷ Artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 48/2002 de 2 de março.

⁹⁸ Decreto-Lei n.º 262/2000 de 18 de outubro.

Seguidamente apresenta-se uma síntese da informação estatística, referente ao ano de 2019, por porto e por terminal, ao nível da modalidade de prestação da operação portuária e quantidades movimentadas, assim como os horários de funcionamento e a existência, ou não, de acessos ferroviários aos terminais.

A Tabela 11, demonstra que em Portugal Continental 37% (16) dos terminais considerados neste relatório⁹⁹ funcionam na modalidade de uso privativo, movimentando anualmente 20,5 milhões de toneladas. Destas mercadorias destacam-se os granéis líquidos - produtos petrolíferos, e gás natural, nos portos de Leixões e Sines.

Administrações Portuárias	Nº total de Terminais) ¹⁰⁰	Público		Privado	
		Nº terminais	Quantidades movimentadas (10 ³ t)	Nº terminais	Quantidades movimentadas (10 ³ t)
APDL	7	6	11 010	1	7 722
APA	5	1	522	4	4 974
APFF	1	1	1 905	0	0
APL	14	10	9 311	4	843
APSS	9	4	3 475	5	2 336
APS	7	5	34 213	2	4 674
Total	43	27	60 434	16	20 550

Na Tabela 12, identifica-se o tipo de mercadorias movimentadas em cada um dos terminais e por porto, resultando que cerca de 50% dos terminais tem acesso ferroviário. Por outro lado, constata-se que apenas os terminais dos Portos de Aveiro, Figueira da Foz, alguns terminais do porto de Lisboa e os Portos de Sines e Algarve funcionam 24h / 365 dias por ano (num total de 8.760 horas anuais).

Porto	Terminais	Tipo de carga (vocação)	Acesso Ferroviário ao terminal (S/N)	N.º de horas anuais de funcionamento
VDC	Cais Comercial (TCC)	CGF e GS e GL	×	ND
	Cais do Bugio (TCB)	CGF	×	ND
LEI	Contentores (Norte e Sul)	Contentores	✓	ND
	Carga Geral e Granéis Sólidos	CGF e GS	✓	4 320
	Petroleiro	Produtos petrolíferos	×	ND
	Ro-Ro	Ro-Ro	✓	ND
AVE	Norte, Ro-Ro e Contentores (TN-TCRR)	CGF e GS	✓	8 760
	Granéis sólidos (TGS)	CGF e GS	✓	8 760
	Granéis líquidos (TGL - Ponte-Cais 26)	GL	✓	8 760
	Granéis líquidos (TGL - Ponte-Cais 20, 22, 23)	GL	×	ND

⁹⁹ Não foram considerados, na APDL, o Terminal dos Estaleiros Navais, na APL, a Estação naval de Lisboa, o terminal de Porto Brandão e o terminal do Seixal.

¹⁰⁰ Incluindo os cais comerciais.

	Sul (TS)	CGF e GS	×	8 760
FDF	Cais comercial	CGF e GS	✓	8 760
LIS	Cimenteiro de Alhandra	GS	✓	ND
	Contentores de Alcântara (TCA)	Contentores	✓	3 528
	Contentores de Santa Apolónia (TCSA)	Contentores	✓	3 528
	Graneis Alimentares da Trafaria	Granéis Alimentares	×	3 528
	Graneis Alimentares do Beato	Granéis Alimentares	✓	3 528
	Granéis Alimentares de Alhandra	GL	✓	
	Graneis Alimentares de Palença	GL e GS	×	3 528
	Graneis Líquidos do Barreiro	GL	×	8 760
	Líquidos da Banática	GL	×	8 760
	Líquidos de Porto dos Buchos	GL	×	8 760
	Multipurpose de Lisboa	Contentores	✓	3 528
	Multiusos de Poço do Bispo	CGF	✓	3 528
	Multiusos do Beato	CGF	✓	3 528
	Do Barreiro	GS	×	3 528
SET	Multiusos Zona 1 (TMS-1)	CGF, GS, Ro-Ro, Contentores	✓	5 400
	Multiusos Zona 2 (TMS-2)	Contentores	✓	5 400
	Ro-Ro	Ro-Ro	✓	5 400
	Portuário SAPEC (TPS)	GL e GS	×	5 400
	Granéis Líquidos (TGL)	GL e GS	×	5 400
	Praias do Sado	Minérios	×	5 400
	Tanquisado	Produtos petrolíferos	×	5 400
	Termitrena	Carvão e coque	×	5 400
SECIL	Cimento	×	5 400	
SIN	Granéis Líquidos de Sines (TGL)	GL	×	8 760
	Petroquímico (TPQ)	GL	×	8 760
	Multipurpose (TMS)	CGF	✓	8 760
	Gás Natural Líquido (TGN)	GL	×	8 760
	Contentores de Sines (TCS)	Contentores	✓	8 760
Portos do Algarve	Carga Geral de Faro (TCG)	Minérios, CGF e GS	×	8 760
	Ro-Ro de Portimão	Ro-Ro	×	ND

As tabelas seguintes mostram os terminais organizados por porto ao nível do tipo e quantidades de mercadorias movimentadas face à capacidade que os mesmos disponibilizam, assim como, a sua taxa de ocupação. Deprendendo-se que apenas 7 terminais apresentam taxas de ocupação acima dos 70%, sendo que as mais elevadas são em terminais de uso privativo. Verifica-se, ainda, que 60% da atividade portuária é prestada em regime público (sendo destes 5% prestada diretamente pelas AP), movimentando 34 milhões de toneladas (1,7 milhões de toneladas diretamente pelas AP).

Na Tabela 13 Tabela 13 – Caracterização dos Terminais por Porto para o ano de 2019. **Capacidade instalada versus quantidades movimentadas, % ocupação dos terminais versus modalidade de prestação (para todos os tipos de carga com exceção de**

contentores) (Fonte: AP), em que constam todos os tipos de carga, com exceção da carga contentorizada¹⁰¹, verifica-se que Sines é o porto que mais carga movimenta (24,6 milhões de toneladas), seguindo-se de Leixões (12,7 milhões de toneladas) e de Lisboa (6,2 milhões toneladas), representando no total de Portugal Continental, 78% do volume de carga movimentada.

Tabela 13 – Caracterização dos Terminais por Porto para o ano de 2019. Capacidade instalada versus quantidades movimentadas, % ocupação dos terminais versus modalidade de prestação (para todos os tipos de carga com exceção de contentores) (Fonte: AP)

AP	Terminal	Tipo de carga (vocação)	Capacidade instalada (10 ³ t/ano)	Quantidades movimentadas (10 ³ t)	% de ocupação média do terminal	Operação portuária
APDL	Cais Comercial (TCC)	CGF, GS e GL	1 000	371	37%	Administração direta
	Cais do Bugio (TCB)	CGF	150	6	4%	Administração direta
	Porto de Viana do Castelo		0	376		
APDL	Carga Geral e Granéis Sólidos	CGF e GS	8 800	3 704	42%	Concessão de serviço Público
	Petroleiro	Produtos Petrolíferos	10 000	7 722	77%	Concessão de uso privativo
	Ro-Ro	Ro-Ro	200	1 319	NA	Administração direta
	Porto de Leixões		0	12 746		
APA	Norte, Ro-Ro e Contentores (TN-TCRR)	CGF e GS	7 800	2 143	27%	Licenciamento
	Granéis sólidos (TGS)	CGF e GS	2 100	1 384	66%	Licenciamento
	Granéis Líquidos (TGL - Ponte-Cais 26)	GL	1 480	882	60%	Licenciamento
	Granéis Líquidos (TGL-Ponte-Cais 20, 22 e 23)	GL	600	565	94%	Licenciamento
	Sul (TS)	CGF e GS	1 400	522	37%	Concessão de serviço Público
	Porto de Aveiro		0	5 495		
APFF	Cais comercial	CGF e GS	3 050	1 777	58%	Licenciamento
	Porto da Fig. Da Foz		0	1 777		
APL	Cimenteiro de Alhandra	GS	1 000	412	41%	Licenciamento
	Contentores de Santa Apolónia (TCSA)	CGF e Ro-Ro	ND	18	NA	Concessão de serviço Público
	Graneis Alimentares da Trafaria	Granéis Alimentares	2 200	1 673	76%	Concessão de serviço Público
	Graneis Alimentares do Beato	Granéis Alimentares	1 320	538	41%	Concessão de serviço Público
	Granéis Alimentares de Alhandra	GL	864	175	20%	Licenciamento
	Graneis Alimentares de Palença	GL e GS	1 570	1 094	70%	Concessão de serviço Público
	Graneis Líquidos do Barreiro	GL	850	633	75%	Concessão de serviço Público
	Líquidos da Banática	GL	400	177	44%	Licenciamento
	Líquidos de Porto dos Buchos	GL	232	80	34%	Licenciamento
	Multipurpose de Lisboa	CGF	ND	28	NA	Concessão de serviço Público
	Multiusos de Poço do Bispo	GS e Granéis Alimentares	1 150	688	60%	Concessão de serviço Público

¹⁰¹ Alguns terminais de contentores apresentam movimentação de outro tipo de carga embora residual, são exemplo o terminal de contentores de Santa Apolónia.

	Multiusos do Beato	GS, Granéis Alimentares e CGF	564	386	69%	Concessão de serviço Público
	Do Barreiro	GS	1 000	365	36%	Concessão de serviço Público
	Porto de Lisboa		0	6 266		
APSS	Multiusos Zona 1 (TMS-1)	CGF, GS, <i>Ro-Ro</i>	2 500	1 334	53%	Concessão de serviço Público
	Multiusos Zona 2 (TMS-2)	CGF	ND	458	NA	Concessão de serviço Público
	<i>Ro-Ro</i>	<i>Ro-Ro</i>	600	588	98%	Concessão de uso privativo
	Portuário SAPEC (TPS)	GL e GS	ND	610	NA	Concessão de serviço Público
	Granéis Líquidos (TGL)	GL e GS	ND	124	NA	Concessão de serviço Público
	Praias do Sado	Minérios	ND	463	NA	Concessão de uso privativo
	Tanquisado	Produtos Petrolíferos	ND	76	NA	Concessão de uso privativo
	Termitrena	Carvão e coque	ND	529	NA	Licenciamento
	SECIL	Cimento	ND	679	NA	Concessão de uso privativo
	Porto de Setúbal		0	4 862		
APS	Granéis Líquidos de Sines (TGL)	GL	28 300	16 640	59%	Concessão de serviço Público
	Petroquímico (TPQ)	GL	1 500	556	37%	Concessão de uso privativo
	Multipurpose (TMS)	CGF	7 000	3 347	48%	Concessão de serviço Público
	Gás Natural Líquido (TGN)	GL	5 102	4 118	81%	Concessão de uso privativo
	Porto de Sines		0	24 661		
APS	Carga Geral de Faro (TCG)	Minérios	0	112	NA	Licenciamento
	<i>Ro-Ro</i> Portimão	<i>Ro-Ro</i>	0	1	NA	Licenciamento
	Portos do Algarve		0	112		
Total			0	56 296		

Os terminais, petroleiro no Porto de Leixões, de granéis líquidos no Porto de Aveiro, de granéis alimentares (terminal da Trafaria) do Porto de Lisboa, de *ro-ro* no Porto de Setúbal e de gás natural no Porto de Sines, são os terminais que apresentam as maiores taxas de ocupação, situando-se acima dos 75%.

A Tabela 14 permite contrastar a capacidade instalada versus as quantidades movimentadas e taxas de ocupação dos terminais que movimentam contentores. Assim (i) com exceção do Cais Comercial do Porto da Figueira da Foz, todos os restantes terminais de carga contentorizada são geridos por entidades privadas, mediante concessão de serviço público; (ii) o terminal de contentores de Sines é o que dispõe de maior capacidade instalada (2.300.000 TEU/ano), seguindo-se os terminais (norte e sul) de Leixões (850.000 TEU/ano) e o terminal de contentores de Lisboa/Alcântara (567.641 TEU/ano); (iii) em termos de cargas movimentadas também o TCS surge em primeiro lugar (1.423.213 TEU/ano), seguindo-se os terminais de contentores (norte e sul) de Leixões (622.918 TEU/ano) e o terminal de contentores de Santa Apolónia (185.850 TEU/ano); (iv) no que respeita ao indicador de ocupação média, constata-se que é o Terminal *Multipurpose* de Lisboa que apresenta a maior taxa de ocupação (99%), a que se seguem os terminais de contentores (norte e sul) de Leixões (73%) e o TCS (62%). De salientar, a reduzida taxa de ocupação do terminal de contentores de Alcântara (25%) e a ainda mais reduzida

taxa de ocupação dos terminais Multiusos do Poço do Bispo e Multiusos do Beato com apenas 7% e 6% respetivamente.

Tabela 14 – Caracterização dos Terminais de Contentores para o ano de 2019. Capacidade instalada versus quantidades movimentadas e % ocupação dos terminais (Fonte: AP)

Porto	Terminal	Capacidade instalada (TEU/ano)	Quantidades movimentadas (TEU)	% de ocupação média do terminal	Operação portuária
LEI	Contentores (Norte e Sul)	850 000	622 918	73%	Concessão de serviço Público
FDF	Cais comercial	45 000	20 402	45%	Administração direta
LIS	Contentores de Alcântara (TCA)	567 641	140 520	25%	Concessão de serviço Público
	Contentores de Santa Apolónia (TCSA)	450 000	185 885	41%	Concessão de serviço Público
	Multiuso	130 000	128 658	99%	Concessão de serviço Público
	Multiusos Poço do Bispo	50 000	3 463	7%	Concessão de serviço Público
	Multiusos do Beato	50 000	3 114	6%	Concessão de serviço Público
SET	Multiusos Zona 1 (TMS-1)	ND	18 674	NA	Concessão de serviço Público
	Multiusos Zona 2 (TMS-2)	300 000	124 789	42%	Concessão de serviço Público
SIN	Contentores de Sines (TCS)	2 300 000	1 423 213	62%	Concessão de serviço Público

5.4. Investimentos na infraestrutura portuária

Em 2017, o Governo aprovou a *Estratégia para o aumento da competitividade da rede comercial de portos do Continente* – Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro. Esta estratégia previa um conjunto de investimentos no setor portuário de modo a adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão e evolução tecnológica dos navios, da procura e da melhoria das ligações dos portos ao respetivo *hinterland*. Pretendia-se ainda melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias e a criação de plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, de 6 de maio aprovou a nova Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM2030), que prevê “...continuar a apostar na sua maritimidade e na sua potencialidade enquanto hub atlântico nas cadeias logísticas globais de base marítima”, designadamente na aposta da componente do tráfego de carga contentorizada, na ligação com as redes de transporte internacional, na capacidade de armazenamento e processamento, nas acessibilidades marítimas e terrestres, através da implementação de planos de desenvolvimento e de manutenção das condições adequadas de operacionalidade.

A este propósito, a Tabela 15 apresenta o quadro dos investimentos realizados (desde início da concessão¹⁰² até 31/12/2019) nos terminais concessionados. Nas 26 concessões¹⁰³ apresentadas, destaca-se o seguinte: (i) nos termos dos respetivos contratos de concessão os investimentos a realizar pelas concedentes ascendem a um total de 74 milhões de euros. Contudo, o investimento efetivamente realizado foi muito superior, totalizando 147 milhões de euros (96%); (ii) o investimento das concessionárias também registou um acréscimo, mas menos significativo, passando dos 658 milhões de euros previstos para 957 milhões de euros realizados (45,5%); porém,

¹⁰² Os contratos de concessão têm diferentes datas de início.

em termos globais, verifica-se que do valor do investimento total (1.104 milhões de euros), 86,7% foi realizado pelas concessionárias e apenas 13,3% pelas concedentes.

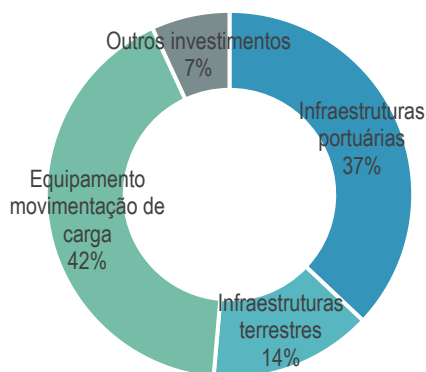
Tabela 15 – Investimentos por terminal nos Portos em Portugal Continental. (realizados pela concedente e pela concessionária) (Fonte: AP)
Unidade: 10³ Euros

Porto	Terminal	Investimento previsto no contrato de concessão		Investimento realizado até 31/12/2019	
		Pela concedente	Pela concessionária	Pela concedente	pela concessionária
LEI	Contentores (Norte e Sul)	0	103 964	0	53 152
	Carga Geral e Granéis Sólidos	0	45 271	0	20 010
AVE	Sul (TS)	0	7 210	0	6 396
LIS	Contentores de Alcântara (TCA)	8 741	30 875	8 741	37 038
	Contentores de Santa Apolónia (TCSA)	0	60 764	0	41 035
	Terminal de Cruzeiros de Lisboa ¹⁰⁴	0	24 750	4 430	27 726
	Graneis Alimentares da Trafaria	0	0	0	6 454
	Graneis Alimentares do Beato	0	0	0	10 486
	Graneis Alimentares de Palença	0	0	0	74 786
	Graneis Líquidos do Barreiro	0	0	0	2 620
	<i>Multipurpose</i> de Lisboa	0	0	0	186
	Multiusos de Poço do Bispo	0	3 257	0	4 610
	Multiusos do Beato	0	7 273	0	11 191
	Do Barreiro	0	0	0	5 144
	SET	Multiusos Zona 1 (TMS-1)	352	10 260	528
Multiusos Zona 2 (TMS-2)		0	13 672	0	12 290
Portuário SAPEC (TPS)		0	6 730	0	10 611
Granéis Líquidos (TGL)		0	3 748	0	4 152
Praias do Sado		0	ND	0	1 390
Tanquisado		0	2 700	0	329
Termitrena		0	13 139	0	13 139
SECIL		0	ND	0	182 999
SIN	Granéis Líquidos (TGL)	0	72 915	18 274	87 591
	Petroquímico (TPQ)	0	53 583	185	75 155
	Gás Natural Líquido (TGN)	0	1 409	0	0
	Contentores de Sines (TCS)	65 799	196 378	114 627	259 299
Total		74 892	657 897	146 785	957 262

A Figura 4 demonstra a tipologia dos investimentos, sendo os equipamentos de movimentação de carga os que assumem maior predominância, com 42% do investimento, seguidos das infraestruturas portuárias com 37%.

¹⁰⁴ Os cais do Terminal de Cruzeiros em Lisboa não se incluem na área concessionada, pelo que os investimentos de reabilitação dos mesmos (St^a Apolónia/Jardim do Tabaco e Cais do Trigo) foram realizados na sua maioria em anos anteriores a 2012 e ascenderam a cerca de 59 milhões de euros, com especial incidência financeira nos anos de 2007 a 2011, pelo que não constam da presente informação.

Figura 4 – Tipologia dos investimentos em concessões até 31/12/2019 (Fonte: AP)



Muito embora as concessionárias assumam grande parte dos investimentos das suas concessões ao nível das infraestruturas e equipamentos em terra, as AP têm planos de investimento mais vastos, designadamente em outros domínios como, as tecnologias de informação e comunicação, equipamentos marítimos/flutuantes, obras na envolvente, acessibilidades marítimas, entre outros.

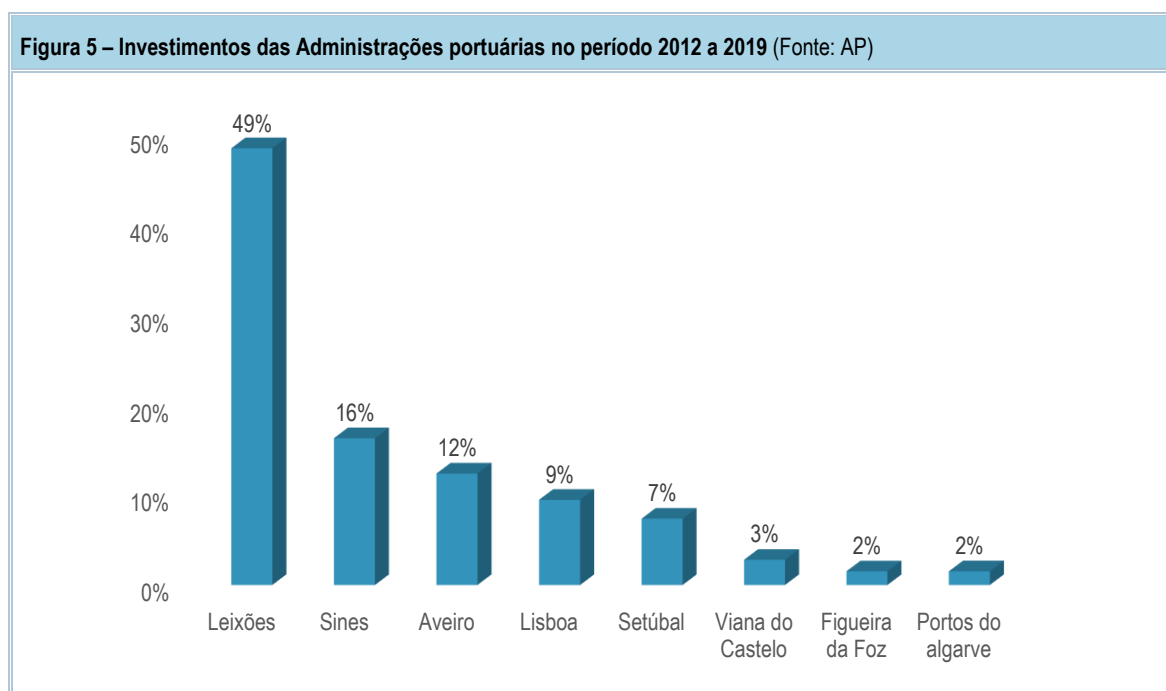
A Tabela 16 permite-nos verificar que os investimentos das AP, entre 2012 e 2019, foram maioritariamente em acessibilidades marítimas (com 54% do investimento), em tecnologias de informação e comunicação (9%), em especial nos Portos de Leixões e de Sines e, ainda, na rubrica "outros", com investimentos das AP em redes elétricas de alta e média tensão, designadamente em Sines. Na análise da informação constante da tabela, pode também verificar-se o investimento em equipamentos, assumindo esta rubrica um peso de 9% no total dos investimentos das AP, em especial no Porto de Leixões.

Tabela 16 – Investimentos das Administrações Portuárias nos Portos Nacionais. Investimentos por porto e tipologia no período, 2012 a 2019. (Fonte: AP) Unidade: 10³ Euros

Porto	Aquisição de terrenos	Acessibilidades marítimas e infraestruturas	Equipamentos	Tecnologias de informação e comunicação	Outros	Total	% Investimento
VDC	2 542	2 572	936	58	1 425	7 533	3%
LEI	4 493	62 933	13 597	14 366	35 344	130 732	49%
AVE	0	30 901	0	323	2 142	33 366	12%
FDL	0	1 806	0	161	2 122	4 089	2%
LIS	0	6 290	2 675	2 668	13 856	25 489	9%
SET	0	12 413	679	759	6 012	19 863	7%
SIN	4	26 981	1 951	4 118	10 876	43 931	16%
FAO	0	535	101	368	263	1 268	0%
PRM	0	1 330	72	627	797	2 826	1%

Total	7 039	145 761	20 011	23 450	72 836	269 097	100%
%	3%	54%	7%	9%	27%	100%	

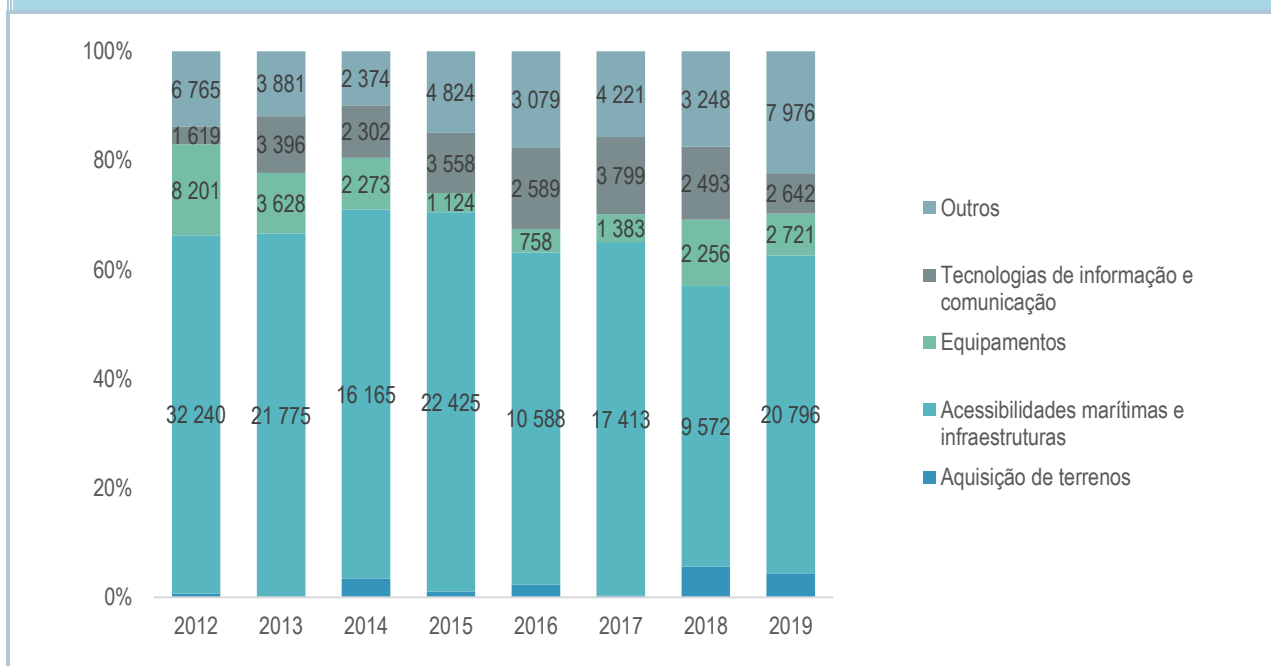
Entre 2012 e 2019 as AP investiram cerca de 269 milhões de euros nos seus portos em Portugal Continental¹⁰⁵, com destaque para a APDL (Porto de Leixões) com 49% do investimento total, com predominância nas acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias em praticamente, designadamente investimentos na infraestruturização da Plataforma Logística de Leixões.



A variação do fluxo de investimento entre 2012 e 2019, como se demonstra pela Figura 6, atingiu nos últimos 8 anos, um máximo de cerca 50 milhões de euros em 2012, sendo ao longo dos anos invariavelmente os investimentos em acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias os que absorveram a maior fatia, com pesos na ordem dos 60%,

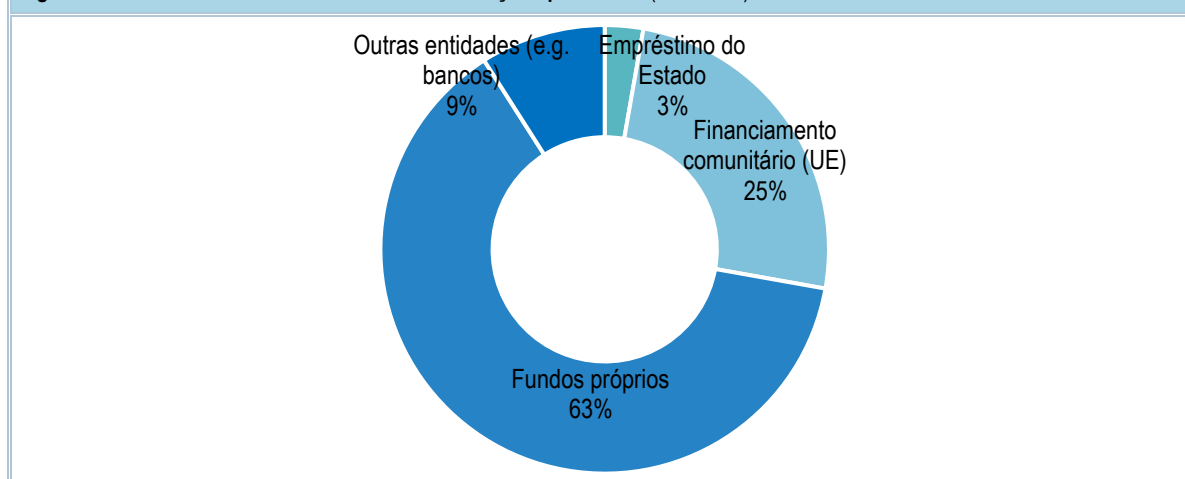
¹⁰⁵ Incluindo o investimento em terminais de passageiros (cruzeiros).

Figura 6 – Tipologia dos Investimentos das Administrações portuárias no período 2012 a 2019 (Fonte: AP) Unidade: 10³ Euros



Na Figura 7 é possível verificar-se que cerca de 63% do financiamento dos investimentos das AP, ao longo dos últimos 7 anos, foi assegurado fundos próprios (63%), sendo os restantes 37% repartidos entre fundos comunitários (25%), empréstimos do Estado (3%) e outras entidades (9%).

Figura 7 – Fontes de financiamento das Administrações portuárias (Fonte: AP)



Ao nível das fontes de financiamento do investimento de cada umas das AP (Tabela 17 e 18), verifica-se que a APDL no Porto de Leixões) foi, no período de 2012 a 2019, a AP que mais investiu - 49% do total do investimento das AP, seguindo-se da APS em Sines, com 16% e a APA com 12%. O Porto de Viana do Castelo, da Figueira da Foz e de Aveiro são os únicos que recorreram a fundos do Estado, com Viana do Castelo a absorver 67% do

total. A AP de Aveiro foi a que mais beneficiou dos fundos comunitários relativamente ao total investido, 56%, contudo, a maior verba desta fonte de financiamento cabe ao Porto de Leixões. No que respeita à utilização de fundos próprios, constata-se que na generalidade é a fonte de financiamento mais utilizada em todas as AP em Portugal Continental, destacando-se Leixões (64%), Setúbal (96%) e Sines (70%) mas igualmente ao nível dos portos de menor dimensão, com Portimão (80%), seguindo-se a Figueira da Foz (71%) e Faro com 62%. Relativamente a outras entidades (empréstimos bancários), A APDL (Leixões), e a APL foram as que mais recorreram a esta fonte de financiamento com 13% e 29% respetivamente.

Tabela 17 – Fontes de Investimento. Investimentos¹⁰⁶ das AP por fonte de financiamento nos portos do Continente entre 2012 e 2019 (Fonte: AP) Unidade: 10³ euros

Portos	Investimentos pelas AP	Fontes de financiamento				% Investimento total
		Estado	Financiamento comunitário (UE)	Fundos próprios	Outras entidades	
VDC	7 533	5 031	509	1 993	0	3%
LEI	130 732	0	30 352	83 359	17 021	49%
AVE	33 366	2 074	18 702	12 591	0	12%
FDF	4 089	370	773	2 903	42	2%
LIS	25 489	0	2 290	16 319	7 309	9%
SET	19 863	0	783	19 080	0	7%
SIN	43 931	0	13 017	30 913	0	16%
FAO	1 268	0	480	788	0	0%
PRM	2 826	0	558	2 268	0	1%
Total	269 097	7 475	67 464	170 214	24 372	100%

Tabela 18 – Peso das fontes de financiamento entre 2012 e 2019 (Fonte: AP)

Portos	Investimentos pelas AP	Fontes de financiamento			
		Estado	Financiamento comunitário (UE)	Fundos próprios	Outras entidades
VDC	3%	67%	7%	26%	0%
LEI	49%	0%	23%	64%	13%
AVE	12%	6%	56%	38%	0%
FDF	2%	9%	19%	71%	1%
LIS	9%	0%	9%	64%	29%
SET	7%	0%	4%	96%	0%
SIN	16%	0%	30%	70%	0%
FAO	0%	0%	38%	62%	0%
PRM	1%	0%	20%	80%	0%

¹⁰⁶ Inclui todos os investimentos realizados pelas AP, excluindo os investimentos em terminais de passageiros.

5.4.1. Programa Nacional de Investimentos e Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030

O PNI 2030 é um programa que, concertando os objetivos nacionais e europeus, define os investimentos estratégicos a lançar até ao final na década, englobando 4 grandes áreas: Transportes e Mobilidade, Ambiente, Energia e Regadio. Foi objeto de um amplo debate político, com votação na Assembleia da República, beneficia de um parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e inclui os «grandes investimentos» que representam um valor superior a valor superior 2.488 milhões de euros. Os investimentos previstos para a área de Transportes e Mobilidade contemplam 5 setores: Mobilidade sustentável e Transportes Públicos, Rodovia, Ferrovia, Marítimo-portuário e Aeroportuário, prosseguindo metas estratégicas como a acessibilidade equitativa, mobilidade alargada, mobilidade inteligente, sustentável, a neutralidade carbónica e infraestruturas e equipamentos resilientes.

O investimento total previsto para Transportes e Mobilidade cifra-se em cerca de 12,7 mil milhões de euros, em 44 projetos que se repartem por 5 eixos estratégicos (i) Acessibilidade equitativa, (ii) Conetividade alargada, (iii) Mobilidade inteligente, (iv) Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica e (v) Infraestruturas e equipamentos resilientes. Este investimento repartir-se-á pelos vários setores, ascendendo os 2,4 mil milhões de euros no setor marítimo-portuário para um conjunto de 8 programas de investimento.

No âmbito dos 5 eixos estratégicos foram identificadas as principais áreas de atuação por subsetor, projetos e programas de investimento¹⁰⁷. No que respeita ao Ecosistema Portuário, são 3 as áreas de atuação (i) criar plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências, (2) adequar as infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios (procura) e ligações ao *hinterland* e (iii) melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias.

O PNI foi objeto de consulta pública, no âmbito da qual se recolheram contributos que apontavam para a necessidade de investimento no período de 2020 a 2030 no setor marítimo-portuário, designadamente na maioria dos portos do Continente e na Janela Única Logística 5.0, conforme pode constatar-se na Tabela 19.

Tabela 19 – Diagnóstico setorial no âmbito da auscultação pública que antecedeu o PNI 2030 Unidade: 10 ³ euros		
Programa / Projeto	Investimento	Período
Porto de Sines	940	2021 - 2030
Porto de Lisboa	665	2021 - 2030
Porto de Leixões	379	2021 - 2030
Porto de Setúbal	124	2021 - 2030
Porto de Aveiro	113	2021 - 2030
Via Navegável do Douro	102	2021 - 2030
Programa de Investimentos Portos da Rede não Core	90	2021 - 2030
Janela Única Logística 5.0	75	2021 - 2030

A concretização dos projetos do PNI 2030 permitirá que Portugal evolua para um novo patamar de modernidade e aumente a sua capacidade e resiliência marítimo-portuária, com impactos relevantes para a economia do país.

¹⁰⁷ Foram feitos diagnósticos, tendências setoriais e resumo do processo de auscultação pública que antecedeu a elaboração do PNI 2030.

A **ENM2030** foi aprovada Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, de 6 de maio, e encerra uma visão assente na promoção de um oceano sustentável, capaz de promover a economia, a prosperidade e o bem-estar nacionais, bem como afirmar a liderança de Portugal na governação do oceano, apoiada no conhecimento científico. As alterações climáticas e a perda de biodiversidade marcam a ordem do dia, pelo que se torna necessário encontrar soluções globais, em todos os setores de atividade, não sendo o Mar exceção.

A estratégia esteve em discussão pública, tendo a AMT apresentado a respetiva pronúncia, a qual abrangeu diversas áreas, em torno de dez grandes Objetivos Estratégicos (OE), com áreas de intervenção prioritárias, entre as quais os Portos, Transportes Marítimos e Logística.

A pronúncia da AMT reforçou a importância da gestão e da promoção da marca “Portos de Portugal”, do ordenamento portuário, da operação portuária (promovendo os melhores indicadores de produtividade, dentro de um quadro de estabilidade laboral e de sustentabilidade económica para todas as partes envolvidas), da aposta na simplificação legislativa e da criação de um novo posicionamento estratégico, da proteção e da segurança marítima, dos investimentos na adequação das infraestruturas e equipamentos (permitindo responder ao crescimento portuário ou o aumento da dimensão dos navios face à crescente procura nas ligações aos seus *hinterlands*).

A Tabela 20, resume as principais medidas no âmbito do Ecossistema Portuário.

Tabela 20 – Objetivos Estratégicos versus medidas específicas para o setor marítimo-portuário no âmbito da ENM		
Objetivo Estratégico	Nº de Medida	Medidas
OE2 Fomentar o emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável	27	Elaborar um Roteiro de implementação da Estratégia do Turismo Náutico e Marítimo
OE2 Fomentar o emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável	33	Promover a afirmação de Portugal enquanto Pólo de GNL e Hidrogénio do Atlântico através da elaboração do Plano Estratégico para a Infraestrutura Marítimo-Portuária de GNL e Hidrogénio
OE2 Fomentar o emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável	35	Aumentar a eficiência, operacionalidade 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 mais evoluídos e modernização dos Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo
OE2 Fomentar o emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável	48	Reduzir barreiras administrativas à atividade profissional dos marítimos
OE7 Estimular o Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação azul	96	Rever a legislação relativamente aos cruzeiros científicos conduzidos por entidades estrangeiras, públicas e privadas, no espaço marítimo nacional
OE8 Incrementar a Educação, Formação, a Cultura e Literacia do Oceano	109	Desmaterializar o processo de ensino, certificação e relação com os marítimos, com a introdução de uma nova geração de certificados de competências digitais e criação do Documento Único do Marítimo
OE10 Garantir a Segurança, Soberania, Cooperação e Governança	155	Desenvolver uma estratégia abrangente para assegurar o cumprimento das obrigações de Portugal, assumidas no quadro da Organização Marítima Internacional (IMO), como Estado de bandeira, Estado do porto e Estado costeiro e na Organização Hidrográfica Internacional (OHI)
OE10 Garantir a Segurança, Soberania, Cooperação e Governança	158	Desenvolver a rede de Comando e Controlo (C2) integrada que reúna informação dos sistemas de informação das forças de Segurança (GNR e Polícia Marítima), de Defesa e Controlo Portuário (VTC)

5.5. Benchmarking – O Porto de Sines e o Porto de Valência (Espanha)

No presente subcapítulo será efetuada a comparação do Porto de Sines com o porto espanhol de Valência, num exercício de *benchmarking*, esta opção de comparação dos dois portos teve como pressuposto as semelhanças em termos de área de influência. Importa referir que o Porto de Valência é considerado um porto concorrente com o Porto de Sines no que respeita à movimentação de carga contentorizada. Refira-se que esta foi também uma sugestão apresentada pelos *stakeholders* em sede de consulta realizada em 2019

O Porto de Sines localiza-se no Sudoeste da Europa, no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais, nos eixos atlânticos Este-Oeste e Norte-Sul. A sua localização privilegiada permite-lhe colher tributos não apenas no contexto da Península Ibérica, mas também Europeu e Transatlântico. É um porto de águas profundas, o que possibilita acolher navios de grandes dimensões e de diversos tipos de mercadorias (granéis sólidos, granéis líquidos, gás e contentores) razão pela qual é líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas. As suas características geofísicas têm contribuído para a sua consolidação como ativo estratégico nacional, sendo, a principal porta de abastecimento energético do país (petróleo e derivados, carvão e gás natural) e, por outro, um importante porto de carga geral/contentorizada.

O Porto de Valencia (*Valenciaport*) é o principal porto espanhol no mediterrâneo ocidental em termos de tráfego comercial, principalmente de mercadorias contentorizadas, graças sobretudo a uma área de influência dinâmica e a uma extensa rede de ligações com os principais portos do mundo. O Porto de Valência não é apenas um elemento chave na projeção externa da Comunidade Valenciana, graças às ligações rodoviárias e ferroviárias com o centro de Espanha, é o porto natural de Madrid e uma das plataformas para a Península Ibérica.

Para ambos os portos, verifica-se um modelo de gestão do tipo *Landlord port* sob a responsabilidade da administração central.

A Tabela 21, apresenta algumas das características de ambos os portos.

Tabela 21 – Porto de Sines VS Porto de Valência (Fonte: APS e Valenciaport (Port Authority of Valencia))		
	Porto de Sines	Porto de Valência
Coordenadas	Latitude: 37° 57'N Longitude: 08° 53'W	Latitude: 39° 27'N Longitude: 0° 19'12 W
Fundação	1978	1483
Jurisdição	Administração dos Portos de Sines e Algarve	Valenciaport – Autoridad Portuaria de Valencia
Terminais	<ul style="list-style-type: none"> • Granéis Líquidos • Multipurpose • Contentores • Petroquímico • Gás Natural 	<ul style="list-style-type: none"> • Contentores • Granéis Líquidos • Carga Congelada • Granéis Sólidos • Carga Geral • Cimenteiro
Principais características	<ul style="list-style-type: none"> • Maior porto de águas profundas da Península Ibérica; • Ponto de encontro das principais rotas internacionais; • Responsável pelo tratamento de mais de metade do gás natural consumido em Portugal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ligação ferroviária direta a Madrid; • Importante ligação rodoviária com o centro de Espanha.

Como podemos constatar pela tabela anterior, ambos detêm terminais com características diversificadas, o que lhes permite a carga/descarga de vários tipos de mercadorias.

Seguidamente podemos identificar as características físicas dos terminais de contentores de ambos os portos, bem como, a respetiva conectividade intermodal e concluir que a dimensão, fundos e área de abrangência de

Valência são significativamente superiores. A vantagem que Valência evidencia nas ligações terrestres permite-lhe aceder a um *hinterland* mais extenso e economicamente mais dinâmico do que o Porto de Sines.

Tabela 22 – Características físicas dos terminais de contentores dos portos de Sines e de Valência (Fonte: APS e Valenciaport (Port Authority of Valencia))

Terminais de Contentores	Fundos do Canal m zh	Fundos do Terminal m zh	Comprimento Cais 10 ³ m	Área Terrapleno ha	Conectividade Intermodal (destinos)
Sines	17,5	17,5	1,15	39,1	Entroncamento, Lisboa, Setúbal
Valencia	18,5	16,0	4,16	149,0	Bilbao, Madrid, San Roque, Sevilha, Vigo

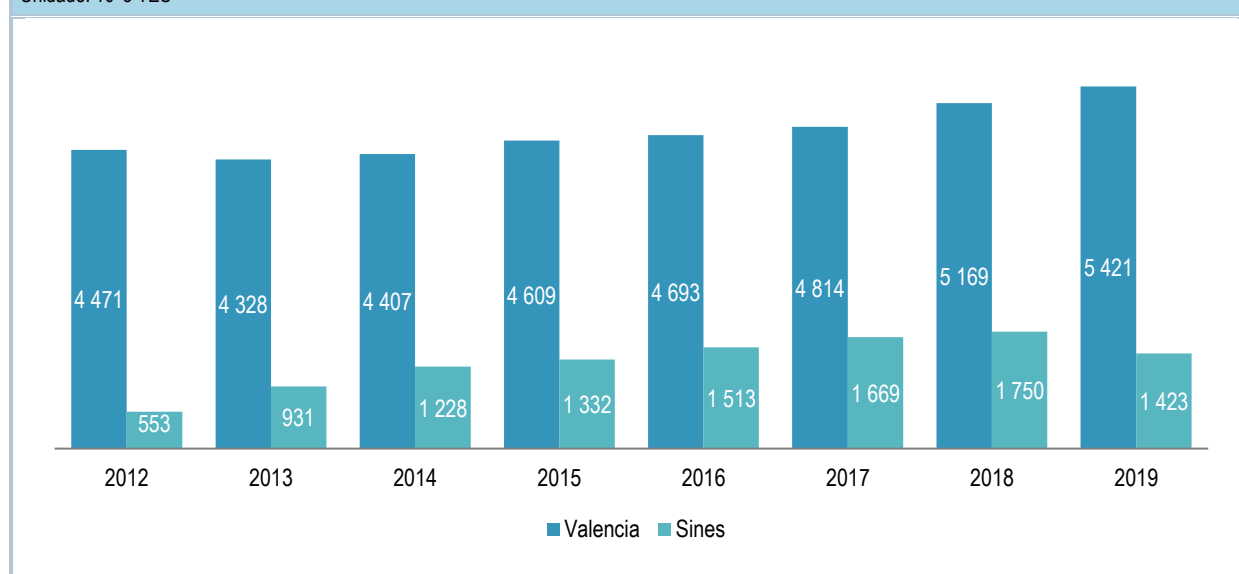
Em 2019, Valência apresentou um total de movimentação de mercadorias de 73,7 milhões de toneladas, com origem principal na movimentação de contentores, por comparação com Sines que registou 43,2 milhões de toneladas movimentadas, conforme se verifica na Tabela 23.

Tabela 23 – Transporte de mercadorias para o Porto de Sines e de Valência (Fonte: APS e Valenciaport (Port Authority of Valencia))

Mercadorias/Navios	Sines		Variação média anual (%)	Valencia		Variação média anual (%)
	2018	2019		2018	2019	
Movimento de navios (n.º)	2 078	2 091	0,63%	6 048	6 099	0,84%
Arqueação bruta total (GT) dos navios	87 011 435	84 661 240	-2,70%	262 922 154	273 704 772	4,10%
Movimento de mercadorias (ton.)	49 642 099	43 231 795	-12,91%	70 778 376	73 717 397	4,15%
Capacidade de carga de contentores (TEU) dos navios	5 843 838	5 377 780	-7,98%	5 128 855	5 386 309	5,02%

A Figura 8, mostra a evolução da movimentação de contentores no Porto de Valência e no Porto de Sines entre os anos de 2012 e 2019. Da análise do gráfico constata-se que entre 2017 e 2019 verificou-se uma variação de 157% para o Porto de Sines e de 21% para o Porto de Valência.

Figura 8 – Movimentação de volume de contentores para o Porto de Valência e o Porto de Sines entre 2012 e 2019 (Fonte: Eurostat)
Unidade: 10³ TEU



Com o objetivo de fazer um ensaio comparativo entre diferentes navios que entrem no Porto de Sines e no Porto de Valência, foram escolhidos 5 navios porta-contentores com diferentes GT e quantidades de carga contentorizada transportada distinta, conforme se apresenta:

Navios porta-contentores	GT	Quantidade (Ton)
A	23 652	4 020
B	24 053	6 912
C	29 022	14 376
D	32 060	10 380
E	51 931	10 656

O método utilizado pretendeu calcular o que pagaria cada navio de contentores em cada um dos dois portos em análise.

Apesar de existir um conjunto de diferentes procedimentos envolvidos com a chegada/partida de um navio nos portos, entendeu-se para a preparação deste exercício *benchmarking* apresentar uma comparação das principais tarifas praticadas, neste caso concreto, a TUP Navio (tarifa de uso portuário sobre o navio/tonelada de arqueação bruta) e a taxa de pilotagem.

De referir que os sistemas tarifários dos diversos portos possuem uma elevada complexidade pois existem diferentes formas de cálculo das tarifas, assim como dos diversos coeficientes e das variáveis envolvidas, o que leva à dificuldade de haver comparações diretas entre portos. Desta forma, para a metodologia de comparação entre os dois portos, e para o cálculo das tarifas de cada porto foi consultado o regulamento de tarifas, aplicando as respetivas fórmulas de acordo com o GT de cada navio, considerando os seguintes pressupostos:

- Tipo de navio: porta-contentores;
- Carga: contentores;
- Operação: carga/descarga;
- Tempo de permanência do navio em porto: 1 dia;
- Considerou-se uma manobra de entrar e atracar e outra de largar e sair dentro do período normal de trabalho;
- Não foram consideradas as bonificações ou reduções (linha regular, escalas frequentes, etc.), as quais podem enviesar os resultados;
- No Porto de Valência considerou-se que a operação dos navios e a movimentação de mercadoria ocorre em zona concessionada.

No que respeita ao Porto de Sines, a TUP Navio é calculada com base no GT do navio e na carga movimentada durante a operação, modelo que de forma genérica resulta em tarifas mais altas que o modelo aplicado em outros portos portugueses como por exemplo em Lisboa, Leixões e Setúbal, calculado com base no tempo de permanência.

De acordo com o regulamento de tarifas da APS, a TUP navio em Sines a cobrar aos navios e embarcações não avançados é calculada em função da arqueação bruta (GT) dos mesmos e da relação (R) entre a quantidade de carga descarregada e carregada, em toneladas métricas, e a referida arqueação, onde (QT) é a quantidade de

carga movimentada na escala, expressa em toneladas; e (K) é o valor do fator de referência da relação (R)¹⁰⁸, por tipo de navio.

$$TUP = GT \times QT \times K$$

Em que:

GT= *gross tonnage* (arqueação bruta);

QT= quantidade de carga movimentada na escala;

K= representa o valor em euros que cada embarcação deve pagar por unidade de arqueação bruta e por tonelada de carga movimentada.

A Tabela 24 apresenta o cálculo para a TUP Navio no Porto de Sines para os diferentes tipos de navios, de acordo com o n.º 7 do artigo 9º do regulamento de tarifas da APS, considerando:

- a) Quando a relação (R) for igual ou superior ao valor de referência (K), indicado por tipo de navio, serão cobradas taxas unitárias máximas (U1), expressas em Euros, por unidades de GT:

$$\text{Taxa máxima} = (U1 \times GT)$$

- b) Quando a relação (R) for inferior ao valor de referência (K), indicado por tipo de navio, será cobrada uma taxa reduzida (U2), expressa em Euros, estabelecida pela fórmula seguinte:

$$\text{Taxa reduzida} = (U2 \times GT + U3 \times QT), \text{ sendo } U3 \text{ a taxa por tonelada}$$

Tabela 24 – Cálculo da TUP Navio para o Porto de Sines em 2019 (Fonte: APS)			
Tipo de Navio	Porto de Sines		
	Valor de K	Condição	Cálculo
Navios-tanque	K = 1,37	Se R >= K	0,4984 x GT
		Se 0 < R < K	0,1743 x GT + 0,2367 x QT
Navios porta- contentores	K = 1,22	Se R >= K	0,3168 x GT
		Se 0 < R < K	0,1095 x GT + 0,1706 x QT
Navios roll-On / roll-Off	K = 1,21	Se R >= K	0,3249*GT
		Se 0 < R < K	0,1125*GT + 0,1749*QT
Restantes embarcações ou navios	K = 1,39	Se R >= K	0,4861*GT
		Se 0 < R < K	0,1743*GT + 0,2243*QT

De referir, que a TUP navio em Portugal, corresponde à "*tasa del buque*" (doravante "*tarifa de navio*") em Espanha. De acordo com as taxas de utilização das instalações portuárias na autoridade portuária de Valência, a tarifa de navio é calculada da seguinte forma: $GT/100 \times \text{horas de permanência do navio} \times \text{os seguintes valores}$ (incluindo montante básico, coeficiente corretor e coeficientes de taxa)¹⁰⁹.

Conforme mencionado anteriormente, para este comparativo tomou-se também em consideração o serviço de pilotagem utilizada em Portugal que corresponde à "*praticaje*" em Espanha.

¹⁰⁸De acordo com o artigo 9º do regulamento de tarifas APS 2019.

¹⁰⁹ De acordo com as taxas praticadas na autoridade portuária de Valência, segundo a Lei dos Portos do Estado e da Marinha Mercante, aprovado pelo Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de setembro (B.O.E. nº 253 de 20/10/2011) e a Lei 6/2018, de 3 de julho, sobre os Orçamentos Gerais do Estado para o ano de 2018 (B.O.E. nº 161 de 4 de julho).

O valor da taxa de pilotagem para o Porto de Sines¹¹⁰ é calculado por serviço, segundo a fórmula:

$$T = Cn \times UP \times \sqrt{GT}$$

Em que:

T – valor da taxa em euros;

Cn – coeficiente específico para cada tipo de serviço a efetuar;

UP – valor da unidade de pilotagem;

GT – unidades de arqueação bruta da embarcação.

Para efeitos de aplicação da fórmula do número anterior estabelece-se o seguinte:

- a) Os coeficientes (*Cn*) a aplicar neste exercício de *benchmarking* no Porto de Sines são:
 - i. Entrar e atracar = 1,0;
 - ii. Largar e sair = 1,0.
- b) A unidade de pilotagem para 2019 (*UP*) é de 6,2200 €.

Tabela 25 – Cálculo do serviço de pilotagem para o Porto de Sines em 2019 (Fonte: APS)		
Taxa de Pilotagem	Coeficiente	Valor (€)
Serviço de entrada ou de saída	1,00	6,2200
Serviço de mudança ou de fundear e suspender ou de experiências	1,00	6,2200
Serviço de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação	0,40	6,2200

Por outro lado, o cálculo do serviço de pilotagem para o Porto de Valência está definido na Tabela 26:

Tabela 26 – Cálculo do serviço de pilotagem para o Porto de Valência em 2019 (Fonte: Valenciaport (Port Authority of Valencia))	
Descrição Baseada no Navio (GT)	Valor (€)
Navios < 7 500 GT	235,00 €
Entre 7 501 e 30 000 GT	85,53 € + (GT x 0,01993) €
Entre 30.001 e 100 000 GT	156,79 € + (GT x 0,017554) €
Entre 100 001 e 150 000 GT	1 912,20 €
Entre 150 001 e 175 000 GT	2 250,00 €
Mais de 175 001 GT	3 440,00 €

Por último, para o cálculo do preço final pago pelos navios porta-contentores será necessário contabilizar a “*tasa de la mercancia*” (doravante “tarifa de mercadoria”), tarifa utilizada sobre a carga carregada/descarregada pelo navio em Espanha. Apesar desta tarifa de uso portuário sobre a carga dos navios, em função do tipo e volume de carga ter sido eliminada nos portos do continente em 2014 (“TUP Carga”), em Espanha a tarifa de uso portuário sobre a carga carregada/descarregada continua a existir e é necessário ser contabilizada.

¹¹⁰ De acordo com o artigo 14º do regulamento de tarifas APS 2019.

Para o cálculo da tarifa de mercadoria no Porto de Valência considerou-se:

$$\text{Tarifa de Mercadoria} = \text{Montante básico} \times \text{Coeficiente} \times \text{n}^\circ \text{ contentores}$$

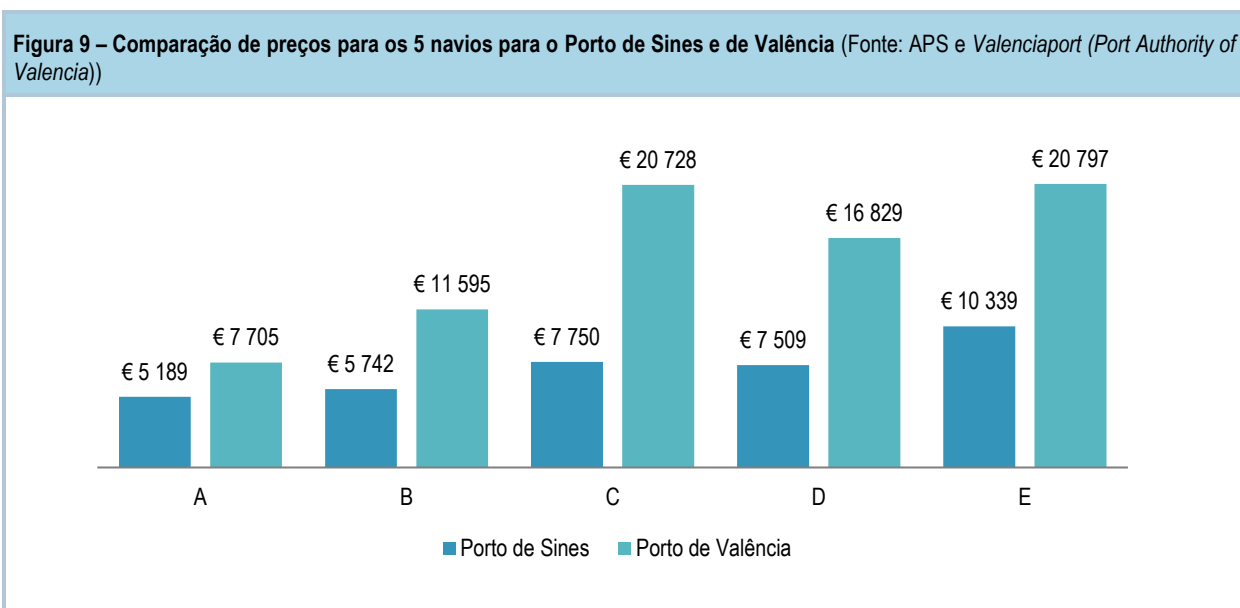
Em que:

Montante básico= 2,65 €

Coeficiente corretor= 1,20

Finalmente, para apresentar os resultados, apresentamos a Figura 9 que compara o preço total que seria pago pelos navios porta-contentores em ambos os portos tratados considerando o cálculo:

$$\text{Preço Total} = \text{TUP Navio} + \text{Pilotagem} + (\text{Tarifa de mercadoria})$$



A comparação com o porto espanhol revela que o custo total por navio é significativamente superior em Espanha, mas tal deve-se ao facto de os portos espanhóis cobrarem a TUP Carga, que não é cobrada em Portugal. Com efeito, se limitarmos a comparação às taxas TUP Navio e taxa de pilotagem, estas são significativamente superiores em Portugal. No Porto de Valência, e para os 5 navios considerados, os preços são em média 2,1 vezes mais elevados do que em Sines, conforme se verifica:

Tabela 27 – Comparação de preços para os 5 navios para o Porto de Sines e de Valência (Fonte: APS e Valenciaport (Port Authority of Valencia) Unidade: Euros

Porta-contentores	Porto de Sines			Porto de Valência			
	TUP - Navio	Pilotagem	Total	Tarifa de navio	Tarifa de mercadoria	Pilotagem	Total
A	3 276	1 913	5 189	1 826	4 761	1 117	7 705
B	3 813	1 929	5 742	2 064	8 399	1 133	11 595
C	5 630	2 119	7 750	2 988	16 408	1 332	20 728
D	5 281	2 227	7 509	3 301	12 089	1 439	16 829
E	7 504	2 835	10 339	5 792	12 868	2 137	20 797

De salientar que a comparação de valores em termos concorrenciais não é linear. O valor final a pagar pelo armador de um navio porta-contentores dependerá no caso de Sines, da arqueação bruta e das toneladas métricas a carregar/descarregar e, no caso de Valencia, da arqueação bruta e do tempo decorrido nas operações.

6. Atividade portuária em Portugal Continental

O setor portuário é uma peça chave na forma como as redes logísticas e de transporte internacionais se relacionam com a economia nacional, constituindo uma base de suporte à atividade económica e à integração da indústria nacional no mercado internacional. Este setor apresenta igualmente uma relevância substancial e crescente no transporte de passageiros, não só ao nível do transporte inter-ilhas nas RA, mas também ao nível da indústria de cruzeiros. É consensual a relevância das infraestruturas portuárias e dos serviços portuários para a competitividade da economia nacional e europeia¹¹¹ e, segundo a ENM2030, o triângulo marítimo português (Continente, Madeira e Açores) constitui 48% da totalidade das águas marinhas sob jurisdição dos estados membros da União Europeia (UE) em espaços adjacentes ao continente Europeu.

O tráfego marítimo de mercadorias em 2019¹¹², no sistema portuário comercial nacional ascendeu a 80.9 milhões de toneladas movimentadas. Considerando as estatísticas produzidas pelo INE da Tabela 28, verifica-se que a quota das exportações por modo marítimo representa 50% em toneladas, correspondendo a 18 milhões de euros (30%) e o volume de importações a 61%, isto é, a 20,9 milhões de euros (26%). Porém sendo o modo marítimo aquele que movimenta maiores quantidades exportadas e importadas é o modo rodoviário o modo que arrecada a maior fatia em termos de valor. A Europa é o principal destino destas mercadorias, com 46% deste montante.

Tabela 28 – Peso da atividade marítima nas exportações e importações de mercadorias no ano 2019 (Fonte: INE, dados *transhipment*, fonte AP)

Modo de transporte		Quantidades Movimentadas		Quota de mercado	
		10 ³ toneladas	10 ³ Euros	10 ³ toneladas	10 ³ Euros
Exportações	Rodoviário	16 844	36 065	43%	60%
	Marítimo*	19 498	18 063	50%	30%
	<i>Operação de transbordo (transhipment)</i>	5 078	ND	13%	-
	Aéreo	1 411	3 600	4%	6%
	Ferrovário	192	565	0%	1%
	Outros (não discriminados)	1 150	1 609	3%	3%
	Total Exportações	39 094	59 903	39%	43%
Importações	Rodoviário	20 388	47 826	33%	60%
	Marítimo*	38 170	20 975	61%	26%
	<i>Operação de transbordo (transhipment)</i>	5 078	ND	8%	-
	Aéreo	53	2 764	0%	3%
	Ferrovário	610	447	1%	1%

¹¹¹ Lei n.º 7-B/2016 de 31 de março que aprova as Grandes Opções do Plano para 2016 -2019, e em Comunicação da Comissão – “Portos um motor para o crescimento”.

¹¹² Relatório anual da AMT – “O tráfego marítimo de mercadorias no contexto da intermodalidade 2019”.

*Incluem quantidades de *transhipment*, que em termos de volume de TEU representaram cerca de 38% em 2019,

Outros (não discriminados)	2 882	7 964	5%	10%
Total Importações	62 104	79 977	61%	57%
Total Comércio Internacional	101 198	139 880	100%	100%

Os portos desempenham um papel chave de interconexão com a infraestrutura terrestre da cadeia logística de transporte ao nível europeu, constituindo-se como nós logísticos, a partir dos quais se organizam os fluxos logísticos multimodais da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T¹¹³).

É assim essencial garantir que os serviços portuários são prestados num contexto de maximização da sua eficiência e qualidade, estando não só em causa, matérias relacionadas com o seu custo (em termos monetários e de tempo), mas também, centradas na sua regularidade, simplicidade e disponibilidade.

6.1. Dados Operacionais

O pedido formulado pela AMT, em julho de 2020 às AP, privilegiou a análise de dados operacionais, ao nível de cada porto/terminal, o número de escalas e na arqueação de navios, por comparação à quota de mercado face às quantidades movimentadas por terminal.

A Tabela 29 apresenta os dados operacionais por terminal e por porto, o nível da atividade portuária em Portugal Continental.

Tabela 29 – Dados Operacionais por Terminal no ano 2019. Quotas de mercado versus quantidades movimentadas, nº de navios, arqueação bruta (GT), e dimensão média dos navios. (Fonte: AP)

Porto/terminal	Quantidades Movimentadas (10 ³ t)	Quota de Mercado	Nº navios	Arqueação bruta (10 ³ GT)	Dimensão média dos navios (GT)
Porto de Viana do Castelo	377	0,5%	146	626	4
Cais Comercial (TCC)	371	0,5%	120	548	5
Cais do Bugio (TCB)	6	0,0%	26	79	3
Porto de Leixões	18 355	22,7%	2 506	31 795	13
Contentores (Norte e Sul)	5 630	7,0%	1 286	16 516	13
Carga Geral e Granéis Sólidos	3 683	4,5%	708	4 877	7
Petroleiro	7 722	9,5%	368	6 623	18
Ro-Ro	1 319	1,6%	144	3 779	26
Porto de Aveiro	5 495	6,8%	1 031	5 811	6
Norte, Ro-Ro e Contentores (TN-TCRR)	2 144	2,6%	483	2 416	5
Granéis sólidos (TGS)	1 384	1,7%	127	1 227	10
Granéis líquidos (TGL - Ponte-Cais 26)	882	1,1%	104	1 080	10
Granéis líquidos (TGL - Ponte-Cais 20, 22 e 23)	565	0,7%	155	639	4
Sul (TS)	522	0,6%	162	448	3
Porto da Figueira da Foz	1 905	2,4%	458	1 617	4
Cais Comercial	1 905	2,4%	458	1 617	4

¹¹³ Decisão nº 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

Porto de Lisboa¹¹⁴	10 154	12,5%	1 703	20 417	12
Cimenteiro de Alhandra	412	0,5%	19	425	22
Contentores de Alcântara (TCA)	1 231	1,5%	272	5 939	22
Contentores de Santa Apolónia (TCSA)	1 700	2,1%	409	5 780	14
Granéis Alimentares da Trafaria	1 673	2,1%	51	1 331	26
Granéis Alimentares do Beato	538	0,7%	85	420	5
Granéis Alimentares de Alhandra	175	0,2%	0	0	N/A
Granéis Alimentares de Palença	1 094	1,4%	99	1 632	16
Granéis Líquidos do Barreiro	633	0,8%	81	836	10
Líquidos da Banática	177	0,2%	47	370	8
Líquidos de Porto dos Buchos	80	0,1%	33	173	5
<i>Multipurpose</i> de Lisboa	948	1,2%	261	1 950	7
Multiusos de Poço do Bispo	715	0,9%	156	691	4
Multiusos do Beato	414	0,5%	86	560	7
Do Barreiro	365	0,5%	104	310	3
Porto de Setúbal	5 811	7,2%	1 499	21 521	14
Multiusos Zona 1 (TMS-1)	1 416	1,7%	370	4 290	12
Multiusos Zona 2 (TMS-2)	1 324	1,6%	476	4 049	9
Ro-Ro	588	0,7%	258	10 832	42
Portuário SAPEC (TPS)	610	0,8%	82	530	6
Granéis Líquidos (TGL)	124	0,2%	25	146	6
Praias do Sado	463	0,6%	74	424	6
Tanquisado	76	0,1%	22	221	10
Termitrena	529	0,7%	33	482	15
SECIL	679	0,8%	159	548	3
Porto de Sines	38 775	47,9%	2 091	84 661	40
Granéis Líquidos (TGL)	16 640	20,5%	800	14 900	19
Petroquímico (TPQ)	556	0,7%	156	1 088	7
<i>Multipurpose</i> de Sines (TMS)	3 347	4,1%	171	2 520	15
Gás Natural Liquefeito (TGN)	4 118	5,1%	64	7 045	110
Contentores de Sines (TCS)	14 114	17,4%	900	59 108	66
Porto de Faro	112	0,1%	27	88	3
Carga Geral de Faro (TCG)	112	0,1%	27	88	3
Porto de Portimão	1	0,001%	12	208	17
Ro-Ro	1	0,0%	12	208	17
Total Geral	80 984	100%	9 473	166 745	18

Da tabela acima¹¹⁵ podemos inferir que, no ano de 2019, o movimento geral de navios é caracterizado pelo registo de 9.473 escalas¹¹⁶ nos portos do continente, a que corresponde uma arqueação bruta de cerca de 166,7

¹¹⁴ Poderão verificar-se ligeiras diferenças devido à ótica utilizada pela APL e a ótica do pedido.

¹¹⁵ As quantidades movimentadas utilizaram a metodologia da Diretiva marítima.

¹¹⁶ Estas escalas apenas dizem respeito a navios de mercadorias.

milhões. O porto que detém o maior número de escalas é o de Leixões, com 2.506 escalas – 26% do total de escalas, seguido do Porto de Sines com 2.091 - 22% das escalas e o Porto de Lisboa com 1.499 - 16% das escalas.

As correspondentes quotas em termos de arqueação bruta revelam uma situação distinta, surgindo em primeiro lugar o Porto de Sines com 51% do volume global de GT (destacando-se o TCS com os maiores navios), seguido do Porto de Leixões com 19% e Porto de Setúbal com 13%.

Poderá ainda concluir-se que as maiores quotas de mercado são nos terminais de granéis líquidos e contentores de Sines, com 20,5% e 17,4%, respetivamente, no terminal petrolífero de Leixões com 9,5%, sendo que tanto o terminal petrolífero como o de granéis líquidos são de uso privativo. Leixões e Sines são os portos com as maiores quantidades movimentadas com 22,7% 47,9% respetivamente. Contudo, quando calculada a quota de mercado para cada tipo de carga, verificamos que o TCS mantém a sua liderança com 54,1%, mas Leixões por sua vez assume a liderança no *ro-ro* com 70,1%.

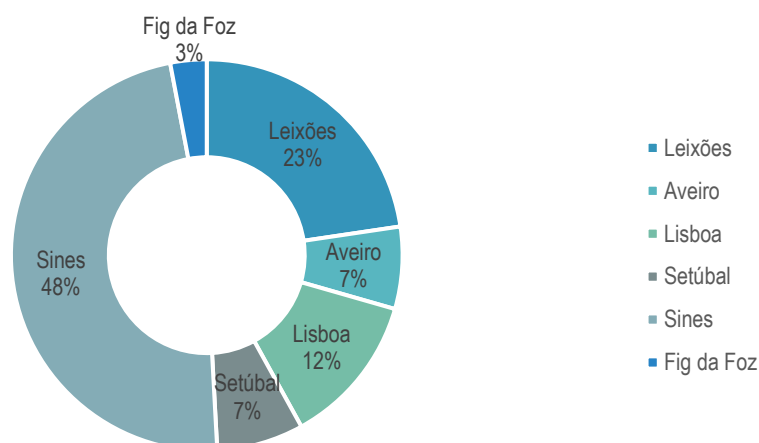
Tabela 30 – Quotas de mercado por tipo de mercadoria nos portos do Continente em 2019. (Fonte: AP)

Portos	Todos os tipos de carga	GS- alimentares	GL-Produtos Petrolíferos	Ro-Ro	Contentores
VDC	0,5%	0,9%	0,2%	0,0%	0,0%
LEI	22,7%	12,8%	25,4%	70,1%	22,5%
AVE	6,8%	21,6%	2,0%	0,0%	0,0%
FDF	2,4%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%
LIS	12,5%	64,2%	2,4%	0,5%	16,0%
SET	7,2%	0,0%	0,3%	27,6%	6,7%
SIN	47,9%	0,0%	69,8%	1,8%	54,1%
Portos do Algarve	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%

Verifica-se (Tabela 30) que Sines é o Porto que apresenta a maior quota de mercado (47,9%) para todas os tipos de cargas, seguido dos Portos de Leixões (22,7%), de Lisboa (12,5%) e de Setúbal (7,2%). Os Portos de Sines, de Leixões e de Lisboa representam mais de 80% de toda a movimentação de carga e assumem um peso ainda maior quando considerada a carga contentorizada isoladamente (93%).

Ao nível dos terminais de contentores, a maior quota de mercado verifica-se no terminal de Sines (54%), seguido por Leixões (23%) e Lisboa (16%) (com todos os terminais de contentores do Porto de Lisboa). Esta situação altera-se ligeiramente quando consideradas todos os tipos de carga como demonstra a Figura 10.

Figura 10 – Quotas de Mercado em 2019 (Fonte: AP)



O segmento da movimentação de carga contentorizada foi o que mais evoluiu nos últimos anos, levando a uma necessidade de desenvolvimento dos portos, de modo a permitir que os grandes navios conseguissem atracar, necessitando de águas profundas, de espaço e tecnologia suficiente para a carga e descarga eficientes. Em Portugal praticamente todos os portos têm um terminal de contentores, contudo nem todos podem receber os navios de maiores dimensões. O Porto de Sines é o que assume maior relevância, quer ao nível das quantidades movimentadas de contentores, quer ao nível dos fundos e comprimentos de cais permitindo a entrada dos maiores navios.

Na perspetiva nacional, e para todos os tipos de carga, os Portos de Sines e de Leixões apresentam-se como os líderes de mercado, com 48% e 23% de quota respetivamente (Figura 10).

Existem em Portugal dois portos que recebem a maioria da carga *rol on-roll off*, o Porto de Leixões e o Porto de Setúbal com 97,7% da quota de mercado.

Relativamente a outras cargas, o Porto de Lisboa apresenta-se como a principal porta de entrada de produtos agroalimentares – com uma quota de 64,2% – e o Porto de Sines como a principal entrada de reservas energéticas, com a maioria da movimentação de Produtos Petrolíferos, com uma quota de 70%. Neste tipo de carga importa, também, destacar Leixões (25,4%). Quanto aos serviços prestados para outros granéis sólidos salientam-se os Portos de Sines, Leixões e Figueira da Foz.

Quanto à movimentação de granéis líquidos o porto de Aveiro, cujos terminais são explorados pelos principais *players* nacionais da indústria química (ex: CUF), indústria de produtos petrolíferos (BP) e de biodiesel (PRIO Energy), é líder.

A Tabela 31 apresenta as quotas de mercado por porto, onde o Porto de Sines é o porto que movimenta maior volume de carga e é líder de mercado, em carga contentorizada e em produtos petrolíferos¹¹⁷. O Porto de Leixões tem a primazia em carga *ro-ro* e o Porto de Lisboa é o porto estratégico na importação para a indústria agroalimentar da Península Ibérica.

Tabela 31 – Dados Operacionais por Porto. Quantidades movimentadas, quota de mercado, nº de navios, arqueação bruta, e dimensão média dos navios no ano de 2019 (Fonte: AP)

Administração Portuária / Porto	Quantidades Movimentadas (10 ³ t)	Quota de Mercado	Nº navios	Arqueação bruta (10 ³ GT)	Dimensão média dos navios
APDL - Viana do Castelo	377	0,5%	146	626	4
APDL - Leixões	18 355	22,7%	2 506	31 795	13
APA - Aveiro	5 495	6,8%	1 031	5 811	6
APFF - Figueira da Foz	1 905	2,4%	458	1 617	4
APL - Lisboa	10 154	12,5%	1 703	20 417	12
APSS - Setúbal	5 811	7,2%	1 499	21 521	14
APS - Sines	38 775	47,9%	2 091	84 661	40
APS - Faro	112	0,1%	27	88	3
APS - Portimão	1	0,0%	12	208	17
Total	80 984	100%	9 473	166 745	18

Pela Figura 11 percebe-se que a evolução da movimentação de mercadorias nos portos em Portugal Continental, entre 2017 e 2019, variou consoante a AP analisada. O Porto de Sines foi aquele que apresentou a maior descida (13%) entre 2018 e 2019, tendo o Porto de Aveiro e da Figueira da Foz apresentado ligeiras descidas na ordem dos 2% e 4%, respetivamente.

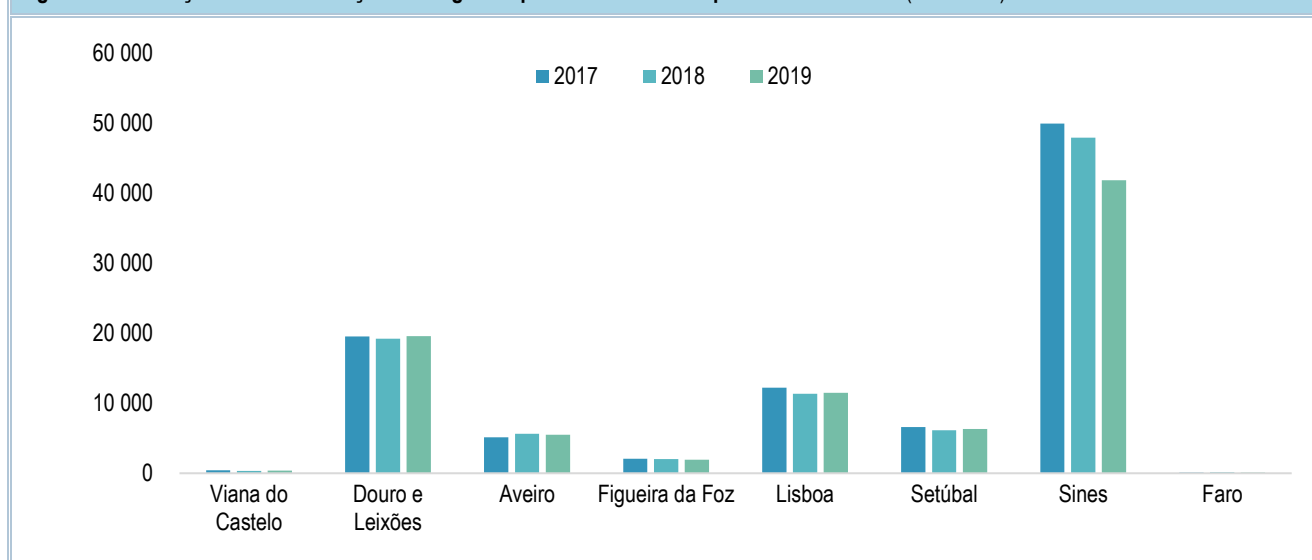
O Porto de Lisboa, Leixões e Setúbal, apresentaram subidas, embora ligeiras, entre 2018 e 2019.

Destaca-se o facto de que todos os portos, com exceção do Porto de Leixões e Aveiro, apresentam reduções mais acentuadas entre 2017 e 2019, com destaque para o Porto de Sines com uma redução de 16%.

Tanto o Porto de Lisboa como de Aveiro, em 2019 retomam as quantidades movimentadas em 2017, tendo mesmo superado, no caso do Porto de Aveiro em 7%.

¹¹⁷ O Porto de Sines é a principal porta de entrada de abastecimento energético do País (Gás natural, carvão, petróleo e seus derivados).

Figura 11 – Evolução da movimentação de carga nos portos nacionais no período 2017 a 2019 (Fonte: AP)



Ainda no âmbito dos dados operacionais, foi solicitado às AP do Continente, a quantificação do pessoal afeto à movimentação de carga, quer os efetivos que façam parte do quadro da concedente, ou mesmo das AP, quer os requisitados às empresas de trabalho portuário.

A Tabela 32 demonstra que dos 1.537 trabalhadores que no ano de 2019 estiveram afetos à movimentação de carga, apenas 369 são dos quadros, ou da AP ou da concessionária, sendo a maioria (1.168) pertencentes às empresas de cedência de trabalho portuário.

Porto	Total do pessoal afeto à movimentação de carga			Total do pessoal afeto à movimentação de carga
	Da Administração Portuária	Das concessionárias dos terminais	Das empresas de cedência de trabalho portuário	
VDC	9	0	10	19
LEI	0	20	59	79
AVE	11	0	0	11
FDF	4	0	0	4
LIS	0	129	164	293
SET	0	49	130	179
SIN	0	147	805	952
Total Geral	24	345	1168	1537

6.2. Serviço de Tráfego de Passageiros – Terminal de cruzeiros

O serviço de assistência de passageiros consiste na “*organização e execução das operações de movimentação de passageiros, das suas bagagens e dos seus veículos entre o navio que os transporta e a terra, incluindo o tratamento dos dados pessoais e o transporte dos passageiros no interior do terminal de passageiros*”¹¹⁸.

A prestação destes serviços terá sempre que considerar e respeitar o definido na legislação nacional e no Direito da União Europeia (UE)¹¹⁹ quanto aos direitos dos passageiros dos serviços de transporte marítimo e por vias navegáveis interiores.

Conforme se demonstrará a modalidade de prestação deste serviço nos portos nacionais pode variar entre a prestação diretamente assegurada pela própria AP, como se verifica no Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões¹²⁰, o que minimiza a necessidade de requisitos específicos para o exercício da atividade, ou através de concessão como se verifica no Porto de Lisboa¹²¹. Nesta última modalidade, as disposições relativas às condições em que o serviço deve ser prestado, estarão sobretudo definidas nos contratos de concessão dos terminais. O terminal de Portimão, tal como em Leixões é gerido diretamente pela AP¹²², registando-se tráfego quer para cruzeiros quer para a ligação por ferry à Madeira¹²³, esta última não considerada para efeitos deste relatório.

As atividades marítimo-turísticas (tráfego de passageiros em navios de cruzeiro) assumem cada vez mais relevância, quer no contributo do mar para a economia nacional quer, nos impactos ambientais resultantes dessas atividades. Por exemplo, o combustível utilizado pelos navios de cruzeiro é cerca de 3.500 vezes mais poluente do que o gasóleo utilizado pelos automóveis e camiões¹²⁴.

A *Transports and Environment*, publicou em 2020, um estudo, cujo objetivo principal foi analisar a poluição do ar causada por navios de cruzeiro de passageiros de luxo em águas europeias. Lisboa foi a cidade europeia que mais navios de cruzeiro recebeu em 2017, no entanto, um indicador que pode ser bom para a economia da capital, coloca Lisboa em sexto lugar entre as cidades europeias mais expostas à poluição por navios de cruzeiro.

6.2.1. Dados operacionais

O número de escalas de navios de cruzeiro nos terminais em Portugal Continental é bastante díspar, como se demonstra na Tabela 33, com o segmento de trânsito a representar cerca de 70% do tráfego e o Terminal de Lisboa com uma posição de liderança nacional com 310 escalas de navios em 2019.

¹¹⁸ Definição prevista no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de fevereiro de 2017 que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos.

¹²⁰ Dispõe de um terminal de passageiros com 340m de comprimento do cais com capacidade para 2.500 passageiros em turnaround (embarque e desembarque).

¹²¹ Com a concessão do Lisbon Port Cruise, tendo por objeto a exploração, em regime de exclusivo, no Terminal de Cruzeiros de Lisboa e, durante os seus primeiros 15 (quinze) anos, do serviço público portuário de apoio a navegação marítima consistente na realização das operações de embarque, desembarque e transito de passageiros de quaisquer Navios de Cruzeiro que façam escala nos cais incluídos no Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia, bem como na nova Gare Marítima e com uma área de 13.800 m², e, em conjunto com o edifício do terminal de Santa Apolónia, é servida por um cais com 1.490 metros de comprimento com capacidade para receber navios de vários tipos e dimensões com um calado até 12 metros.

¹²² Este serviço, estava desde 2018 concessionado à ENM Ferries na ligação Funchal-Portimão-Funchal, contudo a ENM Ferries e o Grupo Sousa, divulgaram publicamente, que não cumpririam o terceiro ano de atividade em 2020. Este terminal oferece um cais de acostagem de 330m, com capacidade de receber navios de cruzeiros até 215m de comprimento fora-a-fora, com um calado máximo de 8,5m.

¹²³ A ligação marítima à Madeira, resulta de um acordo com o Governo, que terá de ser inscrito em orçamento de estado, tendo registado em 2019 cerca de 14 mil passageiros.

¹²⁴ Resultados do estudo elaborado pela Naturschutzbund Deutschland (NABU) (uma associação de defesa do ambiente alemã), em colaboração com a Quercus, no âmbito do projeto europeu “Clean Air in Ports”.

Tabela 33 – Dados Operacionais por Terminal de Cruzeiros em 2019. Movimento de navios (Fonte: AP)

Porto	Movimento de navios			
	N.º de navios (escalas)	Interporting (interportos)	Turnaround (embarque/desembarque)	Trânsito
Leixões	101	-	4	97
Lisboa	310	27	72	211
Portimão	57	31	8	18
Total Geral	468	58	84	326
Peso dos segmentos (%)	100%	12%	18%	70%

No que diz respeito aos passageiros, é também o Terminal de cruzeiros de Lisboa que assume a liderança em Portugal Continental em movimento de passageiros (Figura 12), sendo, no entanto, no terminal de cruzeiros de Leixões que o segmento - passageiros em trânsito -, assume maior preponderância (96% das escalas). Iguamente ao nível da avaliação da satisfação¹²⁵ é este último terminal que tem as melhores avaliações e a maior evolução da qualidade nos últimos 2 anos.

Figura 12 – Evolução da movimentação de passageiros entre 2012 e 2019 em milhares de passageiros (Fonte: AP)

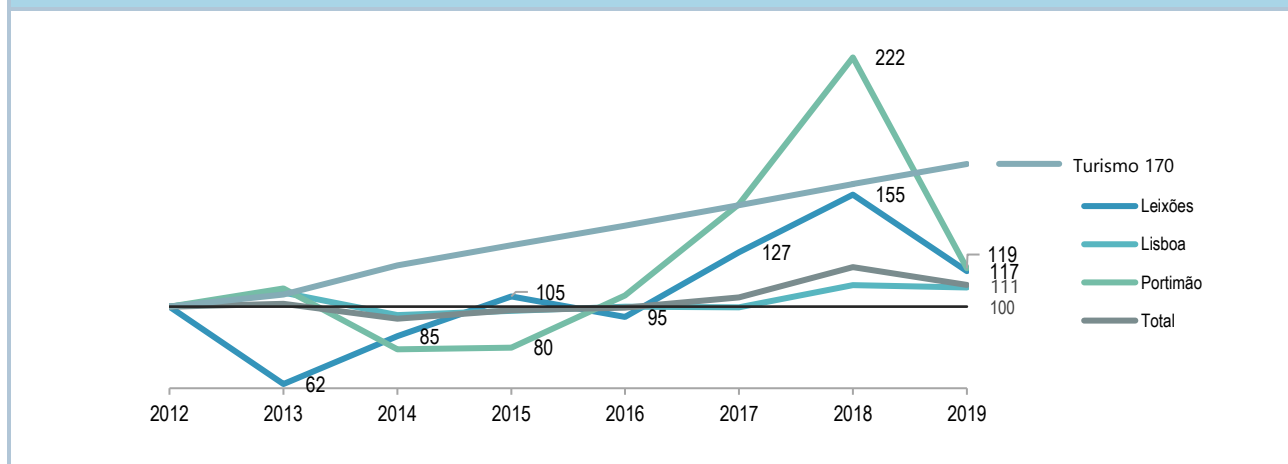


6.2.2. Serviço de tráfego de passageiros - relação com o turismo

A Figura 13 relaciona a evolução do movimento de passageiros com o número de dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico entre 2012 e 2019. Considerou-se na movimentação de passageiros a totalidade dos passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito.

¹²⁵ Ver capítulo da consulta portuária.

Figura 13 – Índice relativo à evolução do movimento de passageiros relacionado com o número de dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico entre 2012 e 2019 (Fonte: AP; Nº de dormidas: INE)



Entre 2012 e 2019, segundo dados do INE, o turismo registou um aumento de 70% relativamente ao número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros. Verificou-se também um aumento generalizado do número de passageiros nos terminais de cruzeiro em 11%. O maior crescimento, entre 2012 e 2019, verificou-se no terminal de cruzeiros de Portimão (18,8%), seguido de Leixões (17,3%) e de Lisboa (9,3%).

No ano de 2019, destaca-se o movimento de passageiros no terminal de cruzeiros de Lisboa, representando cerca de 84% do número total de passageiros, seguido de Leixões e Portimão com 13% e 3%, respetivamente.

Observa-se um pico de crescimento no serviço de tráfego de passageiros para o Porto de Portimão em 2018, o que se entende ser devido à concessão de serviços públicos de transporte marítimo de passageiros e veículos através de navio Ferry entre a Madeira e o continente português.

6.2.3. Receitas

Os rendimentos provenientes do serviço de tráfego de passageiros para as AP, difere consoante se trate de uma exploração direta pela mesma ou de uma concessão.

Todos os navios de passageiros pagam, tal como os navios de mercadorias, um montante de TUP Navio e de pilotagem às AP e ainda um valor por passageiro desembarcado/embarcado ou em trânsito, incluído ou em regulamento de tarifas da respetiva AP (caso o serviço seja de prestação direta), ou no regulamento tarifário da concessionária (no caso de concessão). Na modalidade de concessão é cobrada uma renda, com componente uma fixa e variável decorrente do respetivo contrato de concessão, cuja componente variável¹²⁶ altera consoante o número de passageiros e em função de um compromisso de tráfego acordado.

Em Portugal Continental existem ambas as modalidades, como se verifica pela Tabela 34. Quando o terminal é gerido diretamente pela AP, nos casos específicos do terminal de Leixões e de Portimão, todas as receitas advindas do serviço são rendimentos das AP, enquanto que quando se trata de uma concessão, como se verifica no terminal de Lisboa, parte dos rendimentos desta operação são da concessionária. Naturalmente que a exploração direta pressupõe que os gastos da operação sejam responsabilidade da AP, ficando estes a cargo das concessionárias nas situações que que a operação seja explorada por terceiros.

¹²⁶ Taxa variável de 0.22€ por passageiro.

Tabela 34 – Serviço de tráfego de passageiros. Movimento e tarifas de tráfego de passageiros em terminais de cruzeiro em Portugal Continental (Fonte: AP) Unidade: Euros

Ano 2019	Terminais de passageiros		
	Leixões	Lisboa	Portimão
Modalidade de prestação	Gestão direta AP	Concessão	Gestão direta AP
Passageiros embarcados/desembarcados	5,07	3,75	3,30
Passageiros em trânsito	2,43	3,75	1,98
N.º de escalas	101	310	57
Movimento de Passageiros	88 696	571 259	21 986 ¹²⁷

A Tabela 34, apresenta o valor das tarifas de tráfego de passageiros nos 3 terminais em Portugal Continental, verificando-se no Terminal de Leixões uma tarifa mais elevada por passageiro embarcado/desembarcado comparativamente com o Terminal de Lisboa e de Portimão. No terminal de Lisboa a concessionária cobra ainda um valor constante no seu regulamento de tarifas.

6.2.4. Investimentos em terminais de passageiros (cruzeiros)

No âmbito dos contratos de concessão podem ser definidos pela concedente, investimentos nos terminais para além dos realizados pelas próprias AP, quer tenham a atividade concessionada ou não.

Tabela 35 – Serviço de tráfego de passageiros. Investimentos entre 2012 e 2019 nos terminais de cruzeiros em 10³ t (Fonte: AP)

Porto	Investimento nos terminais		Modalidade de prestação
	Pelas AP	Pela concessionária	
Leixões	29 011	NA	Gestão direta AP
Lisboa ¹²⁸	4 430	27 726	Concessão
Portimão	475	NA	Gestão direta AP

Da tabela anterior verifica-se que onde o serviço é concessionado (terminal de Lisboa) o maior investimento está a cargo da concessionária. Em Portugal Continental registou-se entre 2012 e 2019 um investimento em terminais de cruzeiros de 62 milhões de euros, verificando-se a maior fatia em Lisboa 52% do investimento realizado¹²⁹. Os investimentos realizados em Lisboa na reabilitação do Cais de Cruzeiros, foram anteriores a 2012.

6.3. A Intermodalidade com outros modos de transporte

A Intermodalidade marítima-portuária traduz-se na possibilidade de ligação de vários modos de transporte a um centro de convergência – o porto – no qual se realiza a mobilidade de pessoas e a movimentação de carga de fins e características diversas.

¹²⁷ Este movimento de passageiros refere-se apenas a passageiros em cruzeiro, estando excluídos os passageiros decorrentes da ligação de ferry à Madeira.

¹²⁸ Os cais do Terminal de Cruzeiros em Lisboa não se incluem na área concessionada, pelo que os investimentos de reabilitação dos mesmos (Stª Apolónia/Jardim do Tabaco e Cais do Trigo) foram realizados na sua maioria em anos anteriores a 2012 e ascenderam a cerca de 59 milhões de euros, com especial incidência financeira nos anos de 2007 a 2011, pelo que não constam da presente informação.

¹²⁹ Somando o investimento realizado quer pela concessionária quer pela concedente (APL).

A acessibilidade a um determinado porto e a oferta de modos de transporte são um fator absolutamente essencial e determinante para a competitividade da economia local, com impactos a nível nacional. Efetivamente, o potencial de um porto pode ser avaliado pela caracterização dos modos de transporte, o desempenho da sua intermodalidade e logística portuária, a que se junta a componente do desenvolvimento tecnológico e, bem assim, dos diferentes atores envolvidos na prestação do serviço portuário.

Dos 40 terminais portuários de carga, cerca de 50% têm acesso ferroviário direto (Tabela 12) o que na avaliação da eventual substituíbilidade entre dois portos, o utilizador tenderá a ponderar não apenas os custos dos serviços portuários, mas também os custos de transporte da carga em terra, na ligação entre a unidade produtiva ou a zona de consumo desse cliente e o porto em causa. Desta forma, as condições de intermodalidade poderão ser, também, relevantes para a concorrência entre portos e, nessa medida, constrangimentos ou eventuais restrições à ligação dos portos com a restante rede de transportes poderão, indiretamente, contribuir para condicionar a concorrência no setor portuário nacional.

A concorrência portuária é um tema de interesse crescente a nível mundial, podendo ser considerada em diferentes perspetivas. Ao nível das AP na oferta das melhores infraestruturas (terraplenos, cais, fundos), mas também de equipamento tecnológico. Igualmente relevante é a localização geográfica do porto, a conectividade, a segurança portuária, a fiabilidade, a capacidade, a frequência e os custos dos serviços de transporte terrestre ou por ferrovia (entre outros).

Ao longo dos tempos, tem-se verificado que a concorrência portuária tem vindo a ser substituída pela concorrência entre terminais, centrando-se a opção de escolha, principalmente, no preço, no tempo de carga e descarga e na produtividade. O que significa que é levado à decisão da escolha de um porto, não apenas a componente da movimentação de carga, mas também aspetos como a maior qualidade de serviço, no que respeita à existência de serviços complementares, tais como o armazenamento, a expedição e outras atividades, elementos que poderão ser analisados em mais detalhe no capítulo seguinte onde são analisados os resultados da consulta portuária.

Tabela 36 – Intermodalidade. Ligações ferroviárias a partir e para os Portos de Portugal Continental no ano de 2019 (Fonte: AMT)

Portos (Portugal Continental)	Mercadorias (10 ³ t) ¹³⁰		Mercadorias transportadas por via ferroviária (t)			
	Carregada	Descarregada	A partir dos portos	Peso (%)	Para os portos	Peso (%)
	(1)	(2)	(3)	(4)=(3)/(2)	(5)	(6)=(5)/(1)
Viana do Castelo	132	245	0	0%	0	0%
Leixões	11 295	7 061	22	0%	385	3%
Aveiro	3 910	1 585	171	11%	104	3%
Figueira da Foz	585	1 320	0	0%	101	17%
Lisboa	6 048	4 106	7	0%	151	3%
Setúbal	2 719	3 092	189	6%	735	27%
Sines	24 564	14 210	1 655	12%	1 903	8%
Portos do Algarve	0	112	0	0%	0	0%
Total	49 253	31 732	2 044	6%	3 379	7%
%	61%	39%	38%		62%	

¹³⁰ Estas quantidades incluem *transshipment*.

No pedido de informação efetuado em julho de 2020 foi incluído um pedido de dados relativos às quantidades transportadas para e dos portos, quer por rodovia (transporte pesado de mercadorias), quer por ferrovia (assim como o número de ligações ferroviárias a partir e para os portos). Aquando da resposta ao pedido verificou-se que algumas das AP não dispunham de dados que permitissem fazer uma análise real do contexto existente. Desta forma, optou-se, por apresentar apenas as quantidades transportadas por ferrovia, “a partir dos portos” e “para os portos”, conforme se apresenta na Tabela 36. Da análise, pode depreender-se que o total de mercadorias transportadas por via férrea (de e para os portos) é de 5,4 milhões de toneladas (correspondendo a 7% do total da mercadoria movimentada nos portos em Portugal Continental. 62% do total da mercadoria transportada por via férrea (3,4 milhões de toneladas) corresponde a 7% de mercadoria embarcada que chegou aos portos por via ferroviária, enquanto que 6% (2 milhões de toneladas) da mercadoria desembarcada saiu dos portos para os respetivos *hinterland* também por via ferroviária.

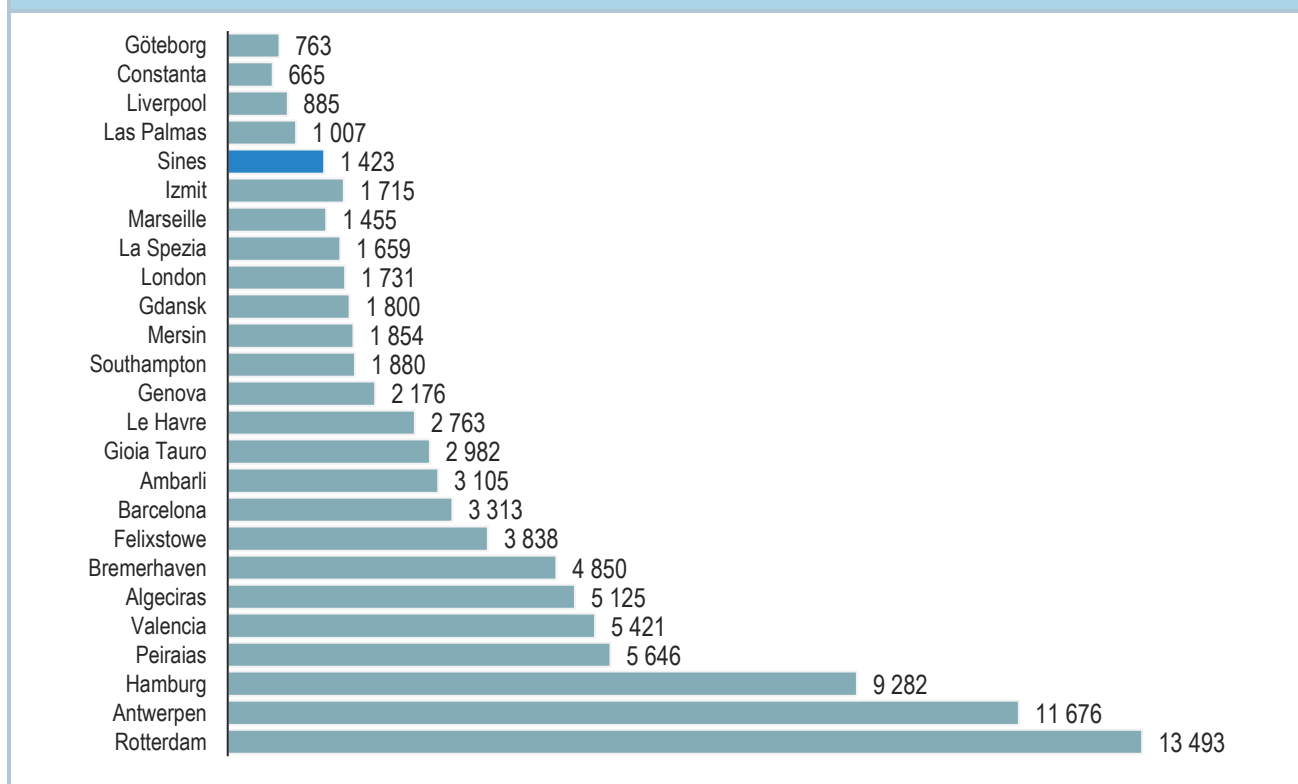
Salientam-se os portos em que a via ferroviária tem maior expressão, em termos relativos, no volume de mercadorias saídas por ferrovia é Sines (12% do total de desembarques), seguindo-se de Aveiro com 11%. No que toca às mercadorias entradas no porto por ferrovia para embarque, a quota mais expressiva cabe a Setúbal (27%), seguido da Figueira da Foz (17%). Sines é em termos percentuais o porto que maior peso assume nas mercadorias movimentadas para e dos portos por via férrea, representando 66% do total.

6.4. *Benchmarking* da atividade portuária de Portugal

Considerando a importância de deter um conhecimento aprofundado deste setor, revela-se de especial interesse alargar o exercício de *benchmarking* internacional, especialmente aos portos europeus. Os dados utilizados para efeitos de *benchmarking* foram, maioritariamente, os da base de dados do Eurostat.

A Figura 14 mostra os 25 principais portos de contentores da Europa em 2019 com base na movimentação de contentores expressa em TEU.

Figura 14 – Ranking dos 25 principais portos europeus com maior movimentação de contentores em 2019. (Fonte: Eurostat) Unidade: 10³ TEU



Os dados do Eurostat, referentes a 2019, indicam que os Portos de Roterdão (13,5 milhões de TEU movimentados), Antuérpia (11,7 milhões de TEU) e Hamburgo (9,3 milhões de TEU movimentados), foram os três principais portos da Europa ao nível do volume de contentores movimentados, todos localizados na costa do Mar do Norte.

Destaca-se, também, o Porto de Valência (5º lugar com 5,4 milhões de TEU movimentados), o Porto de Algeciras (6º lugar com 5,1 milhões de TEU movimentados) e o Porto de Barcelona (9º lugar com 3,3 milhões de TEU movimentados). Espanha registou o maior volume de contentores movimentados na Europa representando 18% do total da UE em 2019.

Considerando os mesmos principais portos de contentores, para o período de 2012 a 2019, os maiores aumentos no número de TEU movimentados foram registados em Sines (157%), seguido por Londres (152%) e Pireu (101%). Por outro lado, as maiores reduções foram observadas para Bremerhaven (21%) e Gioia Tauro (20%).

7. Consulta aos serviços portuários e infraestrutura portuária

Em 2019 a AMT realizou uma consulta portuária com o objetivo de conhecer a perceção dos diversos intervenientes no Ecosistema Portuário, recolhendo sugestões e contributos tendentes à melhoria das condições de prestação dos serviços¹³¹, garantir o cumprimento da sua missão de regulador económico independente e contribuir para a melhoria do desempenho e competitividade do setor portuário em Portugal. Desta forma, o presente capítulo reúne informação que reforça o conhecimento existente sobre este ecossistema, quer ao nível dos *stakeholders* e das suas modalidades de prestação de serviços, quer através da avaliação que os utilizadores e prestadores da infraestrutura fazem do EPN, de cada um dos portos, dos diversos serviços portuários prestados e das entidades oficiais que operam nos portos.

A presente consulta pretende, igualmente, servir de suporte à tomada de decisão neste ecossistema, a partir da perceção revelada pelos principais *players*, quanto às condições do mercado consubstanciando-se assim num *input* relevante a considerar, não apenas pela AMT, mas por outros reguladores, agentes e entidades que interagem no mercado.

Esta primeira consulta da AMT, destaca-se pela sua abrangência, concretamente:

- Efetuou uma avaliação a vários níveis: satisfação global, evolução da qualidade (a 2 e 10 anos), avaliação ao nível do preço e da qualidade e da competitividade internacional, assim como, a avaliação e relevância de inúmeros parâmetros;
- Incluiu todos os *stakeholder*: investidores, operadores, administrações portuárias, prestadores de serviços portuários auxiliares, agentes de navegação, armadores e associações representativas do setor;
- Abrangeu diversas áreas ao nível da avaliação de parâmetros: infraestruturas portuárias e equipamentos, intermodalidade, processos administrativos e aduaneiros, oferta de serviços do porto e eficiência nos processos e operações;
- Incluiu uma avaliação a todos os tipos de carga e a todos os tipos de serviços portuários (movimentação de carga, de passageiros e serviços portuários auxiliares) e ainda à infraestrutura portuária;
- Envolveu uma avaliação ao nível da substituíbilidade entre modos de transporte: ferroviário, rodoviário e aéreo;
- Incluiu uma avaliação à prestação das várias entidades que operam nos portos: Administrações Portuárias, Autoridade Marítima (Capitania), Autoridade Tributária e Aduaneira, Autoridades de Saúde e Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

Esta abrangência ao nível *stakeholder* foi possível pela existência de um pedido de informação (efetuado em 2018), onde se solicitou às AP a identificação das entidades prestadoras de serviços portuários nos portos nacionais, do Continente e das Regiões Autónomas, assim como, sobre o(s) regime(s) em que estes mesmos prestadores exercem a sua atividade. Este levantamento, permitiu a identificação dos intervenientes nos portos nacionais, a quem foi dirigida a respetiva consulta.

A oportunidade desta consulta, surge também, num momento, em que os *stakeholders* do setor demonstraram, a necessidade de existirem critérios de avaliação harmonizados (entre os portos) por forma a possibilitar a comparação ao nível do seu desempenho¹³².

¹³¹ Objetivos constantes no plano de ação do Grupo de Trabalho da Transparência Portuária, criado por decisão do Conselho de Administração da AMT a 18 de janeiro de 2018.

¹³² AdC (2018), Estudo sobre a Concorrência no Setor Portuário.

Na fase de elaboração do questionário, e em especial dos diversos parâmetros a avaliar, foram consultados os vários *stakeholders* (sobre uma versão preliminar do inquérito): AP, CP, Associações representativas dos diversos serviços portuários auxiliares, por forma a serem incorporados os seus contributos e sugestões. Adicionalmente, considerando que as matérias relacionadas com as condições de acesso e utilização da infraestrutura influenciam as condições de prestação dos serviços portuários, foram também consultadas as empresas de transporte rodoviário e ferroviário, não sendo, contudo, representativo o número de respostas obtidas¹³³.

O acesso ao questionário e a submissão das respostas foram efetuados através da plataforma online *Limesurvey*, tendo sido atribuído um código de identificação a cada entidade para acesso e envio das respostas.

De modo a incluir as necessidades da AMT e das várias entidades do ecossistema o questionário incluía um total 808 perguntas distribuídas por 14 inquéritos¹³⁴. Das 312 entidades consultadas (regulados e não regulados), obtivemos uma taxa de resposta na ordem dos 63%, sendo que 92% dos respondentes são entidades reguladas.

Os questionários realizados englobam matérias diversas e que se consideraram relevantes para a avaliação da perceção quer EPN, quer de cada um dos portos.

A consulta dividiu-se em 3 principais capítulos (i) avaliação global EPN, (ii) avaliação das infraestruturas e dos serviços portuários em cada um dos portos nacionais (iii) opções alternativas ao transporte marítimo e à movimentação portuária de cargas (substituibilidade).

Assim, no que diz respeito ao EPN, os respondentes avaliaram:

- Parâmetro preço e parâmetro qualidade;
- Temáticas: Infraestrutura portuária, serviços portuários de movimentação de carga, serviços portuários de tráfego de passageiros, serviços portuários auxiliares e entidades oficiais do Porto;
- Parâmetros no âmbito da competitividade internacional do Ecossistema Portuário Nacional;
- Opções alternativas ao transporte marítimo (Intermodalidade);
- O destaque das 3 iniciativas/mudanças (que teriam, segundo os respondentes maior impacto positivo na promoção da competitividade no Ecossistema Portuário Nacional);
- Considerações sobre alguma alteração que seja relevante ao enquadramento legislativo do Ecossistema Portuário.

Para cada uma das temáticas foi solicitado às entidades respondentes o grau de avaliação global com cada um delas, a evolução global nos últimos dois e dez anos e a satisfação relativamente a um conjunto de parâmetros no que à competitividade internacional, diz respeito, assim como uma classificação da relevância de cada um dos mesmos parâmetros.

Relativamente à satisfação dos portos individualmente, dentro de cada segmento os parâmetros foram agrupados ao nível da infraestrutura portuária, da digitalização e inovação tecnológica, da movimentação de carga (com a análise por tipo de carga), do tráfego de passageiros, dos serviços portuários auxiliares (com a análise por tipo de serviço) e das entidades oficiais que operam nos portos.

Em todos os capítulos, releva-se a existência de secções que, com as devidas adaptações, se mantiveram em todos os questionários, nomeadamente: (i) a satisfação global, (ii) a evolução da satisfação nos últimos 2 anos e

¹³³ Embora o número não seja significativo, as respostas foram consideradas.

¹³⁴ Vidé estrutura do inquérito (ANEXO III).

10 anos, (iii) a satisfação perante parâmetros específicos, (iv) a identificação dos parâmetros com maior relevância e (v) sugestões/comentários ¹³⁵.

Para uma análise mais efetiva dos resultados e por forma a facilitar a comparação entre a avaliação de temáticas e parâmetros, foram atribuídos valores a cada uma das opções de resposta, segundo os quadros de conversão que se seguem (Tabela 37).

Tabela 37 – Quadros de conversão das opções de resposta					
Evolução da qualidade nos últimos 2 ou 10 anos	Valores	Avaliação da satisfação	Valores	Avaliação da relevância	Valores
Melhorou	3	Muito satisfatório	4	Muito relevante	3
Manteve-se	2	Satisfatório	3	Relevante	2
Piorou	1	Insatisfatório	2	Pouco relevante	1
		Muito insatisfatório	1		

Analisando como exemplo a resposta à questão relativa à “*avaliação global do Ecossistema Portuário Nacional*”, os respondentes tinham as seguintes opções de resposta: muito insatisfatório, insatisfatório, satisfatório, muito satisfatório. Responderam a esta questão 84 entidades. Convertendo as avaliações de acordo com a Tabela 37 e Tabela 38, obtemos uma média de 2,9 para a avaliação global. Para análise das respostas foram considerados os intervalos, com cores distintas, apresentados na Tabela 39.

Tabela 38 – Exemplo do cálculo da avaliação final média			
Avaliação do EPN	N.º de respostas	Tabela de conversão	N. respostas x valores
Muito satisfatório	8	4	32
Satisfatório	69	3	207
Insatisfatório	4	2	8
Muito insatisfatório	3	1	3
Total	84		250
Avaliação final (média)			2,9

Tabela 39 – Interpretação dos intervalos da média das respostas		
Valores de referência	Avaliação da qualidade	Avaliação
4,0	[3,5 ; 4,0]	Muito satisfatório
3,0	[2,5 ; 3,5[Satisfatório
2,0	[1,5 ; 2,5[Insatisfatório
1,0	[1,0 ; 1,5[Muito insatisfatório
Valores de referência	Avaliação da relevância	Avaliação
3,0	[2,5 ; 3,0[Relevante
2,0	[1,5 ; 2,5[Pouco relevante
1,0	[1,0 ; 1,5[Irrelevante
Valores de referência	Evolução da qualidade	Avaliação

¹³⁵ O mesmo pode ser consultado no ANEXO II.

3,0	[2,5 ; 3,0[Melhorou
2,0	[1,5 ; 2,5[Manteve-se
1,0	[1,0 ; 1,5[Piorou

Tratamento dos Dados

Nem todos os respondentes, por motivos vários, responderam ao questionário na sua íntegra (i.e., a todas as secções), nem, naturalmente a todas as questões. Desta forma, o tratamento dos dados foi individualizado por questão.

Algumas das respostas também não foram consideradas, tal como as autoavaliações¹³⁶, assim como, as respostas “NS/NR”¹³⁷ não foram considerados no cálculo da média das avaliações.

Relativamente à avaliação individual por porto, destacam-se 3 portos, que pelo reduzido número de entidades respondentes, e devido também às suas especificidades, não foram consideradas as perceções dos utilizadores, e por essa mesma razão não serão apresentados no relatório. Referimo-nos especificamente aos portos da Tabela 40.

Tabela 40 – Portos não considerados nos resultados da consulta

O **Porto do Douro** (incluindo a via navegável) - apenas com um máximo de 4 entidades reguladas respondentes (3 agentes de navegação e um operador portuário);

O **Porto de Faro** – importante infraestrutura portuária para o cimento produzido na cimenteira da Cimpor, em Loulé, a principal carga movimentada no porto. Apenas com 4 entidades reguladas a avaliaram (2 agentes de navegação e 2 operadores portuários);

O **Porto de Portimão** com uma vocação essencialmente turística de tráfego de passageiros, apenas 4 entidades respondentes (2 agentes de navegação e 2 operadores portuários).

7.1. Avaliação do Ecosistema Portuário Nacional

7.1.1. Satisfação global com o Ecosistema Portuário Nacional

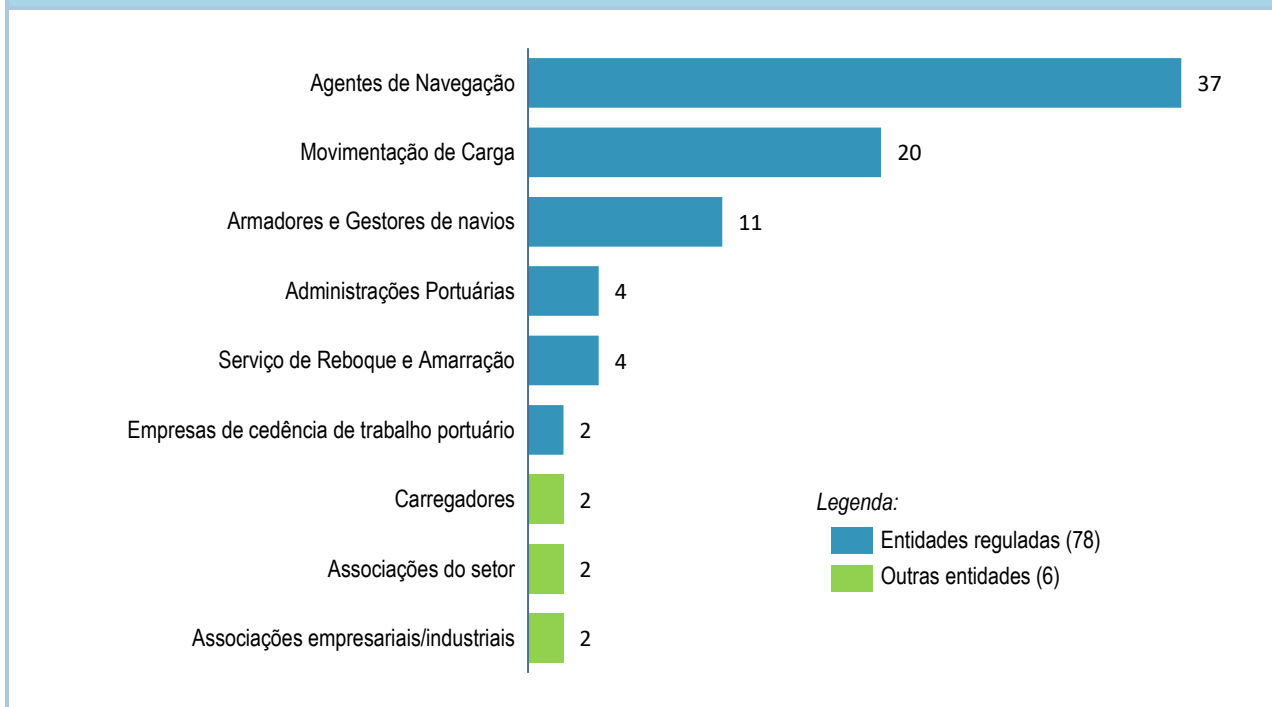
Avaliaram o EPN 84 entidades, das quais 93% (78) são entidades reguladas, e cuja caracterização por atividade se encontra na Figura 15.

Na composição das entidades respondentes à avaliação do EPN, verifica-se que os agentes de navegação e os operadores portuários foram os que mais contribuíram para a taxa de resposta e que apenas quatro administrações portuárias se pronunciaram sobre este segmento da consulta - as AP dos Portos da Figueira da Foz, de Aveiro, do Douro, Leixões e Viana do Castelo e dos Portos de Setúbal e Sesimbra.

¹³⁶ As AP, independentemente de prestarem, diretamente ou não, alguns serviços portuários, são as fornecedoras da infraestrutura portuária (IP). Desta forma as avaliações feitas pelas próprias não foram consideradas.

¹³⁷ NS/NR = Não sabe/Não responde. Todas as respostas NS/NR foram retiradas dos resultados finais.

Figura 15 – Atividade principal das entidades respondentes ao Ecosistema Portuário Nacional (Fonte: AMT)



Relativamente à satisfação, globalmente (82%), dos respondentes estão satisfeitos com o EPN (Figura 16), e para 63% das entidades a qualidade do mesmo manteve-se sem evoluções nos 2 últimos anos, contudo terá melhorado nos últimos 10 anos para 65% das entidades (Figura 17 e Figura 18).

Figura 16 – Grau de satisfação global relativamente ao Ecosistema Portuário Nacional (Fonte: AMT)

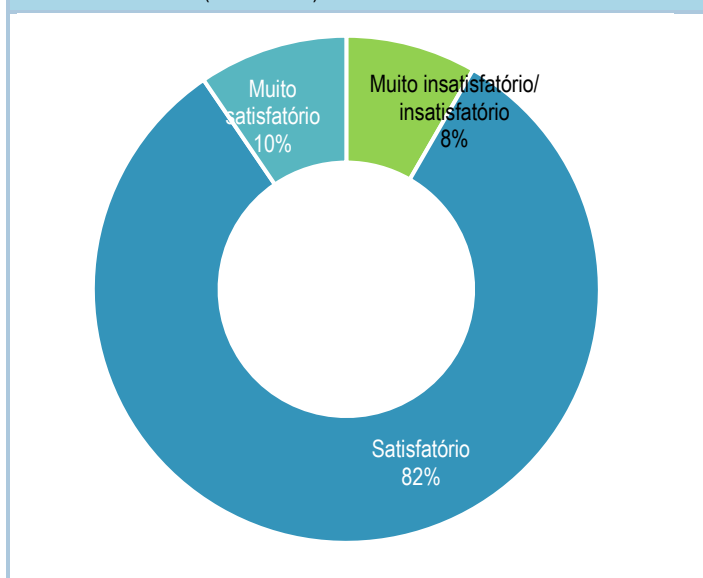


Figura 17 – Evolução da qualidade global do Ecosistema Portuário Nacional nos últimos 2 anos (Fonte: AMT)

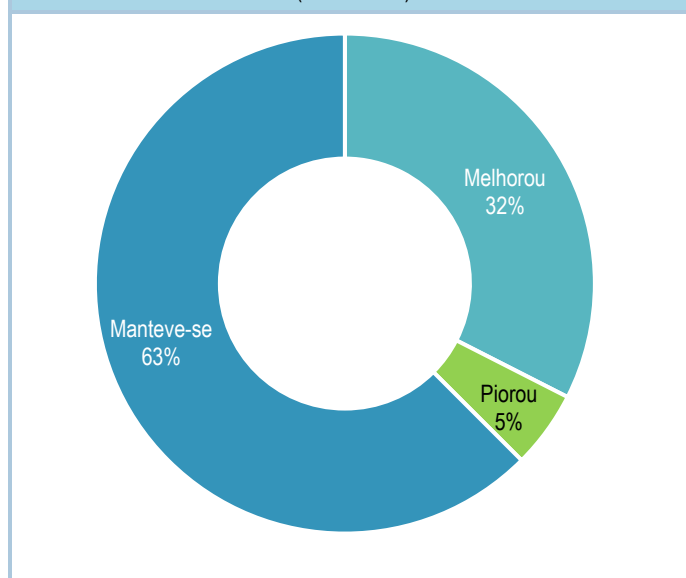
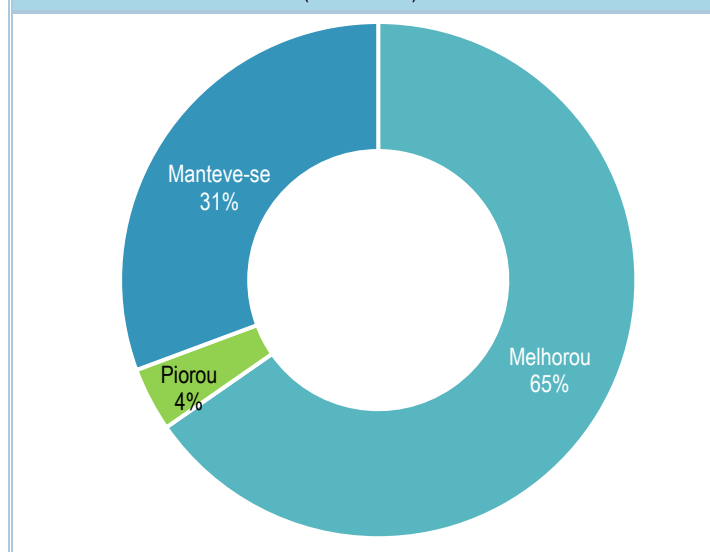


Figura 18 – Evolução da qualidade global do Ecosistema Portuário Nacional nos últimos 10 anos (Fonte: AMT)



7.1.2. Satisfação global com os segmentos do Ecosistema Portuário Nacional

A avaliação do EPN incidiu sobre 5 segmentos: a infraestrutura portuária, os serviços de movimentação de carga (e por tipo de carga), os serviços de tráfego passageiros, os serviços portuários auxiliares (pilotagem, reboque, amarração, recolha de resíduos e abastecimento a navios) e as entidades oficiais do porto, para além de uma avaliação global ao EPN.

A Tabela 41, traduz os níveis de satisfação das entidades face aos vários segmentos no EPN, verificando-se que os melhores níveis de satisfação ocorrem ao nível dos serviços portuários auxiliares (reboque, amarração, pilotagem, recolha de resíduos) e serviço de tráfego de passageiros, face a outros serviços como a movimentação de carga com níveis inferiores de satisfação.

Relativamente às entidades oficiais do porto, infraestrutura portuária e movimentação de carga, a avaliação global ficou aquém da média de avaliações global do EPN.

Tabela 41 – Ecosistema Portuário Nacional. Avaliação da satisfação global com cada um dos serviços prestados e a evolução da qualidade nos últimos 2 e 10 anos, ordenados por ordem decrescente de satisfação. (Fonte: AMT)

Serviços Portuários	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	Evolução da qualidade nos últimos 10 anos [1,3]
Tráfego de passageiros	3,3	2,7	2,9
Pilotagem	3,1	2,2	2,5
Amarração	3,1	2,2	2,4
Recolha de resíduos	3,0	2,3	2,6
Reboque	3,0	2,2	2,5
Abastecimento a navios	3,0	2,1	2,4
Entidades Oficiais do Porto	2,9	2,3	2,5
Infraestrutura portuária	2,8	2,4	2,7
Movimentação de carga	2,8	2,3	2,6
Ecosistema Portuário Nacional	3,0	2,3	2,6

Em todas as atividades, mais de 70% dos respondentes considera cada um dos serviços “satisfatório”, destacando-se o tráfego de passageiros com 14% dos respondentes a considerarem este serviço “muito satisfatório”. A evolução da qualidade do EPN nos últimos 2 anos (Figura 20), destaca-se principalmente no tráfego de passageiros, não tendo, todos os restantes serviços, apresentado evoluções. No que respeita aos últimos 10 anos, verifica-se pela Figura 21, uma evolução da qualidade em todos os segmentos com exceção do serviço de amarração e infraestrutura portuária cuja qualidade se manteve.

Figura 19 – Avaliação de cada uma das temáticas que contribuem para a qualidade do Ecosistema Portuário Nacional, ordenadas de acordo com o nível de satisfação [1,4] (Fonte: AMT)

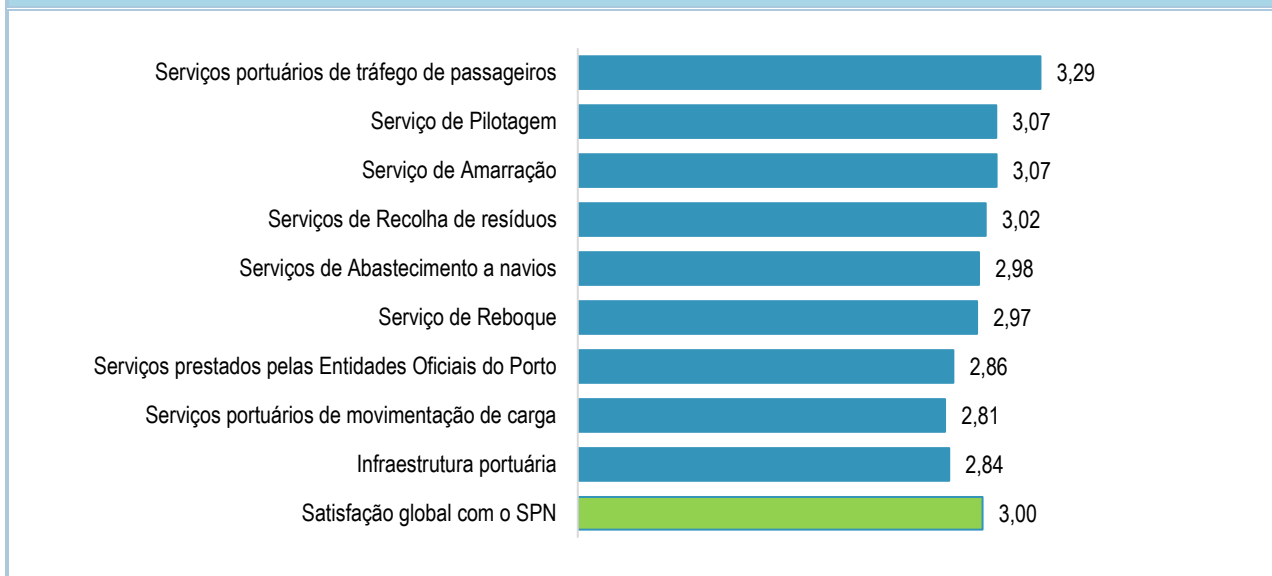


Figura 20 – Evolução da qualidade, nos últimos 2 anos, de cada uma das temáticas que contribuem para a qualidade do Ecosistema Portuário Nacional [1,3], ordenadas de acordo com o nível de satisfação [1,4] (Fonte: AMT)

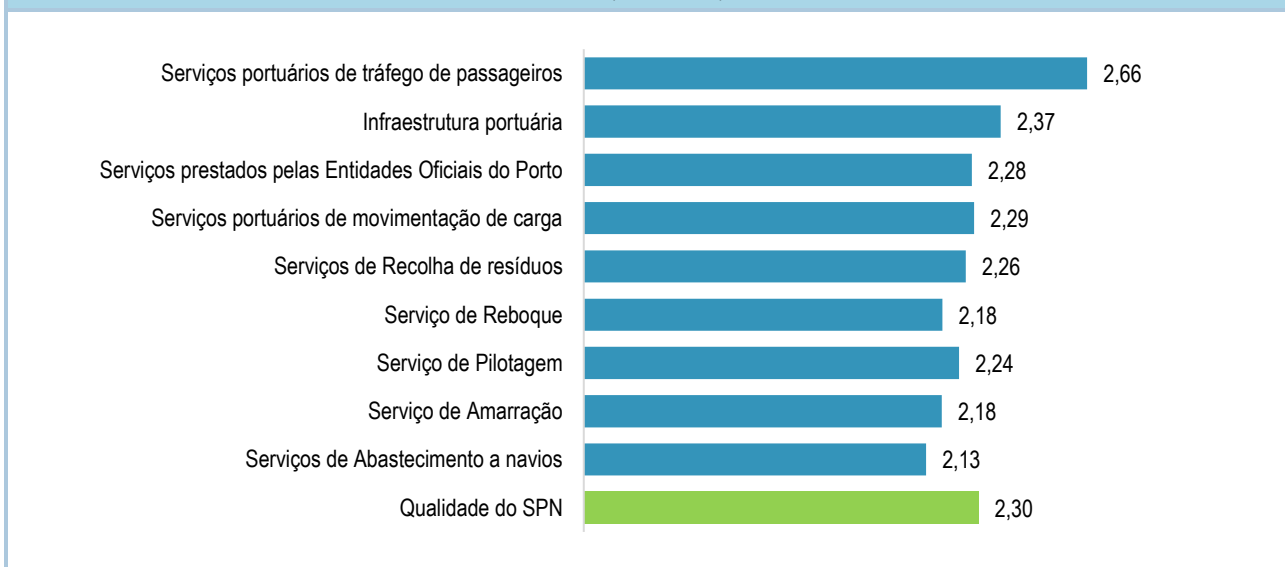
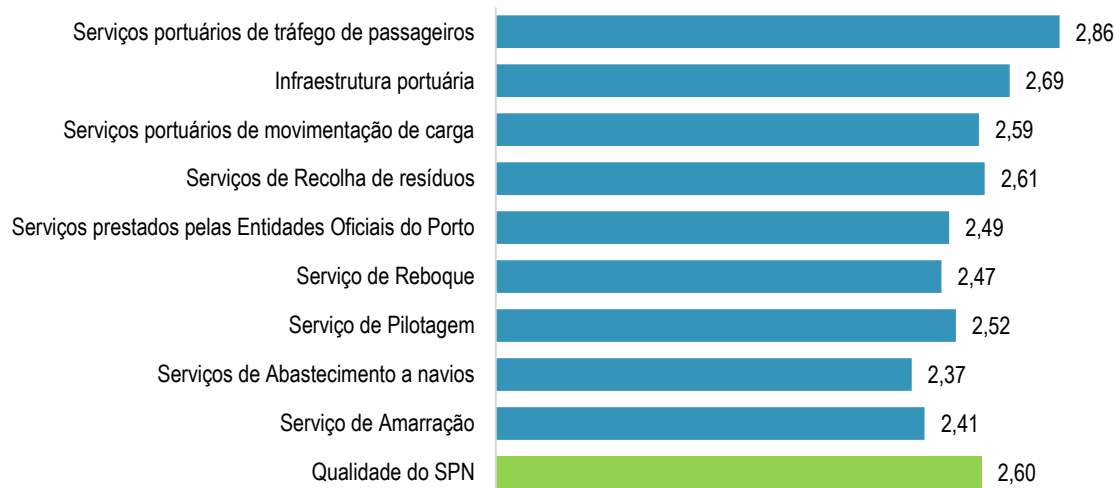


Figura 21 – Evolução da qualidade, nos últimos 10 anos, de cada uma das temáticas que contribuem para a qualidade do Ecossistema Portuário Nacional [1,3], ordenadas de acordo com o nível de satisfação [1,4] (Fonte: AMT)



No âmbito da avaliação do EPN, avaliou-se ainda a perceção dos utilizadores relativamente ao parâmetro preço e qualidade, tendo-se sempre presente os portos onde cada entidade opera (Tabela 42).

A avaliação do parâmetro qualidade foi considerado “satisfatório” pela generalidade dos respondentes – 69%, apresentando maiores níveis de satisfação, no tráfego de passageiros, na pilotagem, nos serviços de amarração e nos serviços de recolha de resíduos. Quando avaliado o fator preço no EPN, cerca de 50% dos respondentes considera-o “satisfatório”, sendo nos serviços de tráfego de passageiros e pilotagem onde a satisfação é superior, seguidos dos serviços de recolha de resíduos e abastecimento a navios. A movimentação de carga e as entidades oficiais do porto são os serviços que apresentam maiores níveis de insatisfação, na ordem dos 24% e 32% dos respondentes respetivamente.

Tabela 42 – Avaliação da satisfação com o parâmetro Preço e Qualidade por temática, ordenados por nível decrescente de satisfação. (Fonte: AMT)

Serviços portuários	Parâmetro Preço	Parâmetro Qualidade
	Satisfação global [1,4]	
Tráfego de passageiros	3,0	3,2
Pilotagem	2,9	3,1
Amarração	2,8	3,1
Abastecimento a navios	2,8	3,0
Recolha de resíduos	2,8	3,0
Reboque	2,7	3,0
Movimentação de carga	2,7	2,9
Serviços prestados pelas Entidades Oficiais do Porto	2,6	2,9
Ecossistema Portuário Nacional	2,8	2,9

Por último, e considerando os portos internacionais que utilizam, foi pedido aos respondentes que comparassem cada um dos parâmetros EPN, no âmbito da sua competitividade internacional, bem como da relevância desses mesmos parâmetros.

Tabela 43 – Competitividade Internacional. Avaliação da satisfação global dos parâmetros que contribuem para a competitividade internacional e a sua relevância para a qualidade e eficiência, ordenados por ordem decrescente de relevância. (Fonte: AMT)

Competitividade internacional	Relevância [1,3]	Satisfação global [1,4]
Acessibilidade marítima aos portos	2,7	2,8
Localização geográfica	2,6	3,2
Eficiência das operações de carga e descarga entre o navio e o porto	2,6	2,8
Infraestruturas e acessibilidades terrestres (ao porto e <i>hinterland</i>)	2,6	2,7
Preço dos serviços portuário de movimentação de carga	2,6	2,6
Adequabilidade das infraestruturas e dos equipamentos ao aumento de dimensão dos navios e da procura	2,6	2,5
Simplificação de processos e modernização do setor (e.g. JUP)	2,5	3,1
Eficiência das operações de carga e descarga entre o porto e o transporte terrestre	2,5	2,9
Adequabilidade da oferta portuária à procura	2,5	2,7
Eficiência e celeridade dos processos administrativos e das formalidades aduaneiras	2,5	2,6
Fatura portuária (taxas aduaneiras, portuárias e de outras entidades oficiais)	2,5	2,6
Grau de digitalização e inovação tecnológica	2,4	2,8
Clareza, transparência e objetividade de regulamentos e procedimentos	2,4	2,7
Preço dos serviços auxiliares	2,4	2,5
Ecosistema Portuário Nacional	2,5	2,8

A “localização geográfica” e a “simplificação de processos e modernização do setor (e.g. JUP)” são os parâmetros com o melhor nível de satisfação, apresentando uma avaliação de 3,2 e 3,1 respetivamente. Por outro lado, a “acessibilidade marítima aos portos” é o parâmetro mais relevante, para a maioria dos respondentes.

Destacam-se maiores níveis de insatisfação com “adequabilidade das infraestruturas e dos equipamentos ao aumento de dimensão dos navios e da procura”, o “preço dos serviços auxiliares”, seguindo-se as questões relacionadas com a “Fatura portuária”, “Eficiência e celeridade dos processos administrativos e das formalidades aduaneiras” e “Preço dos serviços portuário de movimentação de carga”.

7.1.3. Avaliação da substituíbilidade entre modos de transporte (Intermodalidade)

Nesta secção, embora tenham respondido mais entidades, foram apenas consideradas válidas 50 respostas, sendo 94% dos respondentes, entidades reguladas. Nesta sede, pretende-se perceber a substituíbilidade entre modos e as opções alternativas ao transporte marítimo e à movimentação portuária de mercadorias.

Questionados se já terão substituído ou não o transporte marítimo por outro modo, e qual esse mesmo modo de transporte, a maioria dos respondentes – 63%, não substituiria (Figura 22). Os restantes, 37% (14 empresas)

na sua maioria substituíam (ou já substituíam)¹³⁸ pelo modo rodoviário seguindo-se o modo ferroviário (Figura 23). Os principais motivos apresentados pelas empresas prendem-se com as greves da estiva e a consequente falta de soluções, problemas da infraestruturas e a incapacidade de assegurar o transporte por via marítima ou ainda urgência na entrega.

Em relação à substituição de um outro modo de transporte pela via marítima, das 44 empresas respondentes, 23% considera que já o fez em algum itinerário ou serviço específico (Figura 24) substituindo preferencialmente pelo modo rodoviário também (Figura 25). Os principais motivos relacionados com esta substituição, prendem-se com a competitividade do modo marítimo e com grandes quantidades transportadas.

Figura 22 – Substituição do transporte marítimo por outro modo em algum itinerário ou serviço específico de transporte de mercadorias (Fonte: AMT)

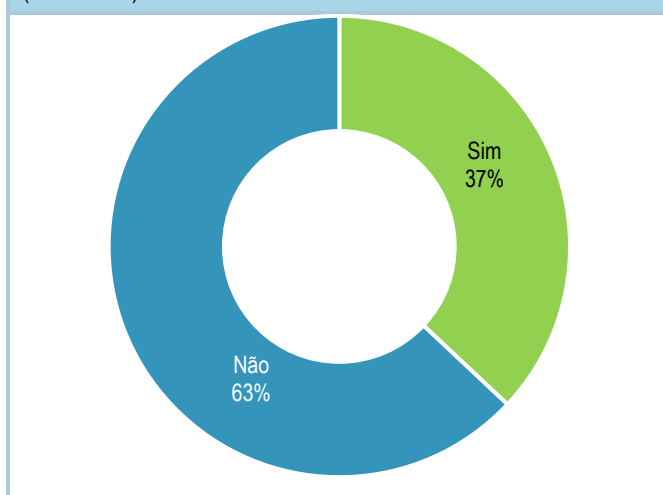


Figura 23 – Modo de transporte escolhido em detrimento do modo marítimo (Fonte: AMT)

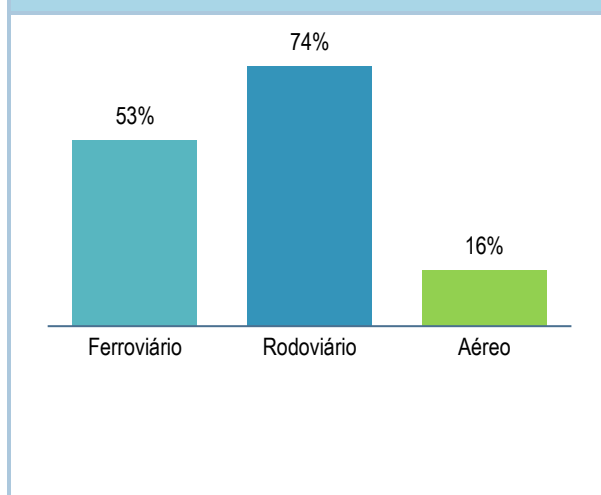


Figura 24 – Utilização do transporte marítimo por substituição de outro modo em algum itinerário ou serviço específico de transporte de mercadorias (Fonte: AMT)

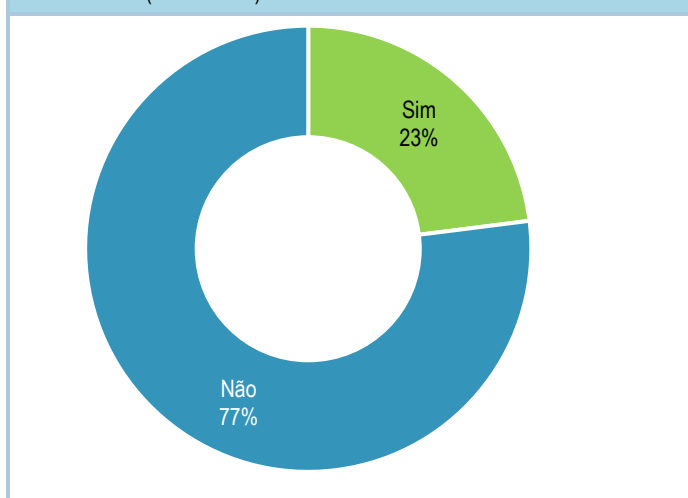
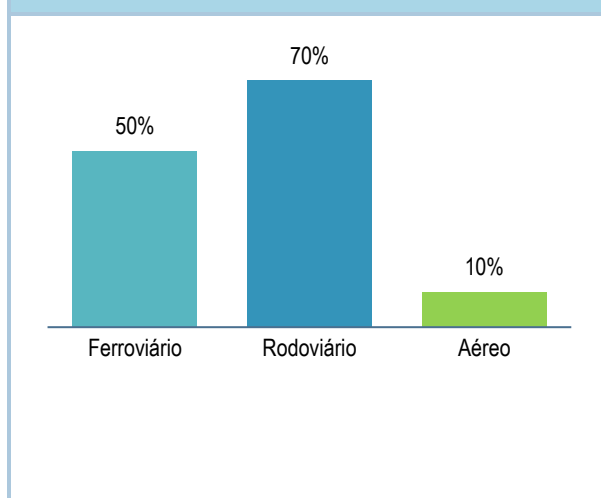


Figura 25 – Modo de transporte preterido pelo modo marítimo (Fonte: AMT)



¹³⁸ Na análise dos dados deve ser tido em conta que a mesma entidade poderá substituir ou ter substituído por um ou mais modos de transporte.

Ainda no âmbito das questões da substituíbilidade e quando questionados “se a sua empresa substituiu, em algum itinerário ou serviço específico de transporte de mercadorias, o recurso ao serviço portuário de movimentação de carga num porto/terminal pelo mesmo serviço noutra porto/terminal”, as respostas variam, naturalmente, consoante o porto e mercadoria em questão. Verificando-se que 52% das entidades já o terão feito, destacando-se dois principais motivos: a instabilidade laboral e os calados dos navios (Tabela 44).

Tabela 44 – Substituíbilidade entre portos e principais motivos (Fonte: AMT)		
Porto que utiliza	Portos	
	Porto alternativo	Motivos
LIS	SIN	Instabilidade laboral
	LEI	Instabilidade laboral
	Las Palmas	custo mais reduzido de operação /operações de dragagens do Tejo
SET	SIN	Congestionamento / Calado dos navios
FDF	AVE	Calado dos navios
VDC	LEI	Calado dos navios

Quando confrontados com uma situação de aumento do custo global dos serviços de movimentação de carga no(s) porto(s) que habitualmente utiliza os 50 respondentes manteriam o modo marítimo, no porto que habitualmente utilizam ou noutra porto.

Residualmente, apenas 7%, optaria por outros modos de transporte, nomeadamente a ferrovia (6%) e a rodovia (1%). Os portos alternativos, variam também consoante o porto em questão como é demonstrado pela Tabela 45.

Tabela 45 – Substituíbilidade face ao aumento de 10% dos serviços de movimentação de carga (Fonte: AMT)	
Porto de origem	Porto alternativo
VDC	Leixões
LEI	Lisboa, Aveiro, Setúbal, Algeciras, Vigo
AVE	Ferrol, Leixões
FDF	Aveiro
LIS	Leixões, Sines, Setúbal
SET	Sines, Lisboa, Leixões
SIN	Lisboa, Leixões

Alterações relevantes ao enquadramento legislativo do ecossistema portuário

Foi pedido ainda aos respondentes, no âmbito da consulta, que apresentassem sugestões de alterações enquadramento legislativo neste ecossistema, assim como propostas de ações a desenvolver pela AMT. As tabelas seguintes apresentam os comentários ordenados por tipo de atividade de cada uma das entidades respondentes.

Tabela 46 – Alterações relevantes ao enquadramento legislativo do ecossistema portuário. Sugestões dos respondentes (Fonte: AMT)

Atividade Entidades	Sugestões dos respondentes
Agentes de Navegação	Criação de uma taxa única por TAB que cubra os custos de todas as autoridades envolvidas.
	A criação de uma Administração dos Portos de Portugal, com um administrador por Porto e um Diretor do Porto, que assumiria o papel de <i>Harbour Master</i> .
	Simplificação dos tarifários das autoridades envolvidas.
	Uniformização das estatísticas portuárias e dos indicadores de desempenho dos mesmos.
	Terminar com a concentração quer na atividade portuária quer na intermodalidade ligada ao sector portuário, gerando maior competitividade.
	A criação de Bases Gerais das Concessões Portuárias, promovendo a sua modernização e alargamento dos prazos concessionais, ligando-os ao investimento necessário e ao retorno financeiro a assegurar ao investidor. Assegurando simultaneamente a competitividade do ecossistema portuário.
	Uniformização de tarifários e regulamentos de exploração.
	Permitir a privatização dos serviços.
	Alteração do tarifário das capitánias no que diz respeito a trabalhos a bordo.
	Alteração ao Decreto-Lei que regula a atividade dos agentes de navegação.
Operadores de movimentação de carga	Revisão dos processos e prazos de concessão, uma vez que reduzem a apetência para o investimento privado.
	Proteção da atividade portuária (Estratégica para Portugal).
	Harmonização das taxas aplicadas pelos diversos organismos do Estado com responsabilidades na área do Mar e dos Portos, no que respeita à atividade e às instalações portuárias.
	Aumento dos limites dos prazos das concessões.
	Alargamento do prazo máximo das concessões (para 75 anos) permitindo que os investimentos vitais em infraestruturas portuárias sejam efetuados, abrindo uma janela de oportunidade aos Portos nacionais para competir a nível Ibérico.
	Inversão da excessiva subalternização dos portos face aos municípios.
	Definição de qual o sistema de gestão de serviços portuários - Concessão versus Licenciamento.
	Eliminação da coabitação dos dois sistemas no mesmo porto.
Rebocadores e amarradores	Aumento dos prazos de concessão. Proteção de interesse nacional na atribuição das concessões.
	Clarificação da responsabilidade estratégica em termos ministeriais.
	Clarificação do estatuto das AP, quer na perspetiva empresarial, quer na perspetiva regulatória.
	Desenvolvimento de um Plano estratégico de médio/longo prazo.
Armadores	Considerar as AP como entidades gestoras empresariais versus reguladoras (apesar da existência da AMT).
	Livre acesso à mão de obra portuária, tal como em outras atividades.
	Facilidades de acesso ao crédito para as empresas.
Gestores de navios	Regulamentação laboral e de prestação de serviços.
AG NAV/MOV CRG/CED TRB PORT	Não inclusão do cais nas concessões portuárias. A exclusividade de movimentação de um determinado tipo de carga e cais, considerada nos contratos de concessão, dificulta a livre concorrência e um bom rácio de preço/qualidade.

7.2. Avaliação Individual por porto

7.2.1. Satisfação global com os Portos Nacionais

Neste capítulo da consulta, as entidades avaliaram em função dos portos nacionais escolhidos (e onde naturalmente operam e têm experiência), os vários segmentos em análise: a infraestrutura portuária, os serviços de movimentação de carga e de tráfego de passageiros, os serviços portuários auxiliares assim como a prestação das entidades oficiais do porto.

Das 198 entidades respondentes (87% são regulados) neste capítulo, nem todas terão avaliado todas as temáticas em todos os portos, pelo que a amostra é variável em função da temática avaliada.

A Tabela 47, apresenta a avaliação efetuada pelas entidades quanto à satisfação face a cada um dos segmentos por porto, verificando-se que Sines, e Leixões imediatamente a seguir, assumem uma posição de destaque na infraestrutura portuária, nos serviços de movimentação de carga, nos serviços auxiliares e ainda relativamente à prestação das entidades oficiais do Porto. No tráfego de passageiros, surge Leixões seguido de Lisboa com os níveis de satisfação mais elevados.

Todos os serviços e todos os portos apresentam-se como satisfatórios, contudo, e com níveis inferiores de satisfação, os respondentes consideram, a infraestrutura no Porto de Viana do Castelo, os serviços de movimentação de carga no Porto de Lisboa, e no Porto de Aveiro os serviços portuários auxiliares e as entidades oficiais do porto.

Tabela 47 – Segmentos por porto. Avaliação da satisfação global por porto em cada um dos segmentos [1,4]. (Fonte: AMT)

Portos Nacionais	Infraestrutura portuária	Movimentação de carga	Tráfego de passageiros	Serviços portuários auxiliares	Entidades Oficiais do Porto
Viana do Castelo	2,5	2,9	Não avaliado	2,9	3,1
Leixões	3,1	3,1	3,4	3,0	3,0
Aveiro	2,8	3,0	Não avaliado	2,7	2,8
Figueira da Foz	2,7	3,1	Não avaliado	2,9	3,2
Lisboa	2,8	2,8	3,0	3,0	2,9
Setúbal	3,0	2,9	Não avaliado	2,9	3,0
Sines	3,2	3,3	Não avaliado	3,2	3,1
RAA	2,9	2,9	2,7	2,8	3,1
RAM	2,7	2,9	2,8	2,9	3,1
Ecosistema Portuário Nacional	2,8	2,8	3,3	3,0	2,9

Os respondentes quando questionados acerca da evolução da qualidade nos últimos 2 e 10 anos, consideraram que o serviço de tráfego de passageiros foi o que mais evoluiu, contrariamente à infraestrutura portuária, a temática, que cumulativamente menos evoluiu quer nos últimos 2 quer nos últimos 10 anos (Figura 26 e Figura 27).

Figura 26 – Evolução da qualidade, nos últimos 2 anos, de cada uma das temáticas que contribuem para a qualidade dos portos nacionais [1,3], ordenadas de acordo com o nível de satisfação [1,4]. (Fonte: AMT)



Figura 27 – Evolução da qualidade, nos últimos 10 anos, de cada uma das temáticas que contribuem para a qualidade dos portos nacionais [1,3], ordenadas de acordo com o nível de satisfação [1,4]. (Fonte: AMT)



7.2.2. Detalhe de avaliação de cada uma das temáticas

Infraestrutura Portuária

Das 198 entidades que responderam a esta temática, 73% dos respondentes considera que a infraestrutura portuária é “satisfatória”, e 49% das entidades considera que a mesma se manteve em termos de qualidade nos últimos 2 anos, no entanto terá melhorado para 56% dos respondentes nos últimos 10 anos. Dos respondentes a esta questão, 84% são regulados do setor, com prevalência, uma vez mais, do número de respostas, pelos agentes de navegação e operadores portuários. Os melhores níveis de satisfação verificam-se nos Portos de Sines Leixões e Setúbal, no entanto, a evolução da qualidade da infraestrutura nos últimos 2 e 10 anos destaca-

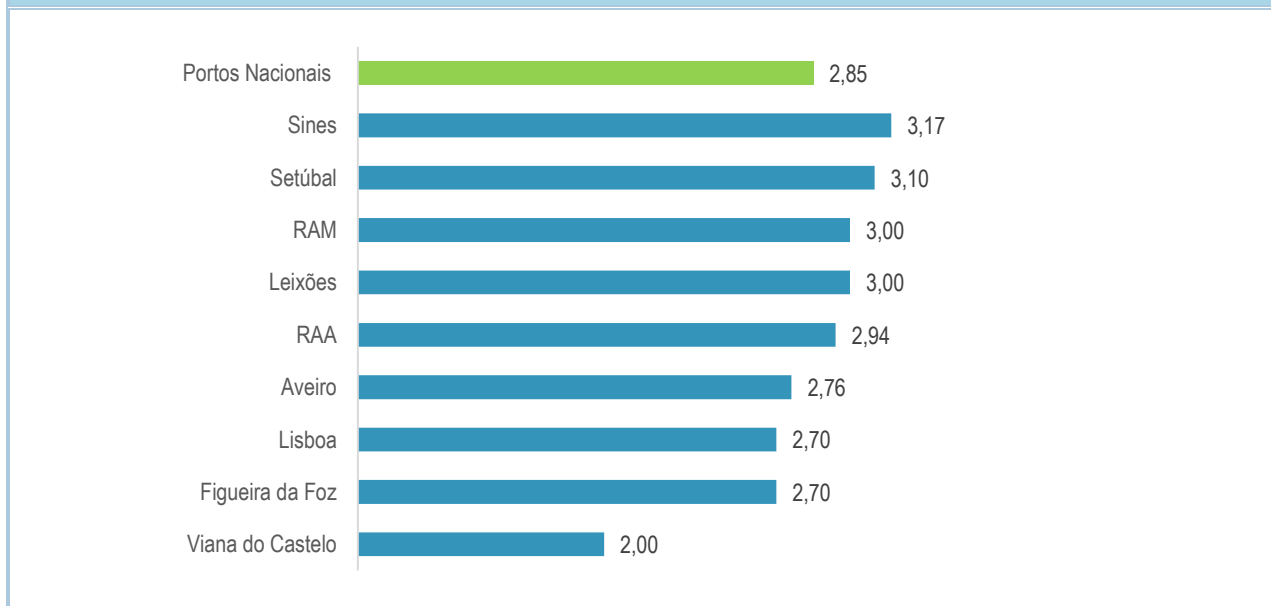
se principalmente em portos de menor dimensão, como no Porto de Viana do Castelo, Figueira da Foz e Aveiro, seguidos de Sines, Leixões e Setúbal.

Tabela 48 – Infraestrutura Portuária. Avaliação da satisfação global em cada um dos portos nacionais e a evolução da qualidade nos últimos 2 e 10 anos, ordenados por ordem decrescente de nível de satisfação. (Fonte: AMT)

Portos Nacionais	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	Evolução da qualidade nos últimos 10 anos [1,3]
Viana do Castelo	2,5	2,2	2,7
Leixões	3,1	2,3	2,7
Aveiro	2,8	2,4	2,7
Figueira da Foz	2,7	2,5	2,8
Lisboa	2,8	2,0	2,1
Setúbal	3,0	2,3	2,5
Sines	3,2	2,3	2,4
RAA	2,9	2,3	2,3
RAM	2,7	1,9	2,3
Ecosistema Portuário Nacional	2,8	2,7	2,4

Os portos foram ainda avaliados ao nível da sua integração com as cadeias logísticas europeias e internacionais, verificando-se que é nos Portos de Sines, Setúbal e Leixões onde esta integração é mais satisfatória para os respondentes (Figura 28).

Figura 28 – Integração com as cadeias logísticas europeias e internacionais. Avaliação da satisfação por porto [1,4] ordenados por ordem decrescente de satisfação. (Fonte: AMT)



Conforme já referido, para cada um dos segmentos foi solicitado às entidades respondentes a avaliação da satisfação e relevância, relativamente a um conjunto de parâmetros, agrupados pelas seguintes temáticas: i) Infraestrutura e equipamentos portuários, ii) Transporte intermodal (rodovia e ferrovia), iii) Administração e

gestão da infraestrutura e atividades portuárias e iv) Digitalização e inovação tecnológica. Nos próximos parágrafos apresentamos a avaliação de cada uma das temáticas de agrupamento dos parâmetros.

As temáticas são apresentadas na Tabela 49, por ordem decrescente de relevância para a qualidade e eficiência da infraestrutura portuária, de acordo com a opinião das entidades respondentes.

Tabela 49 – Infraestrutura Portuária. Avaliação da satisfação por temática de agrupamento de parâmetros e sua relevância na qualidade e eficiência [1,3], ordenados por ordem decrescente de relevância. (Fonte: AMT)

Temáticas / Parâmetros	Relevância [1,3]	Satisfação [1,4]
Infraestrutura e equipamentos portuários	2,5	2,7
Transporte intermodal (rodovia e ferrovia)	2,4	2,7
Administração e gestão da infraestrutura e atividades portuárias	2,2	2,7
Digitalização e inovação tecnológica	2,3	2,8
Satisfação Global da Infraestrutura portuária	2,9	

Em termos gerais, a infraestrutura portuária apresenta níveis satisfatórios nas diversas temáticas de agrupamento dos parâmetros, destacando-se a “Digitalização e inovação tecnológica” com o mais elevado nível de satisfação (2.8), sendo, contudo, a “Infraestrutura e equipamentos portuários” a que assume maior relevância (Tabela 49) para os respondentes.

De entre os vários parâmetros avaliados destacam-se com maior satisfação, a “segurança marítima e portuária”, a “coordenação e gestão de tráfego portuário”, a “contribuição da JUP para aumentos de eficiência”, a “sustentabilidade ambiental das operações portuárias” e o “tempo de permanência da mercadoria no terminal até à saída por transporte rodoviário”. Na sua maioria a temática “Administração e gestão da infraestrutura e atividades portuárias” também com o maior nível de satisfação.

No entanto, como mais relevantes, os respondentes consideram, que são os parâmetros da temática “Infraestrutura e equipamentos portuários”, como: o “tempo de permanência do navio para carga/descarga” e o “tempo de espera de entrada no porto”; a “facilidade nas manobras dos navios à entrada, saída e no interior do porto”, o “acesso marítimo ao porto” e ainda a “adequação dos investimentos realizados e em curso”. A “segurança marítima e portuária” foi igualmente um parâmetro relevado pelos respondentes, tendo sido, muito provavelmente, estes os parâmetros que mais contribuíram para este nível de avaliação.

Já os parâmetros com maior insatisfação, foram os relacionados com a acessibilidade e oferta de transporte ferroviário aos portos.

Importa ainda a este nível, verificar as avaliações dadas em cada um dos portos nacionais. Pela dimensão do número de parâmetros, e o número de portos apenas apresentaremos, para os parâmetros mais relevantes os níveis de satisfação por porto em Portugal Continental.

Tabela 50 – Parâmetros por Porto. Avaliação da satisfação dos parâmetros mais relevantes por porto em Portugal Continental [1,4] (Fonte: AMT)

Parâmetros mais relevantes por porto do continente	VDC	LEI	AVE	FDF	LIS	SET	SIN
Segurança marítima e portuária	3,1	3,3	3,2	3,0	3,2	3,1	3,3
Tempo de permanência do navio para carga/descarga	3,0	3,1	3,1	3,2	2,9	2,8	3,1
Facilidade nas manobras dos navios à entrada, saída e no interior do porto	3,0	2,6	2,2	2,5	3,1	3,0	3,2
Tempo de espera de entrada no porto	3,2	2,9	2,7	2,8	2,9	3,1	2,9
Adequação dos investimentos realizados e em curso	2,6	2,7	2,9	2,4	2,4	2,7	2,9
Acesso marítimo ao porto	2,6	2,8	2,4	2,1	3,2	2,8	3,5
Adequação da infraestrutura à procura	2,5	2,3	2,7	2,2	2,5	2,6	2,3

Pela Tabela 50, é possível verificar que portos de menor dimensão, como o Porto de Aveiro ou Figueira da Foz, apresentam dificuldades ao nível da “facilidade nas manobras dos navios à entrada, saída e no interior do porto” e no “acesso marítimo ao porto” por contrapartida a Sines que apresenta os melhores níveis de satisfação nestes parâmetros. No Porto de Lisboa, assim como no da Figueira da Foz, a adequação dos investimentos realizados e em curso foi o parâmetro que apresentou maior insatisfação pelos respondentes. No que diz respeito ao parâmetro “Adequação da infraestrutura à procura”, é dos que apresenta os menores níveis de satisfação, nomeadamente em Portos como o de Sines e Leixões.

Serviços de Movimentação de Carga

Das 196 entidades que responderam a este segmento, 84% dos respondentes considera que estes serviços no geral são “satisfatórios”, sendo que 84% das mesmas, são entidades reguladas do setor¹³⁹.

Aos respondentes foi ainda solicitado que avaliassem o serviço prestado por tipo de carga nos vários portos que utilizam, verificando-se pela Tabela 51, que os “Granéis líquidos - Petróleo Bruto e Produtos Petrolíferos” e “Carga geral fracionada”, são os tipos de carga com melhores níveis de satisfação, no entanto, ambos sem evolução da qualidade nos últimos 10 anos e uma evolução residual nos últimos 2 anos. A “Carga roll on- roll off” e os “Granéis líquidos – Outros” são os tipos de carga onde se verificaram as melhores evoluções nos últimos 2 anos.

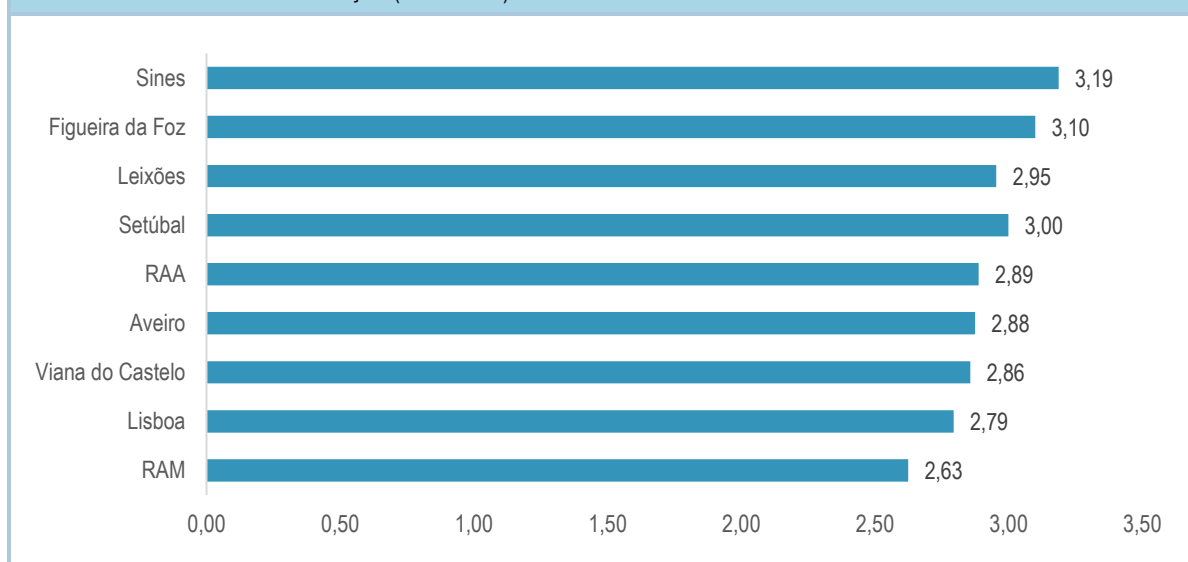
Tabela 51 – Serviço de Movimentação de Carga. Avaliação da satisfação global por tipo de carga e a evolução da qualidade nos últimos 2 e 10 anos, ordenados por ordem decrescente de nível de satisfação. (Fonte: AMT)

Tipo de carga	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	Evolução da qualidade nos últimos 10 anos [1,3]
Granéis líquidos - Petróleo Bruto e Produtos Petrolíferos	3,2	2,5	2,4
Carga geral fracionada	3,1	2,6	2,4
Granéis líquidos - Outros	3,0	2,7	2,6
Granéis sólidos - Outros	3,0	2,6	2,3
Granéis sólidos - Produtos Agrícolas	3,0	2,5	2,3
Carga geral contentorizada	2,9	2,5	2,2
Carga roll on-roll off	2,9	2,8	2,3
Satisfação Global com os serviços	2,9	2,6	2,3

¹³⁹ Com prevalência, uma vez mais, do número de respostas pelos agentes de navegação e operadores portuários.

Os Porto de Sines, Leixões e Setúbal são, também ao nível dos serviços de movimentação de carga, os que apresentam melhores avaliações, destacando-se ainda o Porto da Figueira da Foz (Figura 29).

Figura 29 – Avaliação por porto. Avaliação da satisfação global com os serviços de movimentação de carga [1,4], ordenados por ordem decrescente de nível de satisfação. (Fonte: AMT)



No que respeita ao tipo de carga transportada, destacam-se os Portos de Lisboa e Leixões nos “Granéis líquidos - Petróleo Bruto e Produtos Petrolíferos” e “Granéis sólidos - Produtos Agrícolas” com as melhores avaliações, no Porto de Sines os “Granéis líquidos – Outros” e o Porto Figueira da Foz na “carga geral fracionada” (Tabela 52).

Dois dos 2 portos nacionais que mais contentores movimentam – Sines e Leixões, são também os que apresentam os melhores níveis de satisfação, tendo apresentado evoluções nos últimos 10 anos.

Na carga “roll-on roll off”, existem em Portugal, 2 portos que recebem a maioria deste tipo de carga - Leixões e Setúbal, ambos com classificações “satisfatórias” e com 82% dos respondentes a considerar que este serviço evoluiu nos últimos 10 anos.

No que diz respeito à movimentação de granéis líquidos, o Porto de Aveiro, cujos terminais são explorados pelos principais *players* nacionais de indústria química (ex: CUF), indústria de produtos petrolíferos (BP) e de biodiesel (PRIO Energy), está no top da movimentação deste tipo de carga, contudo a melhor classificação cabe ao Porto de Sines. Também devido à especificidade da carga, a amostra é reduzida, tendo respondido apenas 20 entidades, das quais, 89% consideram-no satisfatório.

Tabela 52 – Avaliação dos Serviço de Movimentação de Carga por Porto. Avaliação da satisfação global dos serviços de movimentação por tipo de carga nos portos nacionais [1,4]. (Fonte: AMT)

Portos Nacionais	Tipo de carga movimentada							Satisfação global com os serviços
	CGF	CONT	Ro-Ro	GS - Prod. Agr.	GS - Outros	GL-Prod. Petrol.	GL - Outros	
Viana do Castelo	3,0	3,0	Não avaliado	3,0	3,0	Não avaliado	3,0	3,0
Leixões	3,2	3,0	3,0	3,2	3,1	3,7	3,3	3,3
Aveiro	3,2	2,5	Não avaliado	3,0	2,9	3,0	3,0	3,0
Figueira da Foz	3,4	3,0	Não avaliado	3,0	3,1	Não avaliado	3,0	3,0
Lisboa	3,0	2,5	Não avaliado	3,2	2,9	3,5	3,2	3,2
Setúbal	3,1	3,0	2,8	2,8	2,8	Não avaliado	1,7	1,7
Sines	3,3	3,3	Não avaliado	Não avaliado	3,5	3,0	3,7	3,7
RAA	3,0	2,9	Não avaliado	3,0	3,0	3,0	Não avaliado	3,0
RAM	4,0	3,0	Não avaliado	Não avaliado	3,0	Não avaliado	Não avaliado	Não avaliado

Em termos gerais, os serviços de movimentação de carga apresentam níveis satisfatórios nas diversas temáticas de agrupamento dos parâmetros sendo, contudo, a “Infraestrutura e equipamentos portuários” a que assume maior relevância (Tabela 53).

Tabela 53 – Serviços de movimentação de carga. Avaliação da satisfação por temática de agrupamento de parâmetros e sua relevância na qualidade e eficiência, ordenados por ordem decrescente de relevância. (Fonte: AMT)

Temáticas / Parâmetros	Relevância [1,3]	Satisfação global [1,4]
Infraestrutura e equipamentos portuários	2,5	2,8
Organização e execução das operações de movimentação de carga	2,4	3,0
Oferta de serviços do porto	2,3	3,0

De entre os vários parâmetros avaliados, destacam-se com maior satisfação, a “Segurança das operações”, o “Cumprimento de regras ambientais”, a “Articulação entre os diversos serviços portuários”, e a “Facilidade de contratação dos serviços portuários”. Na temática “Infraestrutura e equipamentos portuários”, é onde encontramos os parâmetros que demonstram maior preocupação e assim com níveis mais baixos de satisfação, destacando-se a “Profundidade do cais”, o “Estado de conservação dos equipamentos (e.g.: guindastes, empilhadoras, pórticos)” e o “Estado de conservação das infraestruturas”. Contudo é também aqui nesta temática que os parâmetros assumem maior relevância, de entre eles a “Profundidade do cais” e os tempos, de permanência do navio para carga/descarga e de espera de entrada no terminal.

Serviços Portuários auxiliares

Participaram na avaliação aos serviços portuários auxiliares, 130 entidades, sendo 88% das mesmas reguladas. Na avaliação destes mesmos serviços, verificam-se níveis de avaliação “satisfatórios” para a maioria dos serviços, destacando-se o serviço de pilotagem, nomeadamente nos Portos de Lisboa, Sines, Viana do Castelo e Setúbal no serviço de amarração (Tabela 54).

No que respeita à evolução da qualidade a 2 e 10 anos, em todos os serviços, os respondentes consideram que nos últimos 2 anos não houve evolução significativa – caracterizando-os como “está igual”, muito embora, considerem que a qualidade dos mesmos “melhorou” nos últimos 10 anos.

Tabela 54 – Avaliação dos Serviços Portuários Auxiliares. Avaliação da satisfação global e a evolução da qualidade nos últimos 2 e 10 anos, ordenados por ordem decrescente de nível de satisfação. (Fonte: AMT)

Serviços Portuários Auxiliares	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	Evolução da qualidade nos últimos 10 anos [1,3]
Amarração	3,0	2,3	2,5
Pilotagem	3,0	2,2	2,6
Reboque	2,8	2,2	2,5
Recolha de resíduos	2,8	2,2	2,3
Abastecimento a navios	2,8	2,2	2,4
Satisfação Global	2,9	2,2	2,5

A Tabela 55, apresenta as avaliações dos vários serviços portuários auxiliares por porto, de onde se depreende que existe uma maior satisfação com os serviços de reboque, nos Portos de Setúbal, Sines e no Arquipélago da Madeira, onde este serviço é prestado pela própria AP.

Quanto aos serviços de amarração, também considerados satisfatórios (por 93% dos respondentes) em especial, nos Portos da Figueira da Foz, Lisboa e Sines. No serviço de abastecimento a navios e recolha de resíduos, a maioria dos respondentes está satisfeito com este serviço com especial enfoque nos Portos de Leixões, Setúbal, Sines, Figueira da Foz e Arquipélago da Madeira no abastecimento a navios e os Portos de Lisboa, Leixões e Viana do Castelo no serviço de recolha de resíduos.

Tabela 55 – Serviços portuários auxiliares por porto. Avaliação da satisfação global com os serviços portuários auxiliares por porto [1,4]. (Fonte: AMT)

Serviços Portuários Auxiliares	VDC	LEI	AVE	DFD	LIS	SET	SIN	RAM	RAA
Amarração	3,0	2,9	2,8	3,3	3,2	3,0	3,2	3,0	2,9
Pilotagem	3,3	3,0	2,6	2,7	3,3	3,1	3,5	2,9	3,0
Reboques	2,6	2,9	2,7	2,8	2,8	3,0	3,0	3,0	2,4
Recolha de Resíduos	3,0	3,0	2,7	Não avaliado	3,0	2,4	2,8	2,5	2,5
Abastecimento a navios	Não avaliado	3,0	2,8	3,0	2,5	3,0	3,0	3,0	2,7
Satisfação Global	2,9	3,0	2,7	2,9	3,0	2,9	3,2	2,9	2,8

Dos diversos parâmetros avaliados (Tabela 56), todos apresentam níveis de satisfação acima da média), com destaque para o “Tratamento equitativo e não discriminatório por parte dos prestadores de serviços”, os “Atrasos imputados ao serviço de pilotagem”, “Facilidade de contratação dos serviços” e “Coordenação entre os diversos serviços portuários auxiliares”.

A “Adequabilidade das taxas praticadas ao serviço prestado” é o parâmetro com a avaliação menos favorável (2.7), sendo o “Tempo de espera do navio por incapacidade do serviço de pilotagem” e a “Adequação dos horários de funcionamento” os parâmetros considerados mais relevantes pelos respondentes.

Tabela 56 – Serviços Portuários Auxiliares. Avaliação da satisfação e da relevância dos parâmetros, ordenados por ordem decrescente de relevância. (Fonte: AMT)

Parâmetros	Relevância [1,3]	Satisfação global [1,4]
Tempo de espera do navio por incapacidade do serviço de pilotagem	2,5	3,0
Adequação dos horários de funcionamento	2,5	2,9
Atrasos imputados ao serviço de pilotagem	2,4	3,1
Flexibilidade perante imprevistos	2,4	3,0
Disponibilidade do serviço adequada à procura	2,4	2,9
Adequabilidade das taxas praticadas ao serviço prestado	2,4	2,7
Tratamento equitativo e não discriminatório por parte dos prestadores de serviços	2,3	3,2
Facilidade de contratação dos serviços	2,3	3,1
Coordenação entre os diversos serviços portuários auxiliares	2,3	3,1
Clareza e transparência dos tarifários	2,3	3,0
Adequabilidade das equipas às operações	2,3	3,0
Adequação dos equipamentos à procura	2,3	2,9
Acolhimento de reclamações e sugestões	2,2	2,9

Serviço de tráfego de passageiros

À avaliação dos serviços de tráfego de passageiros, responderam apenas 20 entidades, sendo 90% das mesmas entidades reguladas.

Os Portos de Lisboa e da RAM (Funchal) são os portos onde existe um maior volume de tráfego de passageiros, contudo é o terminal de Leixões que apresenta uma melhor classificação ao nível da satisfação global (Tabela 57). A gestão do mesmo é assegurada pela própria AP.

Ao nível da evolução da qualidade, apenas o Terminal de Leixões e o da RAA (Açores) apresentaram evoluções nos últimos 2 e 10 anos e ainda Lisboa nos últimos 10 anos. Os respondentes sugerem, nomeadamente em Lisboa uma redução das taxas portuárias.

Tabela 57 – Serviço de tráfego de passageiros. Avaliação da satisfação global e a evolução da qualidade nos últimos 2 e 10 anos, ordenados por ordem decrescente de nível de satisfação. (Fonte: AMT)

Portos Nacionais	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	Evolução da qualidade nos últimos 10 anos [1,3]
Leixões	3,4	2,8	3,0
Lisboa	3,0	2,3	2,7
RAM	2,8	2,0	2,3
RAA	2,7	3,0	2,7

No que diz respeito à avaliação dos parâmetros, a Tabela 58, apresenta as avaliações dadas pelos respondentes, verificando-se que as questões da segurança e facilidade nos acessos ao porto/terminal, são para além das mais relevantes, aquelas que simultaneamente apresentam melhores níveis de satisfação a par da “Adequação dos horários de funcionamento”. Do ponto de vista do utilizador quer, o “acolhimento de reclamações e sugestões”, “disponibilidade da informação em tempo real”, a “qualidade da informação disponível”, paralelamente ao “grau de digitalização e inovação tecnológica”, “desmaterialização de processos, nomeadamente em termos de

eliminação de papel” e “disponibilização de sistemas de identificação geográfica” aqueles onde a satisfação é inferior.

Tabela 58 – Serviço de tráfego de passageiros. Avaliação da satisfação e da relevância dos parâmetros, ordenados por ordem decrescente de relevância. (Fonte: AMT)

Parâmetros	Relevância [1,3]	Satisfação global [1,4]
Segurança nos acessos ao porto/terminal	2,6	3,3
Facilidade de acesso dos navios aos terminais de tráfego de passageiros	2,6	3,1
Flexibilidade perante imprevistos	2,6	3,1
Articulação entre os diversos serviços portuários	2,6	2,9
Estado de conservação das infraestruturas	2,6	2,8
Relação do custo com a qualidade dos serviços prestados	2,5	2,8
Adequabilidade das taxas praticadas aos serviços prestados	2,5	2,7
Comprimentos do cais	2,5	2,8
Profundidade do cais	2,5	3,0
Adequação dos horários de funcionamento	2,4	3,2
Tratamento equitativo e não discriminatório por parte dos prestadores de serviços	2,4	3,1
Adequação dos investimentos realizados e em curso	2,4	2,8
Acolhimento de reclamações e sugestões	2,4	2,7
Disponibilidade da informação em tempo real	2,3	3,0
Contribuição da JUP para aumentos de eficiência	2,2	2,9
Qualidade da informação disponível	2,2	2,8
Soluções de sensorização de apoio à navegação marítima	2,2	2,8
Soluções de automação e robotização	2,2	2,5
Grau de digitalização e inovação tecnológica	2,1	3,0
Desmaterialização de processos, nomeadamente em termos de eliminação de papel	2,1	2,8
Disponibilização de sistemas de identificação geográfica	2,1	2,8

Entidades Oficiais do Porto

Das 157 entidades que participaram na avaliação à prestação das entidades oficiais dos portos, 86% são entidades reguladas. Destas, 91% considera satisfatório o serviço prestado pelas várias entidades oficiais presentes nos portos nacionais. Na Tabela 59 as Administrações Portuárias e a Autoridade Marítima, apresentam-se como as entidades com melhores avaliações nos serviços que prestam, seguidas das Autoridades de Saúde e do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

Relativamente à evolução da qualidade, apenas se verificam evoluções nos últimos 10 anos, nos serviços do SEF, AP, AM e AS, todos os restantes não apresentaram, segundo os respondentes, evoluções quer nos 2 como nos 10 últimos anos.

Tabela 59 – Entidades Oficiais do Porto. Avaliação da satisfação global e a evolução da qualidade nos últimos 2 e 10 anos por porto, ordenados por ordem decrescente de nível de satisfação. (Fonte: AMT)

Entidades Oficiais do Porto	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	Evolução da qualidade nos últimos 10 anos [1,3]
Administração Portuária	3,1	2,4	2,5
Autoridade Marítima (Capitania)	3,1	2,3	2,5
Autoridades de Saúde	3,0	2,3	2,5
Serviço de Estrangeiros e Fronteiras	3,0	2,3	2,6
Autoridade Tributária e Aduaneira	2,9	2,2	2,4
Satisfação Global	3,1	2,3	2,5

Os melhores níveis de satisfação ao nível da prestação das Administrações Portuárias e Autoridade Marítima por porto, verificam-se nos Portos da RAA, Figueira da Foz, Viana do Castelo e Sines, como se infere pela Tabela 60.

Tabela 60 – Entidades Oficiais do Porto. Avaliação da satisfação global por porto [1,4]. (Fonte: AMT)

Entidades Oficiais do Porto	RAA	AVE	FDL	LEI	LIS	RAM	SET	SIN	VDC
Administração Portuária	2,9	2,9	3,4	3,2	3,0	2,9	3,1	3,2	3,4
Autoridade Marítima (Capitania)	3,3	2,5	3,4	3,0	3,0	3,5	2,9	3,3	3,1
Autoridade Tributária e Aduaneira	3,2	3,1	3,2	3,0	2,7	3,0	2,9	2,9	2,9
Autoridades de Saúde	3,1	2,8	3,3	3,1	2,9	3,1	3,1	2,9	2,8
Serviço de Estrangeiros e Fronteiras	3,4	2,7	3,0	2,9	3,0	2,9	3,0	3,0	3,3
Satisfação Global	3,1	2,9	3,2	3,0	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2

A avaliação de parâmetros para cada umas das entidades foi igualmente considerada, quer ao nível da satisfação, quer da relevância, verificando-se que os projetos da JUP e da FUP, têm sido concretizados de acordo com as expectativas dos utilizadores, apresentando níveis razoáveis de satisfação. Igualmente com avaliações satisfatórias está o “Tempo de espera para a operação de movimentação de carga entre o navio e o cais” e o “Tempo de espera para a operação de movimentação de carga entre o transporte terrestre e o cais”, sendo o nível de relevância, para a generalidade dos parâmetros idêntico com destaque para “Janela Única Portuária (JUP) como contributo para o desempenho do porto” (Tabela 61).

Tabela 61 – Entidades Oficiais do Porto. Avaliação da satisfação e da relevância dos parâmetros, ordenados por ordem decrescente de relevância. (Fonte: AMT)

Parâmetros	Relevância [1,3]	Satisfação global [1,4]
Janela Única Portuária (JUP) como contributo para o desempenho do porto	2,5	3,2
Tempo de espera para a operação de movimentação de carga entre o navio e o cais	2,4	3,1
Tempo de espera para a operação de movimentação de carga entre o transporte terrestre e o cais	2,4	3,1
Fatura Única Portuária (FUP) como contributo para o desempenho do porto	2,4	3,1
Cumprimento dos compromissos assumidos, designadamente, prazos	2,4	2,9
Coordenação entre as diversas entidades envolvidas	2,4	2,9
Capacidade de adaptação às situações imprevistas	2,4	2,9
Clareza e transparência de procedimentos	2,4	2,9
Horários de funcionamento	2,4	2,8
Facilidade e agilidade dos procedimentos	2,4	2,8
Celeridade nas respostas às solicitações	2,4	2,8
Tarifas e taxas aplicáveis aos serviços que disponibilizam	2,4	2,6
Informação disponibilizada	2,3	2,9
Adequabilidade das formalidades das entidades oficiais	2,3	2,9
Articulação entre os serviços de plataforma logística e os serviços portuários	2,3	2,9
Recetividade e conduta no atendimento	2,2	3,0

As entidades foram também questionadas sobre medidas/iniciativas (no máximo 3) que teriam um impacto positivo na prestação dos serviços pelas entidades oficiais. Os respondentes, destacaram a importância da fatura única e a verdadeira concretização da mesma, contribuindo, para além dos ganhos de eficiência e transparência, para a redução de papel. Outra medida referida pelas entidades é a necessidade de as tarifas não aumentarem indexadas à taxa de inflação, mas sim pela adequação dos custos às necessidades, assim como um processo de critérios de tarifação mais transparente. Sugerem também a necessidade de um alargamento de horários do SEF, assim como uma modernização da AT.

8. Qualidade do serviço

8.1. Direitos dos utilizadores

Antes de mais, importa esclarecer que no presente relatório não está a ser tratado o transporte em navegação interior¹⁴⁰, pelo que não se trará à colação o seu quadro de direitos e a caracterização das reclamações.

Um consumidor (aqui denominado de utilizador) é uma pessoa singular ou coletiva que adquira bens ou serviços a um profissional, ou empresa, que desenvolva uma atividade económica que vise obter benefícios. Aqui se incluem, além da atividade privada, os organismos da Administração Pública, as pessoas coletivas públicas, as empresas de capitais públicos ou detidos maioritariamente pelo Estado, as Regiões Autónomas ou as autarquias locais e as empresas concessionárias de serviços públicos.

A proteção do consumidor e a atribuição de direitos específicos dependem assim da existência de uma relação de consumo, seja através da celebração de um contrato, seja mediante uma situação destinada a promover o fornecimento de bens ou serviços ou a transmissão de direitos.

O consumidor tem os seus interesses protegidos por direitos consagrados na lei.

O direito europeu dispôs sobre esta temática, de forma específica e setorial, e veio a aprovar o Regulamento n.º 392/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente, que face à sua forma tem aplicação direta no nosso ordenamento jurídico.

Um ano depois, foi aprovado o Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro, relativo aos direitos dos passageiros dos serviços de transporte marítimo e por vias navegáveis interiores, alterando o Regulamento (CE) n.º 2006/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de outubro. Ali se estabelece um conjunto de direitos para os passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis em percursos nacionais e internacionais, face ao risco de distorção da concorrência no mercado dos transportes de passageiros, e que inclui regras de não discriminação e de assistência específica em viagem às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida. Prevêem-se, também, regras em matéria de informação aos passageiros, de assistência e indemnização em caso de interrupção, cancelamento ou atraso da viagem e regras para o tratamento das reclamações e meios de recurso. Ainda sobre a aplicação deste Regulamento, foi aprovado o Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, que veio concretizar os artigos 25.º e 28.º quanto à competência fiscalizadora e o regime sancionatório.

A Constituição da República Portuguesa, norma basilar do ordenamento jurídico português, em sede de direitos e deveres económicos, estabelece no artigo 60.º, de epígrafe direitos dos consumidores, que *“Os consumidores têm direito à qualidade dos bens e serviços consumidos, à formação e à informação, à proteção da saúde, da segurança e dos seus interesses económicos, bem como à reparação de danos.”* Prevê-se assim, de forma geral e abstrata, uma amplitude de direitos que permite regulação por normas mais específicas ou especiais, em função da posição do consumidor e do respetivo objeto do consumo.

¹⁴⁰ Transporte fluvial, vias de navegação interior e bacia do Tejo.

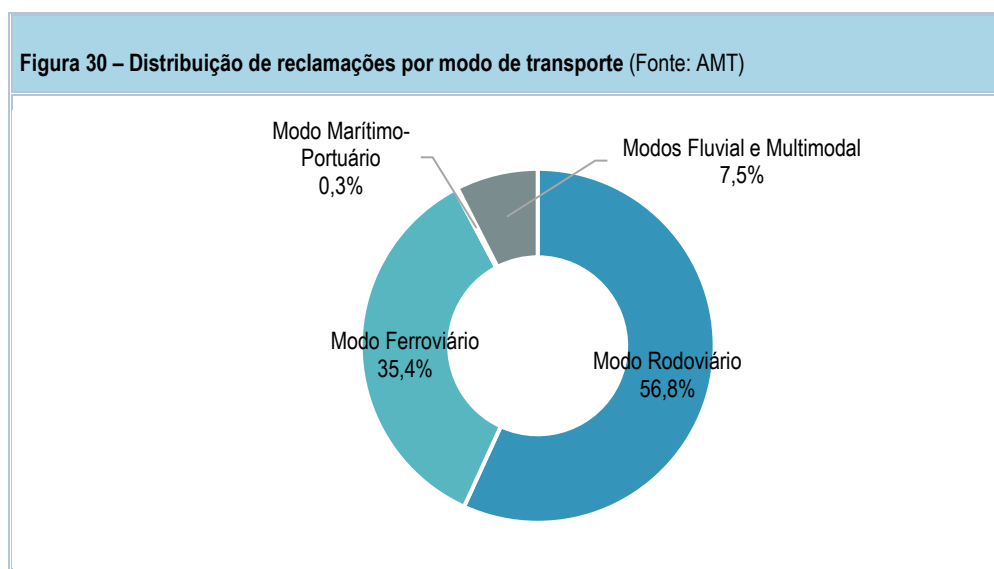
Nesta linha, a Lei de Defesa do Consumidor - Lei n.º 24/96, de 31 de julho - estabelece o regime jurídico aplicável à defesa dos consumidores, onde são previstos um conjunto de direitos, tais como direito à qualidade dos bens e serviços, à proteção da saúde e da segurança física, à formação e à educação para o consumo, à proteção dos interesses económicos e, por fim, a Lei assegura o carácter injuntivo dos direitos dos consumidores, isto é, garante a sua prevalência e indisponibilidade.

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT passa a ser a entidade nacional competente em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência.

8.2. Reclamações

Enquanto regulador económico independente, e entidade nacional competente para a promoção e defesa dos direitos e interesses dos consumidores, a AMT desenvolve um conjunto de atividades relevantes. Entre estas está o tratamento das reclamações dos consumidores no Livro de Reclamações Físico e Eletrónico¹⁴¹ em todo o ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, o que implica a prestação de esclarecimentos, a fiscalização da legalidade da atuação de diversos agentes económicos, bem como a elaboração de relatórios semestrais, que caracterizam e classificam as reclamações, de forma agregada e sistemática.

Para o ano de 2019, registaram-se na AMT 22 406 reclamações, no total do setor dos transportes, verificando-se um aumento de 18,6% comparativamente ao ano anterior (3.509 reclamações). Os setores rodoviário e ferroviário representam cerca de 92% do total das reclamações, com o peso relativo na ordem dos 57% e 35%, respetivamente. Para o setor marítimo-portuário as reclamações registadas têm um caráter residual ou praticamente inexistente, cerca de 0,3% (Figura 30).



¹⁴¹ A partir de 1 de julho de 2019, tornou-se obrigatória a disponibilização do Livro de Reclamações Eletrónico (LRE), bem como a divulgação de acesso ao mesmo nos respetivos sítios da Internet dos operadores económicos que desenvolvem a sua atividade nos setores regulados pela AMT.

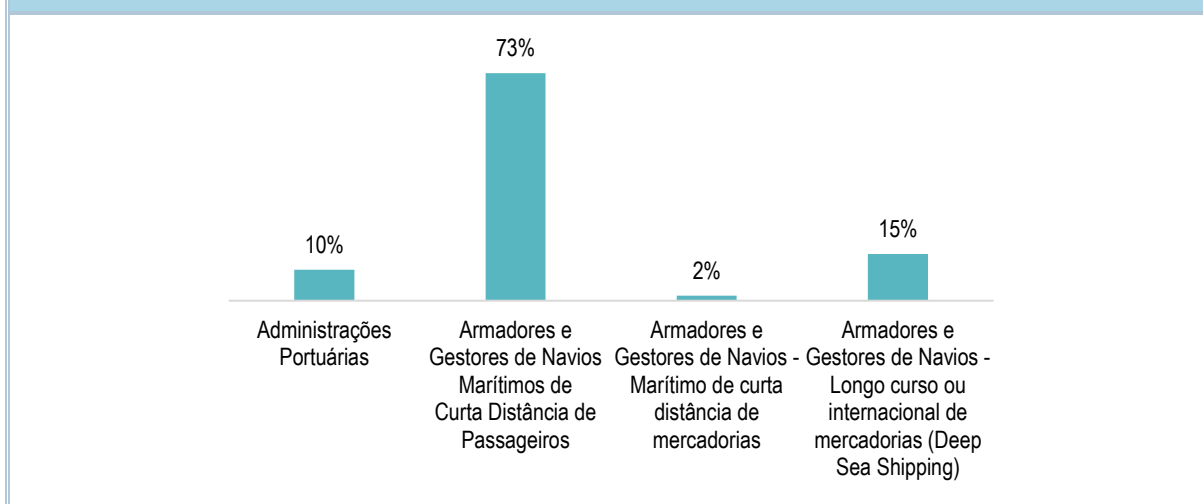
O setor marítimo-portuário registou 60 reclamações, em 2019, o que se traduziu numa diminuição de 1,67% relativamente ao ano anterior (menos 1 reclamação que no ano anterior).

Relativamente às reclamações no setor marítimo-portuário é o subsetor de Armadores e Gestores de Navios Marítimos e de Curta Distância de Passageiros que registam um maior número de reclamações. Neste subsetor, foram registadas 44 reclamações. Os operadores Porto Santo Line e a Empresa de Navegação Madeirense, Lda. foram os mais reclamados com 27 e 13 reclamações, respetivamente.

Para os armadores e gestores de navios - longo curso ou internacional de mercadorias - observaram-se 9 reclamações, em 2019, referentes a 7 operadores diferentes, ao passo que, no período homólogo, não se registaram reclamações neste subsetor.

Em 2019, o subsetor das Administrações Portuárias tinha registado 6 reclamações, tendo-se mantido o mesmo número de reclamações relativamente ao ano anterior.

Figura 31 – Distribuição de reclamações por subsetor (Fonte: AMT)



Em relação aos motivos das reclamações totais analisadas pela AMT e representados na Figura 32, verifica-se que as temáticas relacionadas com preços, pagamentos e bilheteiras são as mais significativas, representando 24% do total. Estas reclamações englobam situações de insatisfação relativas a pagamento (12% das reclamações), pedido de reembolso/indeminização (5%), títulos de transporte (5%) e problemas nas bilheteiras e máquinas automáticas de venda de títulos (2%). De igual modo, surgem como motivo secundário de reclamação a insatisfação com a qualidade de atendimento (13%) e críticas à atuação da empresa (10%).

Figura 32 – Motivos principais e secundários (Fonte: AMT)

Motivo principal (definidos pela DG Consumidor)	Motivo secundário (definidos pela AMT)	%
Preços /Pagamentos /Bilheteiras	Pagamentos	12%
	Pedido de reembolso/Indemnização	5%
	Títulos de transporte	5%
	Problemas com bilheteiras e máquinas de venda de títulos	2%
Falta de qualidade do atendimento	Crítica à conduta de funcionário	8%
	Atendimento deficiente, demorado ou sem qualidade	5%
Cumprimento defeituoso ou incumprimento	Incumprimento de horários do transporte	2%
	Baixa frequência do transporte	2%
	Excesso de lotação de veículos	7%
	Cancelamento do serviço	5%
Exercício da Atividade	Crítica à atuação da empresa	10%
	Condições de transporte e questões técnicas	3%
Informação/Informação pré-contratual	Falta/erro de informação por funcionário	7%
	Falta/erro na informação afixada (ex: horários, preços)	3%
Horários de Funcionamento	Incumprimento de horários dos locais de atendimento	3%
Proteção de dados pessoais	Problemas com documentação	7%
Cláusulas contratuais	Cláusulas/Contratos abusivos	2%
Higiene e Segurança	Falta de condições de higiene	2%
Infraestruturas	Infraestruturas auxiliares	2%
Tarifário	Outros	3%
Meio ambiente	Outros	2%
Outros	Objectos perdidos	5%

9. Análise económico-financeira

A partir do mesmo pedido de informação efetuado às AP e complementando com os elementos que são remetidos anualmente ao Regulador, em sede de aprovação das propostas de revisão de Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias do Continente¹⁴², foram analisados os dados económico-financeiros no período 2017-2019¹⁴³.

O Ecossistema Portuário é composto por diversos atores, numa cadeia de valor que gera fluxos financeiros¹⁴⁴, quer por parte das AP, quer ao nível dos operadores privados. A análise neste relatório cinge-se a uma parte destes fluxos, ou seja, apenas os rendimentos na perspetiva das AP.

9.1. Rendimentos Operacionais

Começaremos por analisar a evolução dos rendimentos das AP entre 2017 e 2019 e as principais receitas que compõem os seus rendimentos operacionais totais¹⁴⁵.

Os rendimentos do Ecossistema Portuário provêm das AP, que cobram diferentes tarifas consoante o serviço prestado, das receitas cobradas aos operadores privados pela prestação de vários serviços quer sejam na modalidade de concessão ou licenciamento e, as receitas provenientes dos operadores pela prestação desses mesmos serviços - movimentação de carga e outros serviços portuários auxiliares prestados, estes últimos não analisados no presente relatório.

As principais componentes dos rendimentos das AP¹⁴⁶ são as resultantes das seguintes áreas de negócio:

- (i) Regulamento geral de tarifas (RGT) - onde se registam as receitas provenientes de todos os serviços prestados diretamente pelas AP;
- (ii) Regulamento de tarifas específicas (RTE), onde se registam rendimentos como por exemplo a taxa de utilização da infraestrutura portuária no caso da APA e APFF);
- (iii) Rendimentos de concessões de carga, onde constam as componentes fixas e variáveis das rendas das concessões;
- (iv) Rendimentos provenientes das concessões de pesca e de náutica de recreio;
- (v) Rendimentos de outras concessões, onde se encontram por exemplo as rendas dos terminais de passageiros concessionados;
- (vi) E outras áreas de negócio, onde deverão estar registados rendimentos resultantes de outras áreas de negócio que não aqueles diretamente relacionados com o "core" da atividade (movimentação de carga).

¹⁴² Deliberação n.º 1025/2018, com a emissão de linhas de orientação para a elaboração e aprovação das propostas de revisão de Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias do Continente.

¹⁴³ Com pequenos ajustamentos decorrentes da metodologia de registo utilizada por cada uma das AP.

¹⁴⁴ Ver capítulo 3.

¹⁴⁵ Rendimentos operacionais, que integram para além das vendas e prestação de serviços, outros rendimentos e ganhos da atividade. No apuramento dos rendimentos operacionais, tal como em análises noutros setores de atividade, não foram consideradas as rubricas não diretamente ligadas à atividade operacional, nomeadamente imparidades, variações de justo valor, ganhos e perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos, os quais foram englobados em rendimentos e gastos não operacionais).

¹⁴⁶ De acordo com a Deliberação n.º 1025/2018, com a emissão de linhas de orientação para a elaboração e aprovação das propostas de revisão de Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias do Continente.

Contudo, o registo das várias receitas nas áreas de negócio, varia naturalmente, consoante a modalidade de prestação do serviço - se for prestado diretamente pela AP estará registada no RGT, caso seja prestado por um operador privado apenas encontramos aqui o rendimento resultante para as AP dessa concessão ou licenciamento. A outra diferença de registo resulta das diferentes metodologias de registo utilizadas por cada uma das AP, destacando-se a não existência de critérios que permitam uma harmonização entre todas as AP. Por este motivo, ficou a análise da universalidade das receitas entre AP inviabilizada a partir dos elementos fornecidos pelas próprias em sede de revisão tarifária. Deste modo, optou-se por apenas se fazerem comparações ao nível dos rendimentos operacionais totais das AP em Portugal Continental (entre os anos 2017 e 2019) e das rubricas - TUP Navio, taxa de pilotagem e rendas de concessão. Neste sentido, a AMT considera indispensável que se ajustem e uniformizem os registos, permitindo em situações futuras poderem efetuar-se comparações efetivas e diretas entre cada AP ao nível das várias componentes dos seus rendimentos operacionais.

Os dados utilizados são os constantes no pedido de informação¹⁴⁷, com exceção dos valores da TUP navio e da taxa de pilotagem que se referem aos dados enviados pelas AP em sede de revisão tarifária.

As principais fontes de rendimentos das AP em Portugal Continental são, as resultantes do RGT, com destaque para a TUP Navio, taxa de pilotagem e fornecimentos aos navios, os rendimentos resultantes dos serviços de movimentação de carga¹⁴⁸, os usos dominiais¹⁴⁹, que não serão analisados comparativamente entre as AP pelas questões atrás enunciadas, e os fornecimentos e alugueres de áreas de armazenagem, estaleiros navais, e outras instalações das AP. Os serviços portuários auxiliares¹⁵⁰ quando prestados diretamente pelas AP são igualmente uma receita com impacto no montante total dos rendimentos operacionais das AP, verificando-se deste modo, diferentes proporções de cada um destes rendimentos nos seus rendimentos operacionais totais, quer em função das modalidades de prestação dos mesmos, quer também dos serviços disponíveis em cada porto.

Os rendimentos operacionais das AP do Continente, como se demonstra pela Figura 33, ascenderam a 227 milhões de euros em 2019¹⁵¹, registando um ligeiro decréscimo de 1% relativamente ao ano 2018 com as 3 maiores AP (APDL, APL e APS) a representarem 80% do mercado e com a APDL a registar um crescimento na ordem de 2,2% e em sentido oposto a APS uma redução de 8%.

¹⁴⁷ Em conformidade com os Relatórios & Contas das AP.

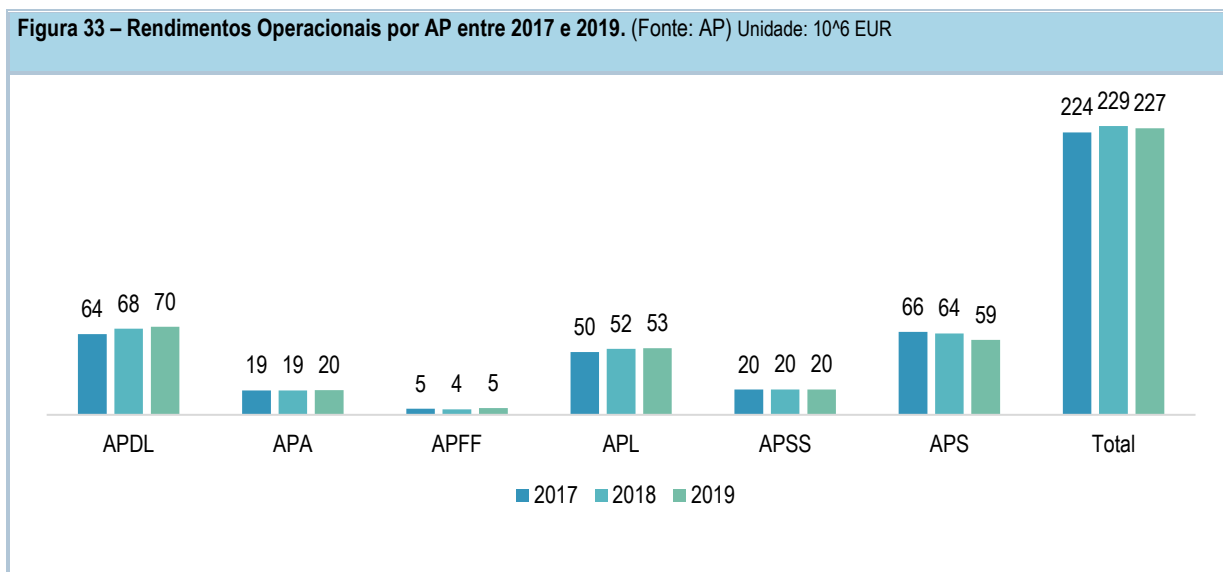
¹⁴⁸ Rendas de concessão.

¹⁴⁹ Verificando-se no Porto de Lisboa um montante de cerca de 10 milhões de euros para 2019.

¹⁵⁰ Sendo o caso específico da APDL que os presta diretamente, e que constam em RGT.

¹⁵¹ Valores do pedido de informação versus R&C das AP.

Figura 33 – Rendimentos Operacionais por AP entre 2017 e 2019. (Fonte: AP) Unidade: 10⁶ EUR

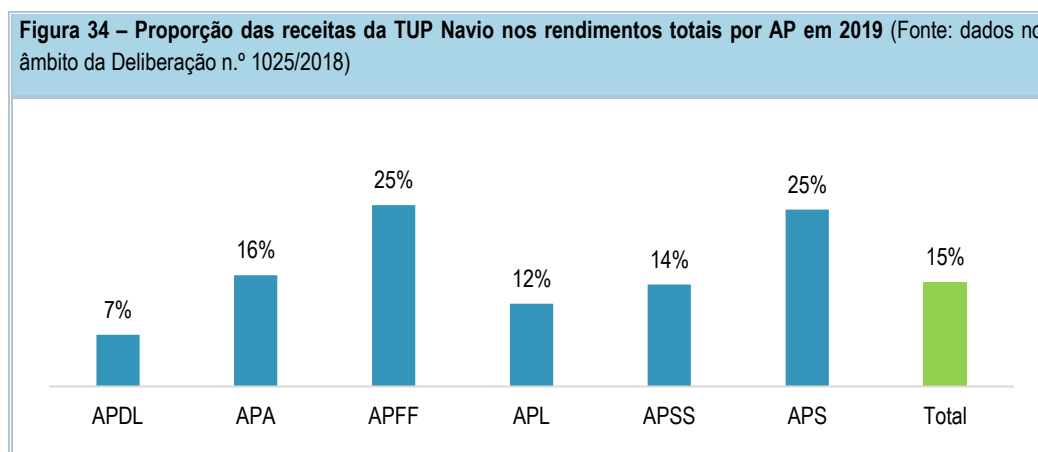


TUP Navio

As receitas resultantes da TUP Navio, num total de 33 milhões de euro, representam 15% dos rendimentos operacionais totais das AP em Portugal Continental. Na medida em que a mesma é calculada com base nos mesmos critérios e coeficientes podem, as TUP Navio das AP, serem comparáveis de forma direta.

Na Figura 34 verifica-se que são a APS, e a APFF, em termos percentuais são as que têm um maior peso da TUP Navio nas suas estruturas de receitas, contudo em termos absolutos são a APDL, a APL e a APS as que representam a maior fatia de TUP Navio em Portugal Continental com 26 milhões de euros (78%). A TUP Navio assume um peso de 15% nos rendimentos operacionais totais das AP.

Figura 34 – Proporção das receitas da TUP Navio nos rendimentos totais por AP em 2019 (Fonte: dados no âmbito da Deliberação n.º 1025/2018)



Na Tabela 62 verificamos que embora seja a APDL que assume a liderança do número de escalas é a APS que apresenta a TUP Navio média mais elevada (6,751 mil euros, a que não é alheio o facto de a APS ter efetuado, oportunamente, a consolidação da TUP Navio e da TUP Carga, que viria a ser suspensa posteriormente. Ou seja, o preço praticado varia consoante o tipo de navio que transporta uma carga específica. Sendo o Porto de Sines,

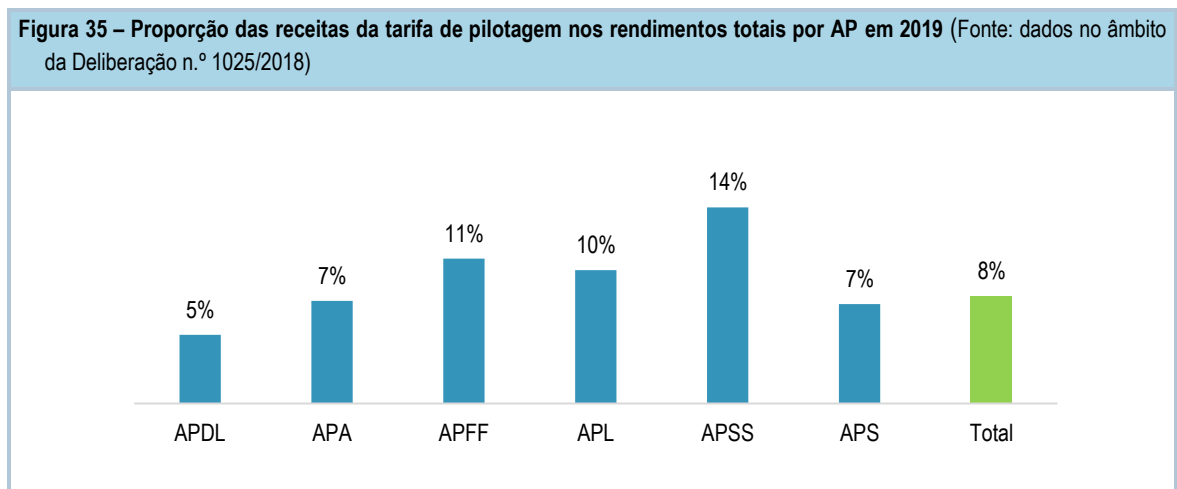
como vimos anteriormente, o líder em carga contentorizada, este tipo de navios é também aquele que apresenta a TUP Navio mais elevada. Todos os restantes portos apresentam TUP Navio média inferior à média de Portugal Continental (3,291 mil euros), com destaque para a APDL (1,834 mil euros). A APDL e a APSS são as AP que têm a TUP Navio média mais baixa.

Tabela 62 – TUP Navio média por navio em 2019 (Fonte: AP) Unidade: 10³ Euros

Administrações Portuárias	APDL	APA	APFF	APL	APSS	APS	Total AP
TUP Navio	5 053	3 049	1 374	6 145	2 877	14 764	33 263
Nº escalas de navios ¹⁵²	2 755	1 031	458	2 178	1 499	2 187	10 108
TUP Navio média p/ navio	1,834	2,958	3,000	2,821	1,919	6,751	3,291

Tarifa de Pilotagem

Pela Figura 35, verifica-se que as receitas provenientes da tarifa de pilotagem representam 8% dos rendimentos operacionais das AP em Portugal Continental, no valor de 17,7 milhões de euros. Destacam-se em termos percentuais a APFF, a APL e a APSS com o maior peso da tarifa de pilotagem nas suas estruturas de receitas, muito embora sejam a APDL, a APL e a APS que conjuntamente assumem 72% (12,2 milhões de euros) das receitas de pilotagem em Portugal Continental em 2019.



Relativamente à tarifa de pilotagem média (Tabela 63), e sendo a APDL quem regista o maior número de escalas de navios, é, contudo, a que apresenta uma das mais baixas tarifas de pilotagem média (1,261 mil euros), conjuntamente com a APFF (1,238 mil euros). Verifica-se ainda, que é no Porto de Lisboa (2,351 mil euros) e no Porto de Setúbal (1,909 mil euros) onde esta receita média por navio é mais elevada, de resto acima da média de Portugal Continental (1,616 mil euros).

¹⁵² Estão incluídas as escalas de navios de carga e de passageiros.

Tabela 63 – Tarifa de pilotagem média por navio em 2019 (Fonte: AP) Unidade: 10³ Euros

Administrações Portuárias	APDL	APA	APFF	APL	APSS	APS	Total 2019
Pilotagem	3 475	1 454	567	5 120	2 861	2 861	16 339
Nº navios ¹⁵³	2 755	1 031	458	2 178	1 499	2 187	10 108
Tarifa de Pilotagem por navio	1,261	1,410	1,238	2,351	1,909	1,308	1,616

Movimentação de carga

Como referido anteriormente os rendimentos resultantes dos serviços de movimentação de carga, num total de 70,3 milhões de euros em 2019, são dos mais expressivos no total dos rendimentos operacionais das AP em Portugal Continental e em praticamente todas as AP individualmente, com exceção da APA (apenas com uma concessão), da APFF e dos Portos do Algarve (que não possuem nenhum dos seus terminais concessionados). Estes rendimentos são referentes às rendas pagas pelos concessionários às respetivas AP pela prestação destes serviços, assim como ao pagamento das taxas de utilização da infraestrutura portuária, em caso de licenciamento (APFF e APA). As rendas são compostas (na sua maioria) por uma componente fixa e uma variável em função das quantidades movimentadas¹⁵⁴ em cada um dos terminais.

Na Tabela 64 apresentam-se as rendas pagas e as quantidades movimentadas apenas nos terminais concessionados em cada um dos portos em Portugal Continental em 2019¹⁵⁵. As receitas geradas em rendas de concessão ascendem aos 70,3 milhões de euros representando 31% dos rendimentos operacionais totais.

Tabela 64 – Rendas por Concessão para o Ano de 2019. (Fonte: AP)

Portos	Terminais Concessionados/AP	Rendas de Concessão			Quantidades Mov (10 ³ t)	Rendas p/ ton movimentada (€)
		Componente fixa (10 ³ €)	Componente variável (10 ³ €)	Total Rendas		
LEI	Contentores (Norte e Sul)	6 127	12 502	18 630	5 630	3,31
	Carga Geral e Granéis Sólidos	1 234	1 419	2 653	3 683	0,72
	Petroleiro	4 085	2 022	6 107	7 722	0,79
	APDL	11 446	15 944	27 390	17 036	1,61
	Quota (%)	29%	51%	80%	24%	
AVE	Sul (TS)	268	87	356	522	0,68
	APA	268	87	356	522	0,68
	Quota (%)	1%	0%	1%	1%	
LIS	Cimenteiro de Alhandra	56	85	141	412	0,34
	Contentores de Alcântara (TCA)	1 857	630	2 488	1 231	2,02
	Contentores de Santa Apolónia (TCSA)	3 860	2 937	6 796	1 700	4,00

¹⁵³ Estão incluídos os navios de carga e de passageiros.

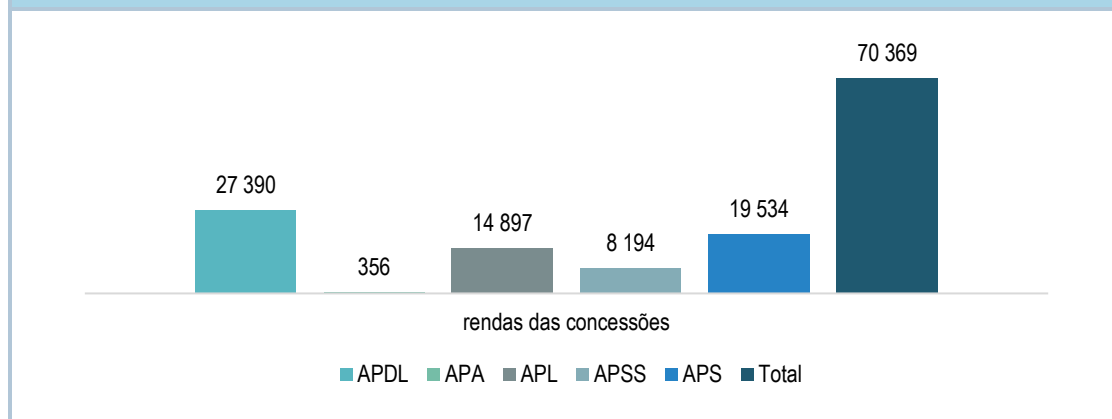
¹⁵⁴ Com exceção da movimentação de contentores que é taxada por contentor movimentado e não pelo seu respetivo peso.

¹⁵⁵ Informação com base nos dados enviados pelas AP no pedido de informação formulado em julho de 2020. Não estão incluídos terminais desativados ou sem atividade, embora possam ainda ter lugar a pagamento de renda (e.g. na APSS, não se inclui a renda do Terminal Terposet, por que de momento não regista movimento de navios e cargas, trata-se de um terminal de uso privativo com cotitularidade dos grupos SECIL e CIMPOR., assim como na APL, a Estação de Assistência Naval, Terminal de Porto Brandão e Terminal do Seixal.

	Graneis Alimentares da Trafaria	216	620	836	1 673	0,50
	Graneis Alimentares do Beato	497	227	724	538	1,35
	Graneis Alimentares de Alhandra	30	0	30	175	0,17
	Graneis Alimentares de Palença	175	449	625	1 094	0,57
	Graneis Líquidos do Barreiro	33	259	292	633	0,46
	<i>Multipurpose</i> de Lisboa	763	446	1 210	948	1,28
	Multiusos de Poço do Bispo	591	100	691	715	0,97
	Multiusos do Beato	849	150	999	414	2,41
	Do Barreiro	19	47	66	365	0,18
	APL	8 947	5 949	14 897	9 897	1,51
	Quota (%)	23%	19%	42%	14%	
SET	Multiusos Zona 1 (TMS-1)	1 238	775	2 013	1 416	1,42
	Multiusos Zona 2 (TMS-2)	2 798	1 253	4 051	1 324	3,06
	Ro-Ro (AutoEuropa)	651	0	651	588	1,11
	Portuário SAPEC (TPS)	199	162	360	610	0,59
	Graneis Líquidos (TGL)	115	38	153	124	1,23
	Praias do Sado	148	121	269	463	0,58
	Tanquisado	0	73	73	76	0,96
	SECIL	459	164	623	679	0,92
	APSS	5 607	2 587	8 194	5 281	1,55
	Quota (%)	14%	8%	23%	7%	
SIN	Graneis Líquidos (TGL)	8 507	0	8 507	16 640	0,51
	Petroquímico (TPQ)	522	0	522	556	0,94
	<i>Multipurpose</i> de Sines (TMS)	3 907	912	4 819	3 347	1,44
	Gás Natural Liquefeito (TGN)	138	0	138	4 118	0,03
	Contentores de Sines (TCS)	0	5 548	5 548	14 114	0,39
	APS	13 074	6 460	19 534	38 775	0,50
	Quota (%)	33%	21%	54%	54%	
Total Geral		39 342	31 028	70 369	71 511	0,98

Verifica-se que é nos terminais de contentores, quer no Porto de Leixões, como no Porto de Lisboa (TCA e TCSA), assim como, no terminal TMS-2 no Porto de Setúbal, onde os valores das rendas por tonelada movimentada são mais elevados – 3,31€, 2,02€, 4€, 3,06€, respetivamente. Pela leitura da Figura 36 conclui-se a APDL, a APS e a APL, são as AP que maiores rendimentos obtêm por via das rendas de concessão, absorvendo 88% destas receitas.

Figura 36 – Rendas de concessões nos Portos em Portugal Continental em 2019. (Fonte: AP) Unidade: 10³ EUR

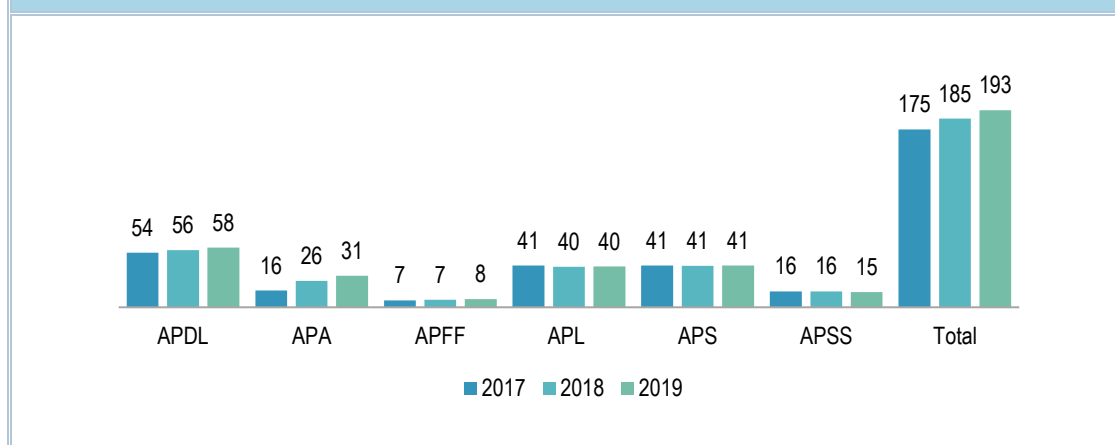


Relativamente às restantes receitas, para além das que foram analisadas individualmente (TUP Navio, tarifa de pilotagem, e rendas de concessão) e comparativamente entre AP, e que representam em 2019 47% (105,7 milhões de euros) do valor global dos rendimentos operacionais das AP em Portugal Continental, podemos agrupá-la em 4 grandes grupos: (i) os serviços portuários auxiliares (amarração e reboques), quer sejam prestados diretamente, quer por operadores privados, (ii) os usos dominiais referentes à náutica de recreio e marítimo turística, (iii) os rendimentos provenientes das concessões ou licenciamentos de pesca, de passageiros e de outras instalações ou parcelas dominiais destinadas a atividades industriais e ainda (iv) os fornecimentos (água e energia elétrica) quer a navios quer a instalações presentes no domínio portuário.

9.2. Gastos Operacionais

Os gastos operacionais¹⁵⁶ registaram um total de 193 milhões de euros em 2019, verificando-se um incremento de 4,4% relativamente ao ano anterior e de 10,8% quando comparado com o ano de 2017. A Figura 37 representa os gastos operacionais da atividade portuária por AP (incluindo amortizações e depreciações).

Figura 37 – Gastos operacionais da atividade portuária (inclui amortizações e depreciações) nos anos 2017 – 2019. (Fonte: AP) Unidade: 10⁶ Euros



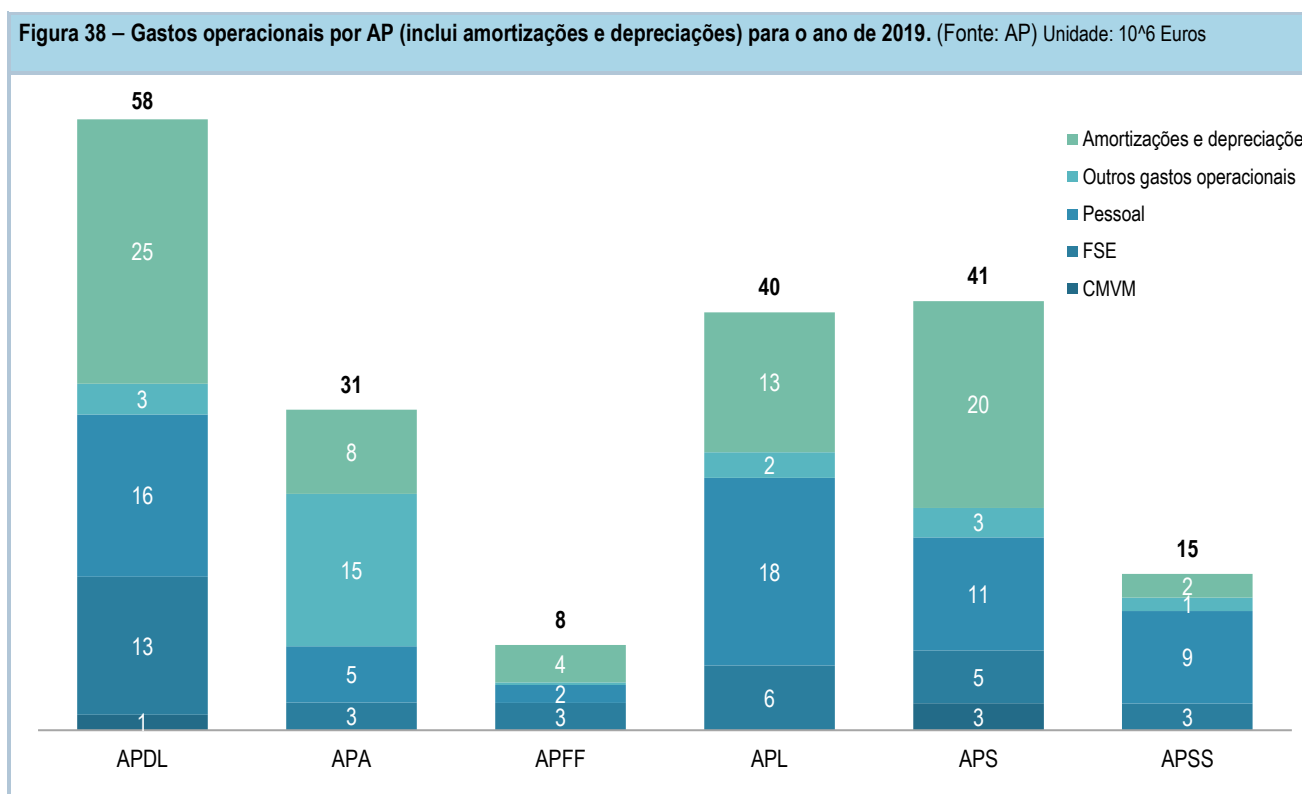
¹⁵⁶ No apuramento dos gastos operacionais, não foram consideradas as rubricas não diretamente ligadas à atividade operacional, nomeadamente imparidades, variações de justo valor, ganhos e perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos.

Observa-se entre 2017 e 2019, um aumento dos gastos operacionais, mais expressivo na APDL de 8,9% na APA de 87% e a APFF (19,2%) e um ligeiro aumento de 0,3% na APS. Por outro lado, verificou-se um decréscimo dos gastos para a APL de 2,6% e a APSS de 4,7%.

De referir que, as principais rubricas dos gastos operacionais são os gastos com pessoal, gastos com fornecimentos e serviços externos (FSE) e custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas (CMVMC), representando no seu conjunto 50%. Com maior expressividade, destacam-se os gastos com o pessoal (60 milhões de euros) e FSE (32 milhões de euros), a representar cerca de 33,4% e 17,9%, respetivamente do total dos gastos operacionais para 2019. Destaca-se ainda a rubrica de amortizações e depreciações no montante de 73 milhões de euros que corresponde a 37% dos gastos operacionais, representando 13% os restantes gastos operacionais.

De salientar que entre 2017 e 2019, registou-se um aumento dos gastos com o pessoal na ordem de 6,2% em todas as AP, relativamente à rubrica dos FSE verificou-se no período em análise um acréscimo de 5%, identificando-se uma diminuição para a APL (18,6%) e a APSS (8,1%).

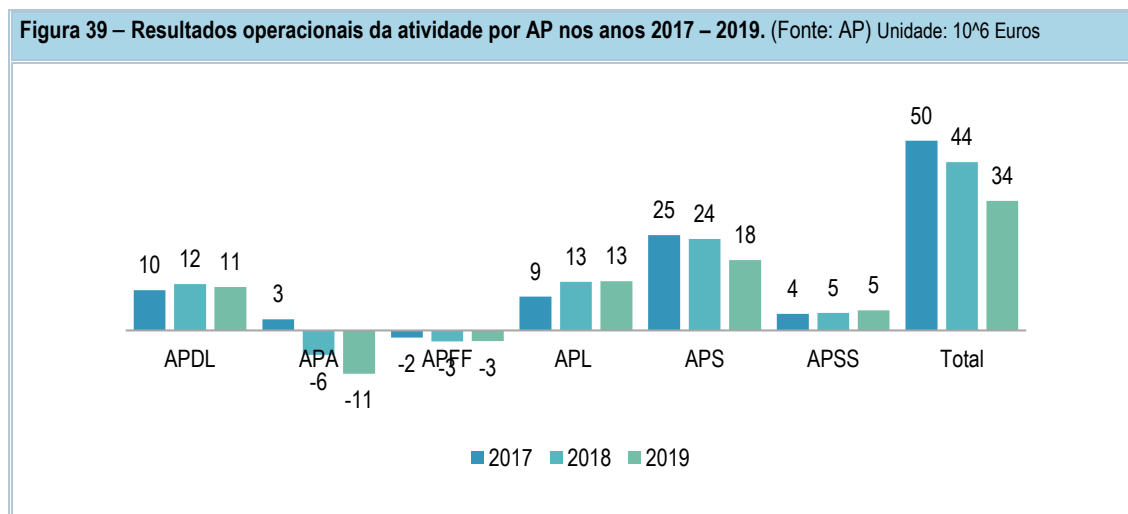
A Figura 38 representa graficamente a estrutura dos gastos operacionais por AP (inclui amortizações e depreciações) para o ano de 2019.



Os gastos operacionais mais elevados apresentam-se na APDL, na APL e na APS, representando 32%, 22% e 23%, respetivamente, do total nacional desta rubrica para 2019.

9.3. Resultados Operacionais

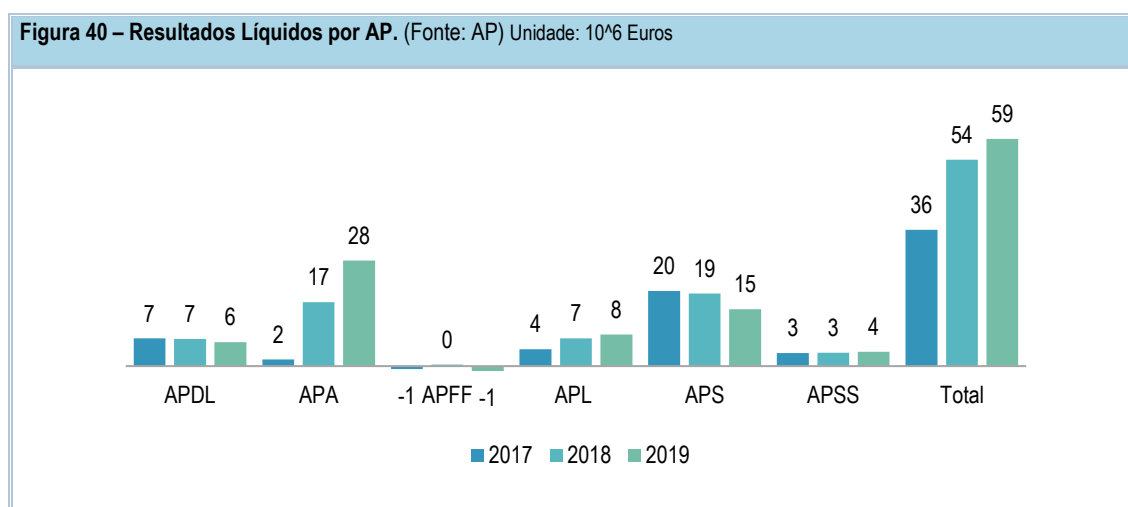
Os resultados operacionais globais das AP em Portugal Continental ascenderam, em 2019, a 34 milhões de euros positivos, menos 10 milhões de euros que em 2018. A Figura 39 apresenta os resultados operacionais por AP entre os anos de 2017 e de 2019.



A figura anterior mostra que a APA e a APFF apresentaram resultados operacionais negativos para o ano de 2019, ou seja, os seus gastos operacionais foram superiores aos rendimentos operacionais gerados pelas próprias AP. Os resultados operacionais positivos apresentam-se na APL (13 milhões de euros), na APS (18 milhões de euros) e na APSS (5 milhões de euros).

9.4. Resultados Líquidos

Os resultados líquidos das seis administrações portuárias, em 2019 registaram 59 milhões de euros positivos, mais 5 milhões de euros, face ao ano anterior. Na Figura 40 pode verificar-se a evolução dos resultados líquidos da atividade portuária por AP no período 2017 a 2019.



Em 2019 o resultado líquido obtido pela APDL (6,3 milhões de euros), pela APL (8,3 milhões de euros) e pela APS (14,9 milhões de euros), representa 19%, 25% e 45%, respetivamente do total em Portugal Continental¹⁵⁷. De salientar que a APS apresenta o maior resultado líquido das AP do continente, no entanto, em 2019 viu o seu resultado reduzir-se em 24,4% quando comparado com o ano de 2017. A principal flutuação durante o período em análise, regista-se na APA, devido ao efeito positivo do reconhecimento da imparidade sobre os ativos fixos tangíveis e intangíveis, na ordem de 14 milhões de euros e 26 milhões em 2018 e 2019 respetivamente.

9.5. Financiamento do Ecosistema e fluxos financeiros do Estado

A dívida financeira remunerada das empresas analisadas ascendia, no final de 2019, a 76 milhões de euros. Este valor representa um decréscimo de 13 milhões de euros relativamente ao ano anterior. Tal deveu-se essencialmente à redução da dívida na APL, na ordem de 11 milhões de euros, e de igual valor de 1 milhões de euros na APA e APDL.

Em 2019, as transferências das AP para o Estado atingiram, o montante de 7 milhões de euros relativo a dividendos.

¹⁵⁷ Atendendo a que o Resultado Líquido registado na APA (o mais elevado na figura 42) se não reconhecesse o efeito da imparidade existente no seu negócio, seria de 1,5 milhões de euros em 2019 e 2,4 milhões de euros em 2018.

10. O comportamento do ecossistema em contexto de COVID-19

No âmbito da resposta à pandemia de COVID-19 o governo português adotou medidas extraordinárias, restritivas de direitos, liberdades e garantias, no âmbito das declarações de Estado de Emergência. As fortes restrições à circulação das pessoas estipuladas por estas medidas tiveram um grande impacto no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes¹⁵⁸.

Face ao impacto e relevância da pandemia, neste capítulo aborda-se o comportamento do ecossistema portuário do continente, por comparação com o ano de 2019. A análise foca-se nos impactos ao nível (i) da movimentação de mercadorias e (ii) das receitas das administrações portuárias.

10.1. Impacto ao nível da movimentação de mercadorias

O transporte de mercadorias nos portos em 2020 registou 75,8 milhões de toneladas, correspondendo a um decréscimo de 6,9% face ao período homólogo, após uma diminuição de 5,6% em 2019 face a 2018.

Durante o ano de 2020 entraram nos portos nacionais 8932 embarcações de comércio, o que reflete uma redução de -12%, a que corresponde uma arqueação bruta total de 166,9 milhões.

O Porto de Sines registou o maior movimento de mercadorias em 38,9 milhões de toneladas (51,3% do total nacional), correspondendo a uma ligeira diminuição de -0,1% face ao período homólogo (20,9% no trimestre anterior), sendo de salientar que a maior quebra foi observada no desembarque de carvão mineral para alimentação das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, que já se encontravam em processo de redução da atividade com vista à desativação total, por razões de sustentabilidade, ambiental e económica.

Os restantes principais portos nacionais registaram reduções nas mercadorias movimentadas em comparação com 2019: 14% em Leixões, 20% em Lisboa e 14% em Aveiro (19,8%, 17,0% e 13,5%, respetivamente, no 4ºT de 2020).

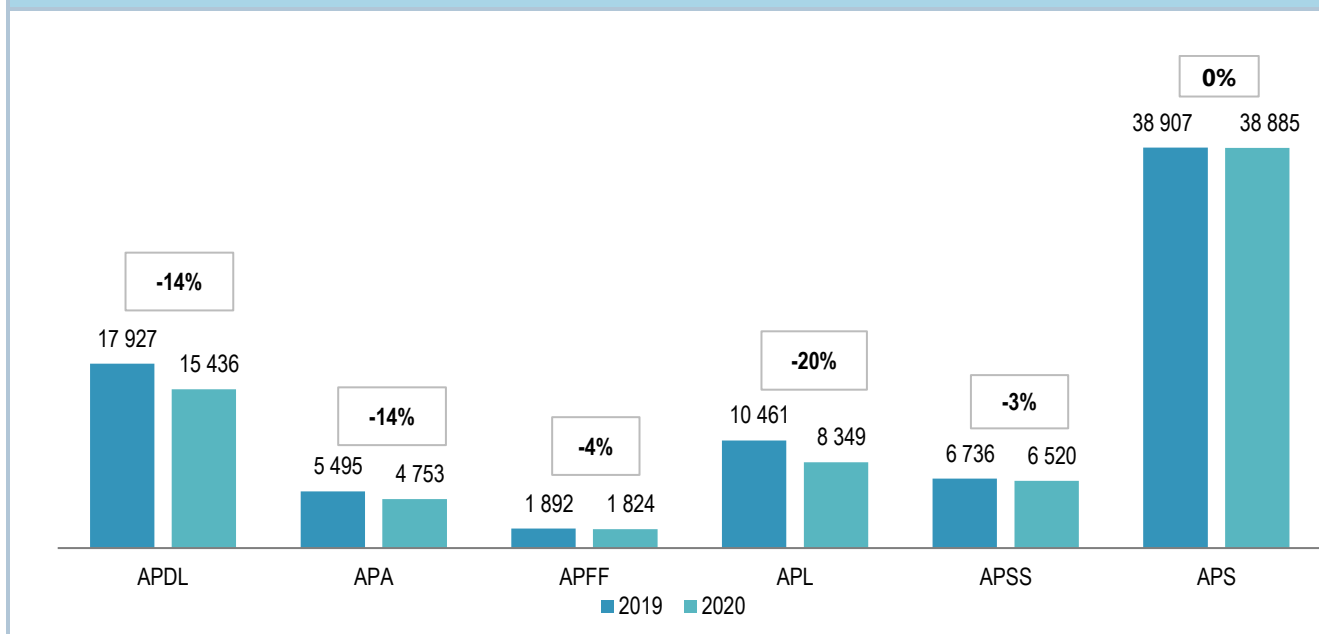
Relativamente à carga movimentada em 2020, nos principais portos nacionais verifica-se que apenas para a carga contentores houve um aumento em comparação com o ano anterior, nomeadamente no Porto de Leixões (3%) e no Porto de Sines (17%). No Porto de Lisboa a carga contentorizada diminuiu em 38,4% e a carga geral fracionada sofreu uma quebra de -36,6%, sendo importante sublinhar que a este comportamento não é alheio o desvio de serviços motivado pelo clima de instabilidade laboral motivada pelos persistentes pré-avisos de greve dos trabalhadores portuários.

Por outro lado, os granéis sólidos no Porto de Sines sofreram um decréscimo de -82,4% no ano 2020 em comparação com o ano anterior, principalmente pela razão atrás referida, alheia à crise pandémica.

A Figura 41 compara a movimentação de mercadorias nas AP do continente para o ano de 2020 em comparação com o ano anterior.

¹⁵⁸ No site da AMT está disponível uma listagem de toda a legislação sobre COVID-19 com incidência em todo o Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes [\[Link\]](#).

Figura 41 – Movimento de mercadorias carregadas e descarregadas nos portos nacionais entre 2019 e 2020. (Fonte: INE) Unidade: 10³ ton



As mercadorias carregadas em 2020 (31 milhões de toneladas) diminuíram ligeiramente -1,2%, principalmente em resultado da conjugação dos acréscimos verificados em Sines (13,3%) e em Setúbal (4,2%), e das diminuições registadas em Lisboa (27,8%), Aveiro (18,2%) e Leixões (12,5%).

As mercadorias descarregadas diminuíram -10,6% (44,7 milhões de toneladas nos portos do Continente), refletindo as reduções registadas nos Portos de Lisboa, Leixões, Aveiro, Setúbal e Sines (15,2%, 14,8%, 11,6%, 10,1%, e 7,8%, respetivamente), apesar do aumento verificado no Porto da Figueira da Foz (6,5%).

Na Figura 42 detalha-se a variação do movimento de mercadorias carregadas e descarregadas nos portos do continente entre 2019 e 2020. Observam-se quebras significativas no movimento de mercadorias para o 2º trimestre de 2020 em comparação com o período homólogo de 2019.

Figura 42 – Variação do movimento de mercadorias carregadas e descarregadas nos portos do continente entre 2019 e 2020 (Fonte: INE)

Δ 2020/2019	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
APDL	15%	-7%	33%	-33%	-26%	-10%	-45%	-14%	-7%	-20%	-5%	-32%
APA	-1%	-6%	19%	-16%	-19%	-75%	-11%	-12%	8%	-39%	36%	-19%
APFF	14%	41%	18%	-80%	6%	-17%	-9%	-12%	6%	10%	7%	-15%
APL	-18%	24%	-53%	-34%	-15%	-32%	-22%	-5%	-27%	-12%	-27%	-10%
APSS	-16%	-7%	7%	-17%	20%	-26%	27%	-17%	6%	-2%	9%	-2%
APS	-16%	-8%	7%	20%	-44%	-30%	12%	41%	13%	14%	3%	14%

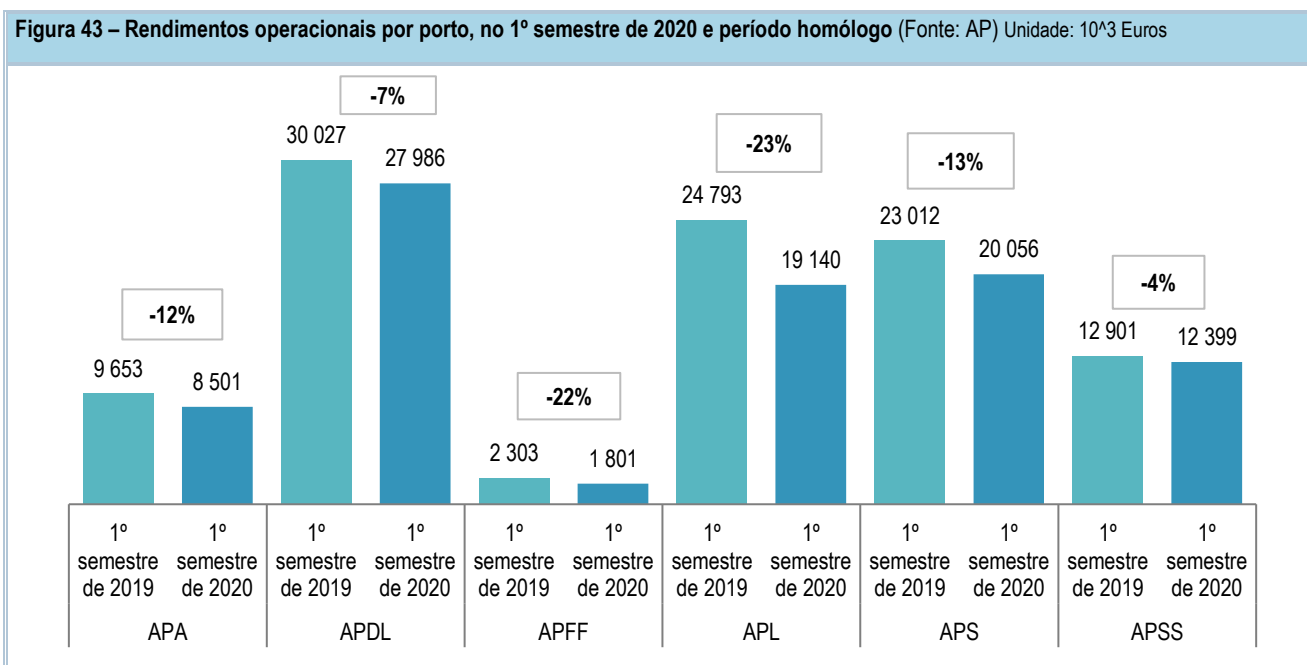
10.2. Impacto ao nível das receitas nas AP

Os rendimentos operacionais das AP no 1º semestre de 2020 foram de cerca de 89,9 milhões de euros, contra os 102,7 milhões de euros registados no período homólogo de 2019, traduzindo-se numa variação de -12%. Verifica-se uma diminuição nos rendimentos de todas as APS com origem principalmente nas rubricas TUP Navio, outros rendimentos do regulamento de tarifas e nas rendas das concessões relacionadas com a movimentação de carga.

Comparando o 1.º semestre de 2020 com o homólogo do ano anterior, constata-se que, as maiores diminuições registaram-se no Porto de Lisboa, com um decréscimo acentuado principalmente ao nível das receitas provenientes da TUP Navio em 43% e outros rendimentos do regulamento de tarifas em 36%, e no Porto de Aveiro, com uma redução acentuada na rubrica de outros rendimentos do regulamento de tarifas em -38%.

Naturalmente, as receitas por AP acompanharam a quebra verificada na procura em consequência da redução da atividade económica resultante em boa medida da pandemia de COVID-19. O 2º trimestre de 2020, ficou registado por uma redução generalizada no movimento nos portos nacionais, com a entrada 2 047 embarcações o que correspondeu a uma diminuição de 22,1% (contra a entrada de 2629 embarcações no 2ºT 2019) e a um decréscimo de 27% no que se refere à arqueação bruta das embarcações. O mês de maio (12,9 milhões de euros) e o mês de junho (13,5 milhões de euros) foram aqueles em que as receitas atingiram o valor mínimo, correspondendo a uma quebra de 24,5% em relação à média mensal do 1º semestre de 2019.

A Figura 43 compara os rendimentos operacionais dos portos nacionais entre o 1º semestre de 2020 com o período homólogo. Destacam-se as maiores variações nas receitas da APL (23%), APFF (22%), APS (13%) e APA (12%).



11. Prioridades de Atuação

A preparação de um relatório desta dimensão permite ao Regulador adquirir um conhecimento mais expressivo do ecossistema e uma maior transparência relativamente às condições em que os serviços portuários são prestados nos portos comerciais e dos transportes marítimos¹⁵⁹, identificando o seu âmbito de ação e possíveis recomendações por forma a garantir o cumprimento da legislação nacional e europeia, promover e defender a concorrência no setor e analisar a forma como a prestação do serviço é exercida.

Assim, o presente relatório enquadra-se fundamentalmente no Pilar Estratégico do Conhecimento Compreensivo e Atualizado dos Mercados da Mobilidade, neste contexto concreto associado ao ecossistema portuário do Continente, que integra a metodologia de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)¹⁶⁰, modelo que contribui para a consolidação de um ambiente incentivador do investimento sustentado, produtivo e estruturante e visa a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES).

A AMT tem vindo a produzir pareceres sobre o Ecossistema Portuário, (Tabela 5 – Principais ações da AMT no âmbito do Ecossistema Portuário). Neste contexto, importa reiterar, algumas das recomendações que ali se fizeram:

Revisão do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto que estabelece o Regime Jurídico da Operação Portuária, nas seguintes dimensões:

- a) **Distorção da concorrência por via do modelo de governação dos portos – Visando o aperfeiçoamento da aplicação do modelo de *landlord port* aos contratos de concessão**, dotando-os de mecanismos capazes de promover o alinhamento dos interesses das partes, num ambiente de minimização de assimetria de informação, acomodando com maior acuidade as preocupações das AP associadas à escassez de recursos, oferta e procura de serviços, eficiência económica, eficiência operacional, concorrência e formação de preços, adequação tecnológica e, de um modo geral, o incentivo da atividade económica associada ao porto.
 - Dever-se-á harmonizar soluções e conceitos com o Código dos Contratos Públicos, a Lei da Água e o Regime do Património do Estado;
 - No que se refere à preparação de procedimentos pré-contatuais devem encontrar-se mecanismos que estimulem a apresentação de propostas que maximizem a satisfação do interesse público prosseguido pelo contrato de operação portuária;
 - Noutra perspetiva, dever-se-á equacionar a existência de regras sobre obrigações e incentivos de desempenho, como o reporte de informação ou de auditoria e fixação de regras de transparência, nomeadamente de divulgação de preços praticados.

- b) **Acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos** – Dever-se-á alargar os requisitos inerentes à operação portuária aos terminais de uso privativo, explicitar os critérios em que este último tipo de concessão pode ser atribuída e sujeitar, quer os terminais de serviço público, quer

¹⁵⁹ Nos termos da alínea a) do n.º 4 do artigo 5.º dos respetivos aprovados pelo decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

¹⁶⁰ Para uma descrição mais aprofundada do modelo REEQ e da sua metodologia, vide: J. Carvalho & E.L. Rodrigues, “Regulação Económica Independente no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes”, Revista de Concorrência e Regulação, n.º 30 (abril/junho), pp. 63-88, 2017.

os terminais de uso privativo, às mesmas exigências. Dever-se-á eliminar a limitação de 30 anos do prazo da duração máxima da concessão do Regime Jurídico da Operação Portuária, duração essa que deverá ser definida em função dos investimentos necessários aos objetivos contratuais da concessão, a par de uma remuneração razoável do capital.

- Dever ser permitida a possibilidade de uma AP, na sua estratégia para tornar o seu porto mais competitivo, escolher entre os modelos de concessão e de licenciamento na prestação ao público do serviço de movimentação de cargas, otimizando o investimento, qualidade e eficiência desse serviço, mas não suscetível de comprometer o paradigma de concorrência inclusiva, acautelando eventuais situações de distorção da concorrência.
 - Por fim, dever-se-á possibilitar a conformação legal do recurso, nos casos justificáveis, ao regime de licenciamento na prestação ao público da atividade de movimentação de carga nos portos, obviando à situação de incumprimento atualmente verificada na aplicação daquele regime.
- c) Mantêm-se as diferenças legislativas existentes nas disposições que afetam o exercício da atividade de operação portuária em terminais de uso privativo e em terminais de serviço público. Em alguns casos, estas diferenças têm um impacto real nas condições em que os terminais são concessionados, nomeadamente na duração das concessões, pelo que se reiteram as recomendações constantes da Pronúncia 6/2016 da AMT, no sentido da revisão do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto. A este nível recomenda-se ao Governo e à Assembleia da República que avaliem os impactos do regulamento no regime jurídico nacional da operação portuária, bem como nos regimes legais aplicáveis às administrações portuárias que terão de se conformar com este regime, aproveitando igualmente para avaliar a adequação e eficiência decorrente do facto de alguns serviços de âmbito portuário serem licenciados por diferentes entidades públicas.

Índice de Desempenho Portuário (IDP)

Deste relatório foi possível verificar que são inúmeros os fatores que influenciam o desempenho dos terminais, e conseqüentemente dos portos, nomeadamente o mercado da região em que se encontram inseridos, a integração nas redes logísticas, o nível de competitividade da região, as acessibilidades ao *hinterland*, o tipo de equipamentos de movimentação de carga e a intermodalidade. Para abordar a problemática do desempenho portuário será necessário escolher indicadores, selecionar os domínios chave, destacar fatores críticos de sucesso essenciais à competitividade do sistema portuário, entre outros aspetos.

Contudo, verificou-se que tendo sido este o primeiro pedido de informação efetuado às AP, existem ainda algumas questões que devem ser uniformizadas, por forma a serem comparáveis, nomeadamente ao nível dos dados operacionais e financeiros. Assim entendeu-se não apresentar o IDP neste primeiro relatório, comprometendo-se a AMT, em articulação com as AP, definir e harmonizar os parâmetros e critérios essenciais ao cálculo deste índice, que pretende fundamentalmente disponibilizar informação relevante para a gestão das organizações e comparação do desempenho entre os portos administrados pelas várias AP.

Harmonização do registo dos rendimentos operacionais por área de negócio

A análise de rendimentos no presente relatório foi elaborada a partir da informação remetida pelas AP, quer no âmbito do pedido de informação de julho de 2020, quer da informação remetida ao abrigo da Deliberação n.º 1025/2018¹⁶¹. Verificou-se, no decorrer desta análise, não se poderem realizar comparações diretas e efetivas entre as AP a um nível mais “fino” das várias receitas que compõem os rendimentos operacionais das mesmas. Os motivos prendem-se no essencial, com o facto de existirem diferentes critérios e diferentes formas de registo das componentes das receitas nas contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço, nomeadamente devido, por um lado, às diferentes modalidades de prestação dos serviços, e ainda por opções de registo específicas de cada uma das AP. Parece-nos, desta forma, que se deve caminhar para uma progressiva harmonização e uniformização do registo das receitas das diversas operações (quer sejam da área “core”, quer sejam de outras áreas de negócio) e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário, por forma a permitir uma comparação direta e rigorosa entre as AP.

Sustentabilidade Ambiental

Considerando a relevância da sustentabilidade ambiental para todos os setores de atividade, a que o portuário não constitui exceção, pretende-se que numa futura abordagem, esta temática ocupe, com destaque, uma maior caracterização do setor, ao nível das águas, do ruído, dos resíduos produzidos, das vias de acesso, do universo do transporte, e até do impacto da intermodalidade.

Este é um setor em que se verificam, ainda, algumas lacunas ao nível da utilização de práticas ambientais, especialmente no contexto da legislação nacional, muito embora, existam já orientações a nível europeu. Verifica-se este imperativo, desde logo, no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece que a Comissão deverá elaborar, em cooperação com os Estados-Membros, orientações sobre critérios comuns de classificação dos navios para efeitos de aplicação voluntária de taxas ambientais, tendo em conta as normas acordadas a nível internacional.

Ainda no quadro nacional, o Decreto-Lei 165/2003, de 24 de julho, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos provenientes de carga, com origem em navios que utilizem portos nacionais, com as alterações introduzidas pela Diretiva n.º 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro, refere que as AP devem elaborar e aplicar planos adequados de receção e de gestão de resíduos e que tomem medidas que garantam aos titulares ou operadores dos navios que entreguem os resíduos gerados a bordo e os resíduos da carga de forma compatível. Neste contexto, importa sublinhar que compete à DGRM avaliar periodicamente, em cada triénio, a implementação e execução dos requisitos do referido diploma aplicáveis aos portos, para além de que as disposições do decreto-lei são verificadas pela Comissão Europeia, através da Agência Europeia de Segurança Marítima.

A consulta a este nível e no âmbito da avaliação dos parâmetros da infraestrutura portuária, avaliou a satisfação e relevância do parâmetro - “Sustentabilidade ambiental das operações portuárias”, que apresentou (segundo os respondentes) níveis de satisfação de 3 pontos (numa escala de 1 a 4) e uma relevância de 2.4 pontos (numa

¹⁶¹ Linhas de orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

escala de 1 a 3). Também ao nível da movimentação de carga, as entidades avaliaram o parâmetro – “Cumprimento de regras ambientais”, com 3.1 pontos de satisfação (numa escala de 1 a 4) e 2.4 pontos de relevância (numa escala de 1 a 3). Verificando-se que ambas não estão no topo nem da satisfação, nem da relevância. Importa, portanto, em próximo relatório, debruçar-nos sobre a Sustentabilidade Ambiental das várias dimensões do Ecosistema Portuário.

A AMT irá continuar a desenvolver conhecimento sobre as condições de prestação dos serviços portuários, destacando-se: (i) monitorização do cumprimento do Regulamento UE 2017/352, (ii) recolha de dados operacionais sobre a prestação dos serviços de movimentação de carga desagregados por terminal e operadores portuários, (iii) recolha de dados operacionais sobre os restantes serviços portuários ao nível dos vários portos nacionais; e (iv) ação de diagnóstico e monitorização dos investimentos realizados no setor portuário.

Refira-se, ainda, a intenção da AMT de continuar a auscultar o mercado relativamente à satisfação dos utilizadores quanto às condições das infraestruturas portuárias e às condições em que os serviços portuários são assegurados, permitindo nomeadamente identificar pontos fracos, pontos fortes e os aspetos considerados prioritários a desenvolver, por forma a aumentar e a melhorar os serviços portuários.

Anexo I – Ecosistema Marítimo-Portuário (diagrama)

Diagrama disponível no site da AMT (www.amt-autoridade.pt).



Anexo II – Caracterização dos operadores por porto e terminais

Tabela 65 – Operadores e Modalidades de prestação da operação portuária em Portugal Continental						
Concedente	Porto	Operador (gestão do Terminal)	Terminal	Grupo Económico/Acionista	Modalidade da prestação de serviço	Quota de mercado
APDL ¹⁶²	Leixões	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	Terminal de Contentores (Norte e Sul)	Grupo Yilport	Concessão de serviço público	6,95%
		TCGL – Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A.	Terminal de Carga Geral e Granéis Sólidos	Grupo ETE	Concessão de serviço público	4,55%
		Petróleos de Portugal - PETROGAL, S.A.	Terminal Petroleiro	GALP S.A.	Concessão de uso privativo	9,54%
		APDL	Terminal Ro-Ro	NA	Cais livre	1,63%
		APDL	Terminal Multiusos	NA	Cais livre	
	Viana do Castelo	APDL	Cais Comercial	NA	Administração direta	0,46%
		APDL	Cais do Bugio	NA	Administração direta	0,01%
APA ¹⁶³	Aveiro	SOCARPOR, S. A., AVEIPORT, Lda., TMA, S.A., PTM Ibérica, Lda.	Terminal Norte, Ro-Ro e Contentores (TN-TCRR)	Grupo Yilport, Grupo ETE., Pérez Torres Marítima, S.L.	Licenciamento	2,65%
			Terminal de Granéis Sólidos (TGS)		Licenciamento	1,71%
		SOCARPOR, S.A.	Terminal Sul (TS)	Grupo ETE	Concessão de serviço público	0,64%
		PRIO ENERGY, S.A.	Terminal de Granéis Líquidos (TGL)	-	Licenciamento	1,09%
		DOW PORTUGAL, Lda.	Terminal de Granéis Líquidos (TGL)	-	Licenciamento	0,70%
		OPERFOZ, LDA		OPERFOZ, LDA	Licenciamento	
APFF	Figueira da Foz	LISCONT, S.A.	Cais Comercial	Grupo Yilport	Licenciamento	2,35%
		ASFALCENTRO		Grupo Isidoro	Licenciamento	
APL ¹⁶⁴	Lisboa	CIMPOR - Indústria de Cimentos, S.A.	Terminal Cimenteiro de Alhandra	Grupo OYAK	Licenciamento	0,51%
		Liscont - Operadores de Contentores, SA	Terminal de Contentores de Alcântara	Grupo Yilport	Concessão de serviço público	1,52%
		Sotagus - Terminal de Contentores de Santa Apolónia, SA	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	Grupo Yilport	Concessão de serviço público	2,10%
		SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, S.A.	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	Estado Português	Concessão de serviço público	2,07%

¹⁶² Não foi considerado o TEM-Terminal dos Estaleiros Navais.

¹⁶³ O TGL Aveiro surge em duas linhas, por diferenças de ponte-cais afetas a operadores diferentes.

¹⁶⁴ Não foram considerados, a Estação de Assistência Naval de Lisboa, o Terminal de Porto Brandão e o Terminal do Seixal, porque não apresentarem atividade.

		IBEROL - Soc Ibérica de Biocombustíveis e Oleaginosas, S.A.	Terminal de Granéis Alimentares de Alhandra	Grupo NUTASA	Licenciamento	0,22%
		Sovena Oilseeds Portugal, S.A.	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	Grupo SOVENA	Concessão de serviço público	1,35%
		SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, S.A.	Terminal de Granéis Alimentares do Beato	Estado Português	Concessão de serviço público	0,66%
		Alkion Terminal Lisbon, S.A.	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	Alkion Terminals France SAS	Concessão de serviço público	0,78%
		REPSOL Portuguesa, S.A.	Terminal de Líquidos da Banática	70% Repsol, S.A. e 30% Carbon Black Espanhola, S.A.	Licenciamento	0,22%
		OZ Energia Gás, S.A.	Terminal de Líquidos de Porto dos Buchos	OZ Energia Fuels, Lda	Licenciamento	0,10%
		TSA- Terminal Santa Apolónia, Lda.	Terminal de <i>Multipurpose</i> de Lisboa	Grupo ETE / Grupo Sousa	Concessão de serviço público	1,17%
		ETE - Empresa de Tráfego e Estiva, S.A.	Terminal de Multiusos de Poço do Bispo	Grupo ETE	Concessão de serviço público	0,88%
		TMB - Terminal Multiusos do Beato - Operações Portuárias, S.A.	Terminal de Multiusos do Beato	Grupo TMB	Concessão de serviço público	0,51%
		ATLANPORT - Sociedade de Exploração Portuária, S.A.	Terminal do Barreiro	EMPRESA DE TRÁFEGO E ESTIVA: 50%; ATLANSIDER SGPS: 50%	Concessão de serviço público	0,45%
APSS ¹⁶⁵	Setúbal	TERSADO	Terminal TMS-1	Setefrete, S.A./ Yilport Iberia, S.A./ ETE S.A.	Concessão de serviço público	1,75%
		SADOPORT	Terminal TMS-2	Grupo Yilport	Concessão de serviço público	1,64%
		Terminal VW LOGISTICS	Terminal Ro-Ro	VOLKSWAGEN AUTOEUROPA LDA.	Concessão de uso privativo	0,73%
		SAPEC TERMINAIS PORTUÁRIOS S.A.	Terminal TPS	SAPEC S.A.	Concessão de serviço público	0,75%
		SAPEC TERMINAIS PORTUÁRIOS S.A.	Terminal TGL	SAPEC S.A.	Concessão de serviço público	0,15%
		Almina - Minas do Alentejo, S.A.	Terminal Praias do Sado	LUNDIN MINING CORP.	Concessão de uso privativo	0,57%
		SOMINCOR, S.A.		SOMINCOR S.A.		
		TANQUISADO - Terminais Marítimos, S.A.	Terminal Tanquisado / ECO-OIL	GALP S.A.	Concessão de uso privativo	0,09%
		ECO-OIL - Tratamento de Águas Contaminadas S.A.		ECO-OIL S.A.		
		SECIL/CIMPOR	Terminal Termitrena	CIMPOR S.A. SECIL S.A.	Licenciamento	0,65%
		SECIL S.A.	Terminal SECIL	SECIL S.A.	Concessão de uso privativo	0,84%

¹⁶⁵ Não foi considerado o Terminal da Terposet (que de momento não regista movimento de navios e cargas), os cais da Lisnave e o Fundeadouro Tróia.

APS	Sines	PORTSINES - Terminal <i>Multipurpose</i> de Sines, S.A.	TMS - Terminal <i>Multipurpose</i> de Sines	ETE - Empresa de Tráfego e Estiva, S.A. e EDP - Imobiliária e Participações, S.A.	Concessão de serviço público	4,13%
		PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	TCS - Terminal de Contentores de Sines	PSA Portugal Pte. Ltd. e Porthub Limited S.A.	Concessão de serviço público	17,43%
		C.L.T. - Companhia Logística de Terminais Marítimos, S.A.	TGL - Terminal de Granéis Líquidos	Galp Energia, SGPS, S.A. / PETROGAL, S.A.	Concessão de serviço público	20,55%
		REN ATLÂNTICO, Terminal de GNL, S.A.	TGN - Terminal de Gás Natural Liquefeito	REN - Redes Energéticas Nacionais	Concessão de uso privativo	5,09%
		Repsol Polímeros, S.A.	TPQ - Terminal Petroquímico	Repsol	Concessão de uso privativo	0,69%
	Algarve (Faro e Portimão)	APS/Algarvetráfego	Terminal de Carga Geral de Faro	Algarvetráfego	Licenciamento	0,14%
		APS/Algarvetráfego	Terminal <i>Ro-Ro</i> de Portimão	Algarvetráfego	Licenciamento	0,00%
Passageiros	Leixões	APDL	Terminal de Cruzeiros	NA	Administração direta	13,01%
	Lisboa	LCP - Lisbon Cruise Port	Terminal de Cruzeiros de Lisboa	Global Liman Isletmeleri A.S., Grupo Sousa Investimentos SGPS Ld. ^a , Royal Caribbean Cruises Ltd. e Creuers del Port de Barcelona S.A.	Concessão de serviço público	83,77%
		Portimão	APS	Terminal de Cruzeiros de Portimão	N/A	Administração direta

Anexo III – Consulta portuária da AMT

Estrutura completa do inquérito				
Segmentos	Inquéritos	Áreas avaliadas Satisfação global/Evolução 2 e 10 anos/Parâmetros	N.º de Questões	
INQ.1. Identificação da entidade respondente			11	
Portos Nacionais	INQ. 2. Porto de Viana do Castelo INQ. 3. Portos do Douro INQ.4. Porto de Leixões INQ. 5. Porto de Aveiro INQ. 6. Porto da Figueira da Foz INQ. 7. Porto de Lisboa INQ. 8. Porto de Setúbal INQ. 9. Porto de Sines INQ. 10. Porto de Portimão INQ. 11. Porto de Faro INQ. 12. Portos do Arquipélago da Madeira INQ. 13. Portos do Arquipélago dos Açores	Infraestrutura Portuária	95	
		Movimentação de Carga	Avaliação global	1
			Carga Geral Fracionada	50
			Carga Geral Contentorizada	50
			Roll on- Roll off	50
			Granéis sólidos-produtos agrícolas	50
			Granéis sólidos-outros	50
			Granéis líquidos-petróleo brutos e produtos petrolíferos	50
		Granéis líquidos-outros	50	
		Tráfego de Passageiros	48	
		Serviços portuários auxiliares	Serviço de Pilotagem	32
			Serviço de Reboques	32
			Serviço de Amarração	32
			Abastecimento a Navios	32
Recolha de Resíduos	32			
Entidades Oficiais	Avaliação global	53		
	Administração Portuária			
	Autoridade Tributária e Aduaneira			
	Autoridade Marítima (Capitania)			
	Autoridades de Saúde			
Serviço de Estrangeiros e Fronteiras				
Avaliação global do Ecossistema Portuário Nacional	INQ. 14. Avaliação global do Ecossistema Portuário Nacional	Avaliação Global	31	
		Avaliação do parâmetro preço	10	
		Avaliação do parâmetro qualidade	10	
		Infraestrutura Portuária	3	
		Movimentação de Carga	3	
		Tráfego de Passageiros	3	
		Serviço de Pilotagem	3	
		Serviço de Reboque	3	
		Serviço de Amarração	3	
		Abastecimento a Navios	3	
		Recolha de Resíduos	3	
		Entidades Oficiais	3	
		Portos Melhor desempenho	1	
		Iniciativas/mudanças Promoção da competitividade no EPN	1	
		Alterações ao enquadramento legislativo		
		Integração dos portos nacionais com as cadeias logísticas europeias e internacionais	1	

Opções alternativas ao transporte marítimo e à movimentação portuária de mercadorias	Substituição do transporte marítimo por outro modo de transporte	Ferroviário	2
		Rodoviário	
		Aéreo	
	Substituição do transporte marítimo por outro modo de transporte	Ferroviário	2
		Rodoviário	
		Aéreo	
Substituição por outro Porto / Terminal		2	
Utilização do transporte marítimo em detrimento de outro modo de transporte	Ferroviário	2	
	Rodoviário		
	Aéreo		
Qual a decisão num cenário em que o custo global dos serviços de movimentação de carga aumente 10% no(s) Porto(s) que utiliza		1	

Anexo IV – Legislação do Setor

Neste anexo apresenta-se a lista dos principais diplomas¹⁶⁶ aplicáveis ao ecossistema portuário, indicados do mais recente para o mais antigo.

A estrutura é dicotómica e representa as normas europeias e nacionais. Importa referir que, no direito europeu, podemos encontrar Regulamentos e Diretivas, sendo os primeiros de aplicação direta¹⁶⁷ no ordenamento jurídico de cada um dos Estados Membros e, as segundas, necessitam da respetiva transposição para as normas nacionais, através de Leis, Decretos-Lei ou Decreto-Lei autorizados. A transposição faz aplicar na ordem jurídica interna as determinações do direito europeu, pelo que o seu processo deve ser criterioso e respeitador dos conteúdos normativos.

Em sede de enunciação de legislação do ecossistema portuário não nos vamos ater a cada um dos regulamentos ou normas específicas que regem o funcionamento de cada um dos portos nacionais¹⁶⁸.

Legislação Europeia

Regulamento n.º 2019/1239, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019	Estabelece um quadro para um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo tecnologicamente neutro e interoperável, dotado de interfaces harmonizadas, para facilitar a transmissão eletrónica de informações relacionadas com as obrigações de declaração exigidas aos navios à chegada e à partida de um porto da União, ou que aí permanecem. O presente Regulamento revoga a Diretiva 2010/65/EU.
Regulamento n.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017	Estabelece o regime da prestação de serviços portuários e as regras comuns relativas à transparência financeira dos portos e às taxas de utilização dos serviços portuários e da infraestrutura portuária.
Regulamento n.º 1315/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013	Relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, estruturada em dois níveis: a rede global e, com base nesta, a rede principal. O presente regulamento identifica, ainda, projetos de interesse comum e especifica os requisitos a cumprir na gestão da infraestrutura da rede transeuropeia de transportes e estabelece as prioridades para o desenvolvimento da rede transeuropeia, prevendo medidas para a sua implantação.
Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de dezembro de 2013	Cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010.
Diretiva n.º 2014/23/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014	Estabelece regras aplicáveis aos procedimentos de contratação levados a cabo por autoridades e entidades adjudicantes por meio de uma concessão, cujo valor seja igual ou superior a 5 186 000 EUR.
Regulamento n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010	Relativo aos direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores. O presente regulamento estabelece regras para o transporte marítimo e por vias navegáveis interiores no que respeita às seguintes matérias: a) Não discriminação dos passageiros no que se refere às condições de transporte oferecidas pelos transportadores; b) Não discriminação e assistência às pessoas com deficiência e às

¹⁶⁶ A referência à legislação nacional deve considerar-se feita à redação atual de cada um dos diplomas.

¹⁶⁷ Tal não invalida a necessidade de serem criadas as condições indispensáveis à execução do Regulamento na ordem jurídica interna, nomeadamente, a definição da autoridade ou autoridades nacionais competentes, quadro sancionatório e procedimentos administrativos indispensáveis por forma a dar corpo aos requisitos/objetivos constantes do Regulamento.

¹⁶⁸ O Regulamento n.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017 veio estabelecer o regime da prestação de serviços portuários e as regras comuns relativas à transparência financeira dos portos e às taxas de utilização dos serviços portuários e da infraestrutura portuária. Esta circunstância permite que a entidade gestora do porto, ou a autoridade competente, possa exigir que os prestadores de serviços portuários, incluindo os subcontratantes, cumpram os requisitos mínimos para a prestação do serviço portuário correspondente. A possibilidade de serviços mínimos determina que as autoridades portuárias possam regulamentar um conjunto de matérias em cada um dos portos a que respeitam.

	<p>peças com mobilidade reduzida; c) Direitos dos passageiros em caso de cancelamento ou atraso; d) Informações mínimas a prestar aos passageiros; e) Tratamento das reclamações; e, f) Regras gerais de aplicação.</p>
<p>Diretiva 2010/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010</p>	<p>Relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE.</p>
<p>Diretiva n.º 2009/42/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009</p>	<p>Relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros. Determina que os Estados-Membros devem elaborar estatísticas comunitárias sobre os transportes de mercadorias e de passageiros efetuados por navios de mar que façam escala em portos situados no respetivo território.</p>
<p>Diretiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro</p>	<p>Relativa ao reforço da segurança nos portos.</p>

Legislação Nacional

<p>Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro</p>	<p>Estabelece as condições de funcionamento e acesso à Janela Única Logística (JUL), bem como da respetiva governação, gestão e operação, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2010/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e ou à partida dos portos dos Estados membros, na redação introduzida pela Diretiva (UE) 2017/2109, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017.</p>
<p>Decreto-Lei n.º 72/2019, de 28 de maio</p>	<p>Concretiza o quadro de transferência de competências para os órgãos municipais no domínio das áreas portuário-marítimas e áreas urbanas de desenvolvimento turístico e económico não afetas à atividade portuária.</p>
<p>Decreto-Lei n.º 7/2014 de 15 de janeiro</p>	<p>Assegura a execução e garante o cumprimento, na ordem jurídica interna, das obrigações decorrentes para o Estado Português do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativo aos direitos dos passageiros dos serviços de transporte marítimo e por vias navegáveis interiores, que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004, nomeadamente, através da indicação da autoridade competente para efeitos da aplicação das disposições do regulamento, do quadro de fiscalização e contraordenacional aplicável. Consagra, ainda, a definição complementar de procedimentos e mecanismos funcionais de execução do Regulamento estabelecendo, designadamente, as regras para o tratamento das reclamações.</p>
<p>Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro</p>	<p>Estabelece os princípios e regras aplicáveis ao sector público empresarial, incluindo as bases gerais do estatuto das empresas públicas.</p>
<p>Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro</p>	<p>Estabelece o regime jurídico do trabalho portuário.</p>
<p>Decreto-lei n.º 264/2012, de 20 dezembro</p>	<p>Estabelece o regime jurídico do acesso à atividade de agente de navegação, conformando-o com a disciplina da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, e do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpuseram as Diretivas n.º 2005/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais, e 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno.</p>
<p>Decreto-Lei n.º 218/2012, de 9 de outubro</p>	<p>Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2010/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e ou à partida dos portos dos Estados membros.</p>
<p>Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março</p>	<p>Transpõe a Diretiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto e destinada a contribuir para a redução drástica da presença, nas águas sob jurisdição nacional, de navios que não obedeçam às normas aplicáveis no domínio da segurança marítima, da proteção do transporte marítimo, da proteção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo. Estabelece ainda os critérios comuns para a inspeção pelo Estado do porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais, bem como os</p>

	procedimentos de inspeção, detenção e informação a observar pelas autoridades nacionais competentes neste âmbito.
Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio	Assegura a execução e garante o cumprimento, na ordem jurídica interna, das obrigações decorrentes para o Estado Português do Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março, e procede à transposição para a ordem jurídica interna da Diretiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro (Código Internacional para a Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias – Código ISPS).
Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de novembro	Transpõe para o direito nacional a Diretiva do Código de Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (ISPS)
Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro	Aprova a Lei da Água, transpondo para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2000/60/CE do Parlamento e do Conselho e estabelecendo as bases e o quadro institucional para a gestão sustentável das águas.
Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro	Transpõe a Diretiva sobre Avaliação de Impactes Ambientais, que incide sobre os projetos de construção de novas estruturas portuárias e ampliação das já existentes.
Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho	Integra a informação do Sistema VTS Português no sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego marítimo.
Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de julho	Alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2004, de 17 de agosto - Regula a instalação e a utilização de meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga provenientes de navios que escalem portos nacionais.
Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março	Atribui às autoridades portuárias a competência integrada em matéria de segurança nas suas áreas de jurisdição.
Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março	Regula a atividade do Serviço Público de Pilotagem.
Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto	Alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 324/94, de 30 de dezembro e 65/95, de 7 de abril - Estabelece o regime jurídico da operação portuária.
Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro	Estabelece a lei geral das concessões do serviço público de movimentação de cargas em cais e terminais portuários.
Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro	Aprova o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.
Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro	Regula o exercício da atividade de reboque de navios e embarcações nas áreas dos portos.
Decreto-Lei n.º 262/2000, de 18 de outubro	Estabelece a prestação do serviço de reboque e de amarração de navios que carregam, descarregam ou transportam mercadorias perigosas a granel no porto de Sines, determinando que a atividade constitui um serviço público ou de interesse económico geral.
Portaria n.º 46/2000, de 3 de fevereiro	Dispensa da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem nos portos e barras.
Decreto-Lei n.º 421/99, de 21 de outubro	Aprova o Estatuto de Pessoal das Administrações Portuárias.
Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto	Estabelece o regime jurídico do trabalho portuário prestado nas diversas tarefas de movimentação de cargas nas áreas públicas ou privadas, dentro da zona portuária.
Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto	Estabelece o regime de operação portuária, definindo as respetivas condições de acesso e de exercício.
Decreto-Lei n.º 148/91, de 12 de abril	Define o regime jurídico da atividade de agente de navegação.
Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março	Cria o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR).

Direção do Observatório do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

Palácio Coimbra,
Rua de Santa Apolónia, 53
1100-468 Lisboa
Tel: (+351) 211 025 800

www.amt-autoridade.pt



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**