

PRONÚNCIA Nº 02/AMT/2020

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO	2
I.1. Objeto.....	2
I.2. Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030	3
II. CONTRIBUTOS PARA A ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2021-2030, NO CONTEXTO DO ECOSISTEMA DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES.....	6
II.1. Contributos Específicos para a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, no contexto do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes	6
II.2. Combater as Alterações Climáticas e a Poluição e Restaurar os Ecosistemas (OE 1).....	8
II.3. Fomentar o Emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável (OE 2).....	10
II.4. Descarbonizar a Economia e Promover as Energias Renováveis e Autonomia Energética (OE3).....	25
II.5. Apostar na Garantia da Sustentabilidade e Segurança alimentar (OE 4).....	28
II.6. Facilitar o Acesso a Água Potável (OE 5).....	28
II.7. Promover a Saúde e Bem Estar (OE 6).....	29
II.8. Estimular o Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul (OE 7).....	29
II.9. Incrementar a Educação, Formação, Cultura e Literacia do Oceano (OE 8).....	32
II.10. Incentivar a Reindustrialização e Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano (OE 9).....	36
II.11. Garantir a Segurança, Soberania, Cooperação e Governação (OE 10)	38
III. SÍNTESE DAS MEDIDAS E AÇÕES POR OBJETIVO ESTRATÉGICO.....	40
IV. CONCLUSÕES	41

I. INTRODUÇÃO

I.1. Objeto

1. A presente **Pronúncia da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)**, emitida ao abrigo das alíneas a) e v) do n.º 1 do artigo 5.º, bem como da alínea a) do n.º 1 do artigo 15.º, dos **Estatutos** desta Autoridade, aprovados em anexo ao **Decreto-Lei n.º 78/2014**, de 14 de maio, tem por objeto expressar a **posição da AMT na Consulta Pública sobre a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030**, doravante também designada por **ENM2030**, lançada pela **Direção-Geral de Política do Mar (DGPM)**, do **Ministério do Mar**, entre 28 de setembro e 2 de novembro de 2020¹.
2. As normas referidas inscrevem-se na **ligação** ontológica da **AMT** ao **direito** e às **políticas da União Europeia (UE)**, em conformidade com as disposições constantes da **Lei-Quadro das Entidades Administrativas Independentes com Funções de Regulação da Atividade Económica dos Setores Privado, Público e Cooperativo (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras)**, aprovada pela **Lei n.º 67/2013**, de 28 de agosto, e alterada pela **Lei n.º 12/2017**, de 2 de maio.

Na realidade, nos termos desta **lei-quadro**, a existência da **regulação económica independente** exige a identificação clara e inequívoca de um **interesse público** devidamente **densificado** para que seja legítimo recorrer à norma constitucional ínsita no **artigo 267.º da Constituição da República Portuguesa**.

No caso da **AMT**, esse **interesse público** é a **Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável**, doravante designado por **MobIES**, e o seu **conteúdo** concreto decorre das **métricas** de cada uma das **dimensões** que integram esse interesse público.

Quer isto dizer que as palavras **Inclusiva, Eficiente e Sustentável** assumem um **conteúdo concreto**, facilmente compreendido por todos os destinatários da atividade da **AMT**.

Assim sendo, cabe à **AMT**, enquanto **Regulador Económico Independente**, envidar os seus melhores esforços para que o interesse público da **MobIES**, nas suas **dimensões de inclusividade, eficiência e sustentabilidade**, seja o mais bem compreendido pela **Sociedade e Economia** portuguesas. Neste sentido, apontam

¹ Conforme Página Eletrónica, da Direção-Geral de Política do Mar, disponível em <https://www.dgpm.mm.gov.pt/consulta-publica-enm2030>.

os Relatórios e Planos de Atividade da AMT, e é também, naturalmente, a postura assumida na presente Pronúncia.

I.2. Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030

- 3.** A **ENM2030**, elaborada pela DGPM, é um **instrumento** de **política pública** para o **Mar** que **apresenta** a **visão, objetivos, áreas de intervenção e metas** do país para o **período 2021-2030**, no que se refere ao **modelo** de **desenvolvimento** do **Oceano**.
- 4.** Este modelo parte do **Oceano** como um dos **principais pilares** de **sustentabilidade** do **planeta**, e está **assente** nos princípios da **preservação e utilização sustentável** dos **recursos e serviços** dos **ecossistemas marinhos** em **harmonia** com o **desenvolvimento económico, social e ambiental** que se pretende para **Portugal** até **2030**.
- 5.** A **visão** da **ENM2030** assenta em “***promover um oceano saudável para potenciar o desenvolvimento azul sustentável, o bem-estar dos portugueses e afirmar Portugal como líder na governação do oceano, apoiada no conhecimento científico***” [negrito nosso].
- 6.** Para delinear as melhores medidas no combate a um conjunto alargado e diferenciado de **desafios globais**, que Portugal e o mundo enfrentam hoje e nos próximos dez anos, designadamente as **alterações climáticas**, a **sobreexploração** dos **recursos naturais** do planeta e o **declínio** da sua **biodiversidade**, a **fome** e a **sede**, a **saúde humana** e dos **ecossistemas** e a **perda** de **bens e saberes** ligados ao **património cultural**, a DGPM elaborou a **ENM2030** organizada em torno dos seguintes dez grandes **Objetivos Estratégicos (OE)**:
 - 6.1. OE1 - Combater as Alterações Climáticas e a Poluição e Restaurar os Ecossistemas;**
 - 6.2. OE2 - Fomentar o Emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável;**
 - 6.3. OE3 - Descarbonizar a Economia e Promover as Energias Renováveis e Autonomia Energética;**
 - 6.4. OE4 - Apostar na Garantia da Sustentabilidade e Segurança alimentar;**
 - 6.5. OE5 - Facilitar o Acesso a Água Potável;**

- 6.6. OE6 - Promover a **Saúde** e Bem Estar;
- 6.7. OE7 - Estimular o **Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul**;
- 6.8. OE8 - Incrementar a **Educação, Formação, Cultura e Literacia do Oceano**;
- 6.9. OE9 - Incentivar a **Reindustrialização e Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano**;
- 6.10. OE10 - Garantir a **Segurança, Soberania, Cooperação e Governação**.
7. A DGPM identifica os **OE selecionados** como “*desígnios nacionais onde a economia azul pode fazer diferença ou onde a nossa relação com o Mar precisa de ser desenvolvida e estimulada*” e sublinha o seu **alinhamento** com os **objetivos** da **Agenda 2030 das Nações Unidas (Agenda 2030)** e também com os do **Pacto Ecológico Europeu**.
8. Para se **avaliar** com rigor a **implementação e impacto** da **ENM2030**, e **reconhecer** os seus **sucessos e insuficiências**, a DGPM inclui no documento submetido a Consulta Pública um **plano de controlo e monitorização** da **ENM2030** que **define metas**, concretas e quantificadas, as quais constituem um dos principais instrumentos para a **monitorização e avaliação** da **ENM2030**, sendo essas metas estabelecidas para o ano de 2030, e têm como ano de base 2021 ou o ano anterior mais próximo para o qual existam dados disponíveis².
9. A **ENM2030** integra ainda um **Plano de Ação** que pretende ser “*um roteiro para a implementação da Estratégia, e dos seus objetivos estratégicos e metas, assim como uma base para a sua monitorização e avaliação*”, o qual inclui um conjunto de **160 medidas ou ações**, em que cada medida ou ação se encontra associada a um único OE, apesar de cada uma dessas medidas ou ações poder contribuir para mais do que um OE³.
10. A AMT enaltece a **oportunidade e conteúdo** da **ENM2030**, submetida a Consulta Pública pela **DGPM**, a qual, sem prejuízo de alguns aspetos que podem ser aprimorados, vai ao encontro das **necessidades reais** de **Portugal**, na atual **conjuntura global** e em face da **posição geoestratégica** do nosso **país** no **Oceano** e no **Mundo**.

² As Metas da ENM2030 organizadas por objetivo estratégico constam da sua Tabela 2 da ENM2030.

³ O conjunto das 160 medidas do Plano de Ação, numeradas e organizadas por objetivo estratégico constam da Tabela 5 da ENM2030.



11. É neste contexto que se devem enquadrar as observações e sugestões constantes da **posição** da **AMT** para a **Consulta Pública da ENM2030**, que percorrerá os respetivos **10 Objetivos Estratégicos**, segundo uma metodologia de análise diferenciada, consoante as suas interfaces com as atribuições da AMT.

II. CONTRIBUTOS PARA A ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2021-2030, NO CONTEXTO DO ECOSISTEMA DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

II.1. Contributos Específicos para a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, no contexto do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes

12. Como elementos transversais às questões abordadas na presente pronúncia, a AMT considera que:

12.1. É fundamental que a **Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030** esteja em **compliance** com:

12.1.1. As diversas exigências do **direito nacional** e da **UE**, designadamente no que tange às atuais abordagens inovatórias da **Comissão Europeia (CE)** em matéria de **prospetiva e relevância**;

12.1.2. As **expectativas dos principais agentes económicos**;

12.1.3. A **inovação e antecipação de novos mercados** resultantes designadamente das **tendências evolutivas** provocadas pela **tecnologia** e **conhecimento científico** nas diversas áreas relevantes aplicáveis à **mobilidade das pessoas e bens**, procurando sempre construir um **paradigma de concorrência não falseada**;

12.2. Deve ser privilegiado tudo o que favoreça a **modernização**, o **crescimento sustentado da competitividade** e o **desenvolvimento sustentável do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes**, no quadro da formação, do desenvolvimento e da consolidação da **coesão territorial socioeconómica** e do **Mercado Interno**, enquanto **mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, balanceando os interesses económicos** das diversas **Racionalidades dos Investidores, dos Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes**, recorrendo-se para tanto:

12.2.1. A medidas intrínsecas a cada um dos **mercados da mobilidade** associados a cada **modo de transporte**, promovendo a **intermodalidade e multimodalidade**, uma **repartição modal equilibrada** e favorecendo os **modos mais eficientes**, designadamente em termos sociais, económicos e ambientais, como é o caso particular dos **transportes marítimo e por vias navegáveis interiores**;

12.2.2. Ao desenvolvimento dos serviços de mobilidade e redes de transporte no quadro da sua **plena integração** na RTE-T e **consolidação** de uma **União (Europeia) de Transportes**, no que isso significa em termos de **interoperabilidade** entre modos, tecnologias e diversos elementos da rede, impondo a necessária **harmonização técnica, operativa e regulamentar**.

Neste contexto importa relevar a importância das infraestruturas e serviços associados ao transporte marítimo, em particular dos **portos**, que desempenham um papel chave de **interconexão** com a infraestrutura terrestre da **cadeia logística de transporte** ao nível europeu e, mais do que isso, constituem verdadeiros **nós logísticos**, a partir dos quais se **organizam os fluxos logísticos multimodais** da RTE-T.

12.2.3. À **contínua progressão** para a **digitalização, descarbonização, neutralidade climática e resiliência** do **Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes**.

12.3. Tudo isto deve, naturalmente, ser integrado na evolução acelerada para um novo **paradigma disruptivo** de fornecimento de **serviços de mobilidade e transportes centrados** nas **Pessoas**, enquanto um **direito de cidadania** e, também, com a perspetiva da **Mobilidade como um Serviço (MaaS)**⁴, através de **soluções integradoras** baseadas em **novos modelos de negócio** e serviços de mobilidade intermodais, suportadas pelas novas **Tecnologias de Informação, Comunicação e Georeferenciação** e progressiva **digitalização** do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes.

13. Neste contexto, são apresentados nos pontos seguintes alguns **aspetos chave** que permitirão **conjugação esforços** em torno do **Ecossistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial** e, naturalmente, também da **MobIES**, tendo em vista a **potenciação** de **resultados poderosos** na **redução de custos de contexto, promoção do investimento** e na **procura e oferta de serviços**, com **efeitos multiplicadores benéficos** para o referido ecossistema, em particular, e no **emprego, na economia nacional** e na prossecução dos objetivos **de neutralidade carbónica** para 2050, de forma mais global.

⁴ Da língua inglesa, "*Mobility as a Service*".

II.2. Combater as Alterações Climáticas e a Poluição e Restaurar os Ecossistemas **(OE 1)**

- 14.** Este OE1 visa a **aposta na cooperação**, no sentido da **aquisição de conhecimento científico** e **desenvolvimento de soluções tecnológicas** nos diversos **setores da economia**, que permitam **reduzir os efeitos das ameaças ambientais**, bem como de **acrescer as capacidades de vigilância**, visando quer a **prevenção de impactos**, quer a **regeneração de ecossistemas degradados**, fixação de carbono e sua reconversão para a cadeia alimentar.
- 15.** A **ENM2030** considera que **Portugal** deve **integrar o grupo de países líderes** no **combate às alterações climáticas**, na proteção e restauro ambientais e na conservação da biodiversidade marinha, procurando mobilizar a comunidade internacional na procura de soluções globais.
- 16.** No âmbito do **OE 1**, e tendo em consideração a sua perspetiva no domínio da sua intervenção visando a promoção e defesa da **MobIES**, a AMT regista a relevância da **Medida 10 (Regulamentar a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios)**, bem como **recomenda** as seguintes **medidas e ações** que, na nossa perspetiva, poderão **reforçar** e tornar **mais eficaz** a **prossecação** deste objetivo estratégico:
- 16.1. Promover a regulamentação** de diversas **Convenções e Códigos** adotados pela **Organização Marítima Internacional (OMI)**, no contexto da **prevenção da poluição por navios**, e não apenas a que é referida na Medida 10, assegurando, a par, que as **autoridades competentes** possuem as **condições indispensáveis**, em termos de recursos humanos devidamente qualificados e nos equipamentos tecnológicos à disposição, à sua **efetiva implementação e execução**. Em particular destacam-se as seguintes Convenções:
- 16.1.1.** Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL);
- 16.1.2.** Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios (AFS);
- 16.1.3.** Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta dos Navios (Reciclagem de Navios);

- 16.1.4.** Protocolo de 2010 à Convenção Internacional sobre a responsabilidade e a indemnização por danos resultantes do transporte de substâncias perigosas e nocivas por mar (Protocolo HNS), incluindo também a sua ratificação, considerando a relevância deste instrumento para o Estado Português, ao disponibilizar mecanismos eficientes de compensação das vítimas de acidentes causados por navios que transportem as referidas substâncias;
- 16.2.** Promover um **quadro legal** apropriado à **aplicação alargada** dos **princípios do poluidor-pagador**, em que para cada um dos instrumentos mencionados no ponto anterior integre um **quadro sancionatório** efetivamente dissuasor de práticas ilegais;
- 16.3.** Introduzir em direito interno as **emendas à Convenção MARPOL**, com o propósito de ser **criada a base legal** para que as mesmas possam ser implementadas (*implementation*) e executadas (*enforcement*) por Portugal;
- 16.4.** Garantir que os **Regulamentos** aprovados pela **UE**, no âmbito da prevenção da poluição, são acompanhados, nos casos em que tal seja necessário, pela **legislação nacional** que assegure as **condições indispensáveis** à sua **implementação** por **Portugal**;
- 16.5.** No que concerne à **Medida 11** (Criar uma zona piloto de emissões controladas no mar português e de mecanismos complementares de controlo de poluição, em parceria com a Agência Europeia de Segurança Marítima [EMSA]), sugere-se a sua **reformulação**, na medida em que as Zonas de Controlo de Emissões pelos Navios não constituem Zonas Piloto, nem são criadas em parceria com a EMSA, mas sim **propostas** por um Estado, neste caso por **Portugal**, para **adoção** pela **OMI**.
- Efetivamente, para que uma **Zona de Controlo das Emissões dos Navios**, de **Óxido de Azoto (NOx)** ou de **Óxido de Enxofre (SOx)**, seja adotada pela OMI, nos termos do ponto 1.3. do apêndice III do Anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, MARPOL 73/78, Anexo VI esse que foi introduzido em direito interno através do Decreto n.º 1/2008, de 9 de janeiro, torna-se **necessário** que o Estado ou Estados proponentes **demonstrem a necessidade** de **prevenir, reduzir e controlar a poluição atmosférica provocada pelas emissões de NOx ou SOx dos navios na zona proposta**.

Atendendo à **relevância** que terá para **Portugal** a **adoção** pela OMI das referidas **Zonas de Controlo de Emissões**, sugere-se a **elaboração** de **proposta** a **submeter** à OMI, a qual necessitará de ser **elaborada** nos **termos previstos** no **Anexo VI da MARPOL**.

17. Embora envolvendo um domínio mais alargado que o **Ecosistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**, mas tendo um particular reflexo na **potenciação** da **utilização** do **transporte marítimo**, bem como da sua **modernização** em particular nos esforços de **redução de emissões poluentes**, releva-se a importância de serem promovidos **instrumentos económicos** que permitam a **internalização** dos **custos externos ambientais** que estão omissos das decisões dos *stakeholders* do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, designadamente, através de uma **política tarifária justa e eficiente** que **reflita** essas **externalidades**, com base na aplicação inclusiva dos princípios do “**utilizador-pagador**” e do “**poluidor-pagador**” e que permita **eliminar restrições** e **distorções** da **concorrência** associadas à **tarifação assimétrica e ineficiente**, transversal aos modos de transporte.

Trata-se de uma temática em que a **interação** da **ENM2030** com outros domínios no âmbito da preparação do referido **Plano de Recuperação e Resiliência** se poderá afigurar profícua.

18. Ainda no âmbito deste objetivo estratégico, importa ainda refletir sobre as medidas constantes do **Anexo I ao Programa de Atividades da CE para 2021**, intitulado “**Uma União de Vitalidade num Mundo de Fragilidade**”⁵, no que tange às medidas impactantes ao nível da **proteção ambiental**, designadamente, a Medida 1-a) “**Revisão do Sistema de Comércio de Emissões da UE**” (incluindo no âmbito marítimo), e a Medida 1-i) “**Revisão da Diretiva sobre a implementação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos na UE**”.

II.3. Fomentar o Emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável (OE 2)

19. O **OE 2** tem como propósito **promover** o **desenvolvimento** da **Economia Azul**, assentando no **princípio base** de **ecossistemas saudáveis** e de **proteção** das

⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, COM(2020) 690 final, de 2020.10.19, intitulada “*Programa de Atividades da Comissão 2021. Uma União de Vitalidade num Mundo de Fragilidade*” e respetivos Anexos (Novas Iniciativas; Iniciativas REFIT – Programa para a Adequação e Eficácia da Regulamentação; Propostas Prioritárias Pendentes; e Revogações).

comunidades costeiras, utilizando **princípios** de **circularidade**, **inclusividade**, **equidade** e **sustentabilidade**, criando um quadro de harmonia ambiental, social, cultural e económica.

- 20.** A **Economia Azul** é uma porção relevante da economia global, incluindo todos os setores que têm ligação direta ou indireta com o Oceano como fonte, meio ou objetivo de negócio e do seu desenvolvimento, incluindo designadamente o **Ecossistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**, mas também subsidiariamente **outros serviços de mobilidade e transportes** de interface e associadas atividades logísticas.

De acordo com o referenciado no documento da ENM2030, a **Economia Azul** representava, em 2018, um volume de negócios gerado pelos setores integrados que atingiu 2040 mil milhões € na UE, representando em Portugal, **3,2% do Valor Acrescentado Bruto (VAB) Nacional** e **5,5% do emprego**.

Ainda, de acordo com as projeções da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) para 2030, *“a Economia Azul deverá ultrapassar o crescimento da economia global como um todo, quer em termos de VAB, quer em termos de emprego”*.

- 21.** Em face do exposto, o desenvolvimento da **Economia Azul**, tal como afirmado na ENM2030, constitui **um dos grandes objetivos nacionais para a presente década**, sendo este **OE 2** uma das suas grandes bases, importando designadamente que:

21.1. Em harmonia com o **Plano de Ação** para a **Economia Circular**, se desenvolva uma **economia circular** e de base biológica onde os princípios de **redução**, **substituição**, **reutilização**, **reciclagem** e **reaproveitamento** de **recursos** primários se constituam como o novo normal;

21.2. Seja **inclusiva**, capaz de **criar emprego qualificado e diferenciador**, assegurando a **sustentabilidade** ambiental, cultural, social e económica, bem como ser um elemento potenciador de um **investimento sustentado, produtivo e estruturante**, público e privado, o qual deve ser suportado por **quadros legal e regulatório com regras claras, coerentes e estáveis**.

- 22.** São apresentadas diversas **metas** na ENM2330 relativas ao **OE 2** com relevo para o **Ecossistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**, designadamente: (1) garantir que todos os **portos comerciais**, de pesca e marinas apresentem **sistemas de gestão ambiental** (das águas, águas residuais, resíduos e energia); (2) assegurar o

crescimento do emprego na Economia Azul nacional até 2030; (3) garantir uma **remuneração média da Economia do Mar acima da média nacional**; (4) **aumentar o VAB da Economia do Mar em 30% até 2030**; (5) **aumentar a captação de investimento direto estrangeiro** em Portugal para a **Economia do Mar**; (6) **Melhorar o ambiente de negócios na Economia do Mar, diminuindo os custos de contexto das empresas**; e (7) Apoiar **novas formas de financiamento alternativas** (por exemplo, financiamento sustentável, *crowdfunding*, capital de risco) para projetos na área da **Economia Azul**.

22.1. Concordando-se com os objetivos subjacentes a essas metas, seria importante que, sempre que possível, se estabelecessem **métricas (valores quantificados)**, como por exemplo para o **crescimento do emprego, captação de investimento estrangeiro, diminuição dos custos de contexto** ou apoio a **formas de financiamento alternativo**.

22.2. No que importa mais concretamente para a **MobIES**, e em particular para a sua dimensão de **eficiência**, sugere-se a ponderação, também, de **métricas** associadas à **quota de utilização do transporte marítimo** e respetivo **custo**, bem como ao **movimento e taxa de utilização das infraestruturas portuárias**.

23. No âmbito deste **OE 2**, a AMT sublinha, em particular no contexto da **MobIES**, a importância das seguintes Medidas, com algumas adaptações também sugeridas:

23.1. Medida 20 - Desenhar **políticas de incentivos fiscais ao investimento, produção e consumo de bens e serviços em setores estratégicos da Economia Azul**;

23.2. Medida 21 - Desenvolver **programas de fundmatching** entre **fundos privados e investimento público**;

23.3. Medida 26 - Identificar **regimes jurídicos e procedimentos administrativos**, relativos a atividades ligadas ao Mar que careçam de **revisão, simplificação ou integração**.

Esta matéria justifica uma reflexão mais aprofundada que se apresenta nos pontos **25.1 e 25.2**;

23.4. Medida 29 - Rever os **custos da fatura portuária** aplicável aos navios de passageiros, assegurando que as respetivas **taxas são competitivas**.

Também aqui se justifica um desenvolvimento refletivo, constante do ponto **25.3**.

23.5. Medida 30 - Promover a afirmação de **Portugal** enquanto **plataforma logística global** integrada nas **cadeias globais de comércio externo**.

23.5.1. A este respeito, importa **reforçar** a localização privilegiada do **território português** no **cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo**, designadamente na aposta da componente do **tráfego de carga contentorizada**, fazendo do país uma **plataforma giratória de cargas** entre os **continentes europeu, americano e africano**, bem como na componente do **turismo marítimo sustentável** e na componente de **serviços e abastecimento de energias limpas**.

23.5.2. Releva igualmente a **integração dos portos nacionais na RTE-T** e, particularmente dos principais portos (Leixões, Lisboa e Sines), em conjugação com os corredores rodoferroviários entre Leixões-Lisboa-Sines, Aveiro-Vilar Formoso e Lisboa/Setúbal/Sines-Caia, que integram a Rede Principal da RTE-T, especificamente o **Corredor Atlântico** que liga a Península Ibérica, a fachada atlântica europeia e o centro da Europa, até Estrasburgo/Mannheim na Alemanha, cujas potencialidades importa integrar explicitamente na ENM2030.

A este propósito será de **corrigir** o primeiro parágrafo da página 32 do documento de consulta pública da ENM2030, quando se refere “...*desenvolvimento de ligações rodoviária, ferroviária e aérea à principal Rede Transeuropeia (RTE-T)*”. De facto, não existe uma principal Rede Transeuropeia, mas sim, atualmente, três redes transeuropeias, concretamente dos transportes, das telecomunicações e da energia.

Por sua vez, a RTE-T, cujas orientações de desenvolvimento constam do **Regulamento (UE) n.º 1315/2013**, de 11 de dezembro, estrutura-se em dois níveis: (1) **Rede Global (Comprehensive Network)** que inclui todas as infraestruturas de transporte existentes e planeadas da rede (ferroviário, vias navegáveis interiores, rodoviário, transporte marítimo e autoestradas do mar, transporte aéreo e transporte multimodal), a qual deve estar concluída até 31 de dezembro de 2050; e **Rede Principal (Core Network)** que integra as partes da rede estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da RTE-T, e que deve estar completa até ao final de 2030.

23.5.3. O **Corredor Atlântico** tem marcantes **dimensões ferroviária e marítima**, as quais devem ser mais exploradas, designadamente pelo (1) **aumento da multimodalidade e reequilíbrio da repartição modal**, em especial através da **interligação** entre **diferentes modos**, particularmente no sentido da **transferência** do transporte rodoviário para o **transporte ferroviário, fluvial e marítimo**, quer para fluxos internos, quer para fluxos externos; pela (2) implementação efetiva da **interoperabilidade, interconectando** diferentes **redes nacionais**, em particular no contexto ferroviário, designadamente colmatação de ligações em falta e interoperabilidade, principalmente em matéria de bitola e Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS); e, no que mais releva para a ENM2030, pela (3) **exploração da dimensão externa**, particularmente impulsionada pelo **modo marítimo**.

23.5.4. Será ainda assinalar que, de acordo com o mencionado **Programa de Atividades da CE para 2021**, intitulado “**Uma União de Vitalidade num Mundo de Fragilidade**”, está programado que o referido **Regulamento (UE) n.º 1315/2013**, deverá ser objeto de apresentação de **uma proposta de revisão** pela CE, incluindo uma **avaliação de impacte**, durante o **terceiro trimestre do próximo ano de 2021** (Medida 4.b) do Anexo I do documento da CE), o que releva para um acompanhamento próximo deste processo.

No mesmo horizonte, está também prevista a **Iniciativa da UE sobre Corredores Ferroviários 2021** (Medida 4.c) do Anexo I do documento da CE), que incluirá, a par de ações para impulsionar o transporte de passageiros ferroviários, a revisão do **Regulamento sobre Corredores Ferroviários de Mercadorias**, o que releva em matéria de **acessos ao hinterland dos portos**.

23.5.5. Como consequência natural, poderá referenciar-se uma **dimensão geográfica dos mercados relevantes dos portos nacionais que ultrapassa o território nacional**, estendendo-se pela **Península Ibérica** e resto da **Europa**, e, em alguns casos, mesmo a territórios terceiros numa área geográfica de proximidade, como por exemplo o **Norte de África**.

Isto representa, efetivamente, um **potencial** significativo para o **crescimento da nossa economia** em geral, e da **indústria e serviços de transporte e logística** em particular, mas que urge estar preparado para aproveitar, pois não nos podemos esquecer que estamos também em concorrência com outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa.

23.6. Medida 31 - Implementar a **Janela Única Logística (JUL)**, como evolução e extensão da **Janela Única Portuária (JUP)**.

23.6.1. A **JUL** configura-se como uma **ferramenta inovadora essencial** para os **portos otimizarem** as suas **capacidades de prestação de serviços**, encontrando novas formas de atender à **procura**, apostando na **automação, digitalização e simplificação de procedimentos**, bem como nas respetivas **potencialidades** no âmbito da **proteção do ambiente** e da **transição energética**.

Relevam particularmente as **interfaces** entre os diversos **stakeholders**, públicos e privados, no âmbito das **Comunidades Portuárias**, e num contexto de desenvolvimento de **soluções intermodais**, potenciando soluções de **integração** das diversas **atividades das cadeias logísticas**.

23.6.2. Importa um acompanhamento das diversas iniciativas previstas **Programa de Atividades da CE para 2021**, em particular no contexto da Prioridade “Uma **Europa** ajustada à **Era Digital**”, que previsivelmente terão interação com os desenvolvimentos da **JUL**, sendo que algumas se encontram previstas ser apresentadas no primeiro semestre de 2021, no decurso da Presidência Portuguesa do Conselho da UE.

Merece igualmente atenção a iniciativa REFIT (Programa para a Adequação e Eficácia da Regulamentação) relativa à **Avaliação Intercalar da implementação do Código Alfandegário da UE**, no que concerne à **interoperabilidade** entre **plataformas eletrónicas**.

23.7. Medida 32 - Promover uma **bandeira portuguesa competitiva** e com uma marca ambiental forte, numa aposta na sustentabilidade económica e ambiental, sugerindo-se, no entanto, que, nesta designação, seja acrescentado “.....”

assente num efetivo cumprimento das convenções internacionais e da legislação aprovada pela UE, aplicáveis”.

23.8. Medida 33 - Promover a afirmação de Portugal enquanto Pólo de Gás Natural Liquefeito (GNL) e Hidrogénio do Atlântico através da elaboração do **Plano Estratégico para a Infraestrutura Marítimo-Portuária de GNL e Hidrogénio**;

23.9. Medida 34 - Impulsionar o **desenvolvimento do conceito de porto seco**, com as respetivas vantagens para os operadores, nomeadamente a redução ou eliminação de garantias bancárias e a simplificação de procedimentos administrativos. Importa, no entanto, concretizar exatamente o que se pretende, de forma devidamente compatibilizada com o recente **Decreto-Lei n.º 53/2019, de 17 de abril**, que estabelece o conceito de porto seco e define as regras, os procedimentos e a desmaterialização necessários para a sua implementação, sendo importante garantir a **estabilidade do quadro legal aplicável** e que seja **incentivador do investimento** público e privado.

23.10. Medida 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.

Sobre esta matéria sugere-se que, numa **fase prévia** ao desenvolvimento de intervenções de alteração aos sistemas em causa, seja efetuado uma **avaliação integrada do conjunto de serviços VTS costeiro e portuários em atividade**, bem como da sua **interface** com os **Centros de Controlo de Busca e Salvamento Marítimo**, de forma a garantir designadamente, uma **definição clara das funções dos diferentes serviços**, bem como das **respetivas interfaces**, a par da devida **sinergia** entre **intervenções**, **racionalizando** a utilização de **recursos** próprios e partilhados, e **interoperabilidade** entre os diferentes **sistemas**;

23.11. Medida 36 - Dar prossecução a um **plano plurianual de dragagens** e de **monitorização de infraestruturas marítimas dos portos pequenos**, no sentido

de manter as **condições** de **operacionalidade** e **segurança** aos níveis adequados.

Contudo, esta medida deverá abranger, e principalmente, também os **portos** de **maior dimensão**, em particular onde se desenvolve **atividade comercial**, onde eventuais perturbações operacionais e de segurança das infraestruturas podem resultar em impactos socioeconómicos significativos;

23.12. Medida 38 - Apostar na **flexibilidade** dos **meios** de **produção** e na **diversificação** do **produto** final na **construção, reparação e manutenção naval**.

Assinala-se, em particular, a importância da intervenção destas unidades no contexto da intervenção em **novos navios dotados de novas tecnologias de propulsão**;

23.13. Medida 39 - Promover o desenvolvimento de soluções industriais que aumentem a **sustentabilidade ambiental** do **sector naval**, incluindo equipamentos que promovam o **Green Shipping**;

23.14. Medida 42 - Criar **incentivos** para a **dinamização** do **emprego azul altamente qualificado** (*Voucher* Emprego Azul);

23.15. Medida 43 - Apoiar a **criação** de **emprego** na **Economia do Mar**, através de apoio à contratação/estágios profissionais/prémios ao emprego/conversão, incluindo medidas de empreendedorismo e criação do próprio emprego;

23.16. Medida 44 - Rever o **Instrumento Territorial Integrado relativo ao Mar (ITI Mar)** no contexto do **futuro quadro financeiro plurianual**;

23.17. Medida 46 - Rever e **simplificar** os **processos administrativos** relacionados com os **registos** de **navios** de **transporte**, de náutica de recreio e de pesca;

23.18. Medida 49 – Para além de nos parecer ser de considerar o ajustamento da designação da Medida para “*Estudar o eventual ajuste da determinação da matéria coletável com base na tonelagem dos navios e embarcações (“tonnage tax”) em linha com outros Estados-Membros*”, julga-se também ser premente desenvolver já neste documento preliminar da ENM2030, o que efetivamente está em causa, uma vez que o **regime jurídico aplicável** é bastante **recente** (instituído pelo **Decreto-Lei n.º 92/2018, de 13 de novembro**),

relevando-se, como já se mencionou anteriormente, a importância de um **quadro legal estabilizado** que seja **incentivador** para os **investidores**;

23.19. Medida 51 - Criar um *Centre for Leadership in Blue Shipping* que se dedique expressamente ao **ensino, investigação e prestação de serviços** no âmbito do **shipping**;

23.20. Medida 52 - Constituir um **Centro Internacional de Shipping**, com estatuto de associação pública sem fins lucrativos, aberta a entidades públicas e privadas, que terá como missão **promover Portugal** como **alternativa a outros centros** desta atividade.

24. Parece importante que a componente do **Sistema Portuário Nacional**, em particular na sua vertente **comercial**, seja objeto de uma **abordagem mais aprofundada**, acompanhando os melhores indicadores de **produtividade**, dentro de um quadro de **estabilidade laboral, competitividade e sustentabilidade**, dando prioridade à **gestão moderna de portos** e à fixação de **relações de longo prazo** com **operadores de referência** no **mercado internacional**, elementos estes **catalisadores** na **atração de serviços e empresas**.

25. De entre as várias ações a desenvolver, apontam-se designadamente as seguintes:

25.1. No desenvolvimento da **Medida 26** (identificar regimes jurídicos e procedimentos administrativos, relativos a atividades ligadas ao Mar que careçam de revisão, simplificação ou integração), e no domínio concreto da **operação portuária**, é essencial promover um quadro de **nivelamento do playing field** aos vários níveis da dimensão geográfica dos **mercados relevantes**, importando **corrigir** situações de **distorção da concorrência**⁶ associadas ao quadro vigente, incluindo nomeadamente as disparidades na organização dos sistemas portuários na Europa, designadamente procedendo à **revisão do Regime Jurídico da Operação Portuária**, definido no Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, no sentido de:

⁶ A este propósito a AMT emitiu a Pronúncia n.º 6/2016 - Distorções de concorrência na operação portuária (<https://www.amt-autoridade.pt/pron%C3%B2ncias-e-pareceres/pron%C3%B2ncias/pron%C3%B2ncia-n%C2%BA-62016-regula%C3%A7%C3%A3o-da-mobilidade-e-transportes-distor%C3%A7%C3%B5es-de-concorr%C3%A2ncia-na-opera%C3%A7%C3%A3o-portu%C3%A1ria/>).

- 25.1.1. Eliminar a limitação de 30 anos do prazo da duração máxima da concessão portuária**, definindo a duração de acordo com as regras da **Diretiva 2014/23/UE**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa a contratos de concessão, cuja transposição para a ordem jurídica interna foi integrada no **Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto** (que altera e republica o **Código dos Contratos Públicos**), ou seja, o prazo **estritamente necessário à recuperação do capital investido**, imprescindível ao **objeto contratual da concessão**, e obtenção de uma margem razoável de lucro;
- 25.1.2. Conceder maior flexibilidade e responsabilidade às Administrações Portuárias** quanto à implementação do **modelo de operação**;
- 25.1.3. Harmonizar os requisitos das concessões portuárias de uso privativo e de serviço público**;
- 25.2.** Ainda no âmbito da **Medida 26**, e igualmente na perspetiva de propiciar um **ambiente favorável ao investimento**, público ou privado, no **Ecossistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**, importa acautelar os seguintes aspetos:
- 25.2.1. Atualização e adequação da legislação**, isto é, verificar se a legislação responde adequadamente aos objetivos pretendidos e se não vai para além do que é necessário, acabando por se traduzir em custos de contexto desnecessários, bem como verificar a existência de legislação sobreposta e contraditória, e proceder à sua eliminação;
- 25.2.2. A clareza da legislação** em vigor, incluindo-se nesta perspetiva adaptar a **atual estrutura dos diplomas** que deverão, preferencialmente e sempre que possível, apresentar-se **organizados em códigos** por tema, o que irá promover a facilitação da aplicação da legislação por parte de todos os interessados (como exemplo seria útil que existisse um código portuário o qual passaria a incluir toda a legislação nacional aplicada neste âmbito);
- 25.3.** No que reporta à **Medida 29** (rever os custos da fatura portuária aplicável aos navios de passageiros, assegurando que as respetivas taxas são competitivas), considera-se que é importante efetuar uma análise, no sentido da **revisão do Regulamento Tarifário dos Portos do Continente**, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de

9 de novembro, não apenas para os navios passageiros mas **para todos os serviços portuários**, e no sentido de:

25.3.1. Conformá-lo com o atual **quadro jurídico nacional**, em particular com as disposições relevantes dos **Estatutos da AMT** (aprovados pelo Decreto-Lei nº 78/2014, de 14 de maio), bem como com o **direito da UE**, com destaque para o **Regulamento (UE) 2017/352** que estabelece o regime da prestação de **serviços portuários** e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos;

25.3.2. Integrar a evolução do setor marítimo-portuário e os objetivos que vêm sendo reconhecidos como fundamentais para o mesmo, quer a nível nacional quer a nível da UE, designadamente a **promoção da concorrência, transparência e competitividade nos portos**.

Importa, designadamente, garantir que os **regimes tarifários** evoluam no sentido de **refletirem os custos associados aos serviços que lhes respeitam** e de serem estabelecidos numa perspetiva da **melhoria da competitividade dos portos e otimização das suas condições de exploração**, secundarizando a maximização do lucro das próprias Administrações Portuárias.

A prossecução deste objetivo passa necessariamente pela implementação de um **quadro regulatório promotor** de uma **maior eficiência operacional e económica** e que assegure uma **maior transparência** entre os **preços praticados** e os **serviços percebidos** pelos **utilizadores** segundo a lógica do **pagador-utilizador**, sendo inquestionável a importância da implementação de um **sistema de contabilidade analítica** suportado por uma matriz robusta de **imputação de custos**;

25.4. No âmbito da **gestão das concessões de serviço portuário**, novas ou renegociadas, deverá ser garantida a:

25.4.1. Indução da **máxima utilização e produtividade dos terminais portuários**, suportadas em **obrigações de resultado** e prevendo **incentivos positivos e penalizações** que **potenciem o desempenho pretendido**, designadamente obrigações de reporte, remuneração variável, garantias e sanções contratuais;

25.4.2. Assunção integral do risco de exploração pelos operadores concessionários, incluindo os riscos ligados à procura e à oferta, envolvendo uma exposição real à imprevisibilidade do mercado.

25.5. Promover a Marca “Portos de Portugal” no enquadramento do **“Plano de Ação para o Atlântico 2.0”**⁷, da CE, relativo a uma **nova abordagem estratégica marítima** para a **Região Atlântica**, sendo um dos seus quatro pilares **“Os portos do Atlântico como pontos de entrada e placas giratórias da Economia Azul”**, que integra os seguintes **objetivos específicos**:

25.5.1. Objetivo 1: Os **portos enquanto pontos de entrada para o comércio no Atlântico**, com as seguintes **ações** concretas:

- Desenvolver as **Autoestradas do Mar da RTE-T no Atlântico**;
- Criar uma **rede de portos verdes até 2025**;
- Promover **ligações de transporte marítimo de curta distância na Região Atlântica**, para melhor integrar a Irlanda;
- Lançar uma **Estratégia Atlântica para o GNL**;
- Criar sistemas de **incentivo ecológico** para melhorar as **infraestruturas portuárias**;
- Elaborar conjuntamente **Planos de Gestão e Tratamento de Resíduos** para os **Portos do Atlântico**.

25.5.2. Objetivo 2: Os portos enquanto catalisadores da atividade económica:

- Criar um mecanismo de **aceleração azul** para os **portos do Atlântico**, a fim de contribuir para a expansão das empresas inovadoras;
- **Partilhar boas práticas, trocar ideias e resolver problemas conjuntamente**;
- **Alargar a recolha de dados** para além daquilo que é tradicional (dados logísticos);

⁷ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, COM(2020) 329 final, de 2020.07.23, intitulada *“Uma Nova Abordagem da Estratégia Marítima para a Região Atlântica – Plano de Ação para o Atlântico 2.0 – Plano de ação atualizado para um Economia Azul sustentável, resiliente e competitiva na Região Atlântica da União Europeia”*.

- **Aumentar a comunicação e a disponibilidade dos dados sobre o potencial económico dos portos.**

25.6. Garantir o pleno alinhamento da ENM2030 com a **Visão Estratégica do Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030**, com o **PNI 2030 - Programa Nacional de Investimentos 2030** e com a **Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026**, designadamente em matéria dos **investimentos necessários ao desempenho eficaz e necessário do Sistema Portuário Nacional**, melhorando as suas **condições de operacionalidade**, criando **plataformas de aceleração tecnológica** e de **novas competências**, e **adequando as infraestruturas, equipamentos e sistemas portuários ao aumento da dimensão dos navios**, sem esquecer as **ligações ao hinterland** e a estruturação das **plataformas logísticas** associadas, por forma a aumentar o valor das cadeias logísticas que passam pelos portos.

25.6.1. Estão designadamente em questão:

- A **colmatção das limitações** em termos de **acessos flúvio-marítimos e rodoferroviários**, de **capacidade** de algumas **infraestruturas portuárias**, em especial nos principais portos do país e no segmento da **carga contentorizada**, e ainda de **áreas logísticas**;
- A criação de **condições que potenciem a utilização da navegação em vias navegáveis interiores**⁸, concorrendo para os **objetivos de desempenho ambiental e eficiência energética**, mas garantindo integralmente um **paradigma de concorrência não falseada** entre as diversas soluções de transporte, em particular das melhorias necessárias na **via navegável do rio Douro** (correção geométrica do canal e melhoramento de sistemas de informação, comunicação e localização) e do **aproveitamento das condições naturais do estuário do Tejo**, permitindo a transferência de cargas entre navios e margens ou entre margens, ou ainda ao longo do rio nomeadamente até Castanheira do Ribatejo.

⁸ A este propósito a AMT elaborou o Relatório “Diagnóstico preliminar - Serviços de transportes em vias navegáveis interiores” (https://www.amt-autoridade.pt/media/2209/relatorio_vias_navegaveis_interiores.pdf).

25.6.2. Assinala-se que o **PNI 2030**, apresentado no passado dia 22 de outubro, foi objeto de uma versão inicial em janeiro de 2019, apreciada pela Assembleia da República e objeto de parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, assenta nos seguintes **desígnios estratégicos**, os quais estão igualmente integrados nos vários objetivos estratégicos da ENM2030:

- **Coesão**, reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios, e da atividade económica, valorizando o capital natural;
- **Competitividade e Inovação**, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica;
- **Sustentabilidade e Ação Climática**, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

25.6.3. A **área da mobilidade e dos transportes do PNI 2030**, que envolve um investimento **21,66 milhões €**, dos quais **2,088 milhões €** para o **setor marítimo-portuário**, aposta na (1) **Acessibilidade Equitativa**; (2) **Conetividade Alargada**; (3) **Mobilidade Inteligente**; (4) **Mobilidade Sustentável e Neutralidade Carbónica**; e (5) **Infraestrutura e Equipamentos Resilientes**.

No que toca diretamente às **infraestruturas portuárias**, destaca o (1) **aumento da capacidade de movimentação de mercadorias**, através de **novos terminais e expansão de terminais existentes**; (2) a **melhoria dos acessos marítimos**, em particular na **capacidade para receber navios de maior dimensão**; e (3) a **Via Navegável do Douro**.

Releva-se igualmente o **forte investimento na ferrovia**, designadamente em matéria na (1) nova linha de **Alta Velocidade Porto-Lisboa**; (2) **quadruplicação da capacidade nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto**; (3) **modernização e eletrificação**, visando que até **2030 quase**

toda da **Rede Ferroviária Nacional** esteja eletrificada; (3) a **substituição e aumento da oferta de material circulante**.

Por sua vez, no domínio **rodoviário** é destacada a **conclusão do IP 8 Sines - Beja**.

Estes investimentos nas **acessibilidades terrestres** representam um importante contributo para a **competitividades dos portos nacional**, designadamente dos principais portos de Leixões, Lisboa e Sines, particularmente na **melhoria** das suas **ligações** aos respetivos **hinterlands**.

25.7. Tendo presente a importância de **consolidar um hub portuário nacional polivalente** e que responda às **exigências da procura** nos segmentos da **navegação comercial, turismo, transporte de longa e curta distância**, pensando os portos para a **integração das cadeias logísticas** que servem, e completando-os com os já referidos investimentos necessários, bem como de **potenciar as valências de cada infraestrutura portuária**, numa **lógica integrada de Ecossistema Portuário Nacional**, considera-se igualmente relevante a elaboração e aprovação de um **Plano Portuário Nacional**.

Preconiza-se que o **Plano Portuário Nacional** se constitua como um **Programa Setorial** que estabeleça a **incidência territorial** da programação ou concretização de **políticas públicas** para o **Sistema Portuário Nacional**, com o enquadramento previsto na **Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo** (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio), bem como no Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, que a desenvolve, e na **Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional** (Lei n.º 17/2014, de 10 de abril), com o desenvolvimento dado pelo Decreto-Lei n.º 38/2015, de 12 de março.

Constitui um **instrumento de gestão territorial** determinante para reger a **relação territorial** entre os **portos** e, designadamente, as **áreas urbanas, zonas de proteção naturais** e, ou, com outros **usos**, bem como na ligação com as **redes de transporte nacional e internacional**, enquadrando os diversos **projetos de expansão portuária**, bem como as **áreas de reserva estratégica portuária**, e ainda promovendo o **emprego** e o **desenvolvimento social e económico** de forma **sustentável**.

26. Importa ainda para o **OE 2**, **acompanhar a avaliação** que decorre sob a coordenação da CE, relativa à implementação do **Regulamento (UE) 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** (Medida 29 do **Anexo II do Programa de Atividades da CE para 2021**).

A este propósito, cumpre referir que a **AMT tem acompanhado esta matéria, na qualidade de *National Enforcement Body* (NEB)**, tendo sido dados contributos no âmbito de consulta da CE e na elaboração dos relatórios bienais de aplicação do Regulamento.

II.4. Descarbonizar a Economia e Promover as Energias Renováveis e Autonomia Energética (OE3)

27. De acordo com a ENM2030, “*Portugal assumiu o compromisso de atingir a neutralidade carbónica até 2050 no âmbito do Acordo de Paris*”, sendo que o “*Roteiro para a Neutralidade Carbónica estabelece como metas de descarbonização uma redução de emissões superior a 85%, em relação às emissões de 2005, e uma capacidade de sequestro de carbono de 13 milhões de toneladas*” [negrito nosso].

Neste contexto, o **OE 3** propõe concentrar na próxima década um maior esforço na **redução de emissões de gases com efeito estufa**, adotando as **metas previstas no Plano Nacional Energia e Clima 2030 de redução de emissões, de incorporação de energias renováveis e de eficiência energética**.

28. Neste desiderato, o **Oceano** pode **contribuir** para a **descarbonização** em **três áreas**, intimamente **relacionadas** com os **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)** da **Agenda 2030**, nomeadamente os (1) **ODS 7 – Garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas para todos** (a aposta em energias renováveis oceânicas permite a diversificação de fontes de energia endógenas e renováveis, reduzindo a dependência dos combustíveis fósseis e consequentemente as emissões de dióxido de carbono); (2) **ODS 9 – Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação** (implica a redução de emissões de dióxido de carbono, justificando-se também que todos os setores de atividade da Economia do Mar apostem na eficiência energética, incorporação de tecnologias inovadoras, novos materiais e processos com menor pegada carbónica; e (3)

ODS 14 – Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável (com especial relevo para o carbono azul, que em Portugal se encontra em ecossistemas como os sapais e as pradarias marinhas, nas zonas costeiras e oceânicas e nos seus recursos vivos e não vivos).

- 29.** Está em causa o imperativo de **redução de emissões de CO₂**, justificando-se que todos os setores de atividade da **Economia do Mar** apostem na **eficiência energética**, na incorporação de **tecnologias inovadoras, novos materiais** e processos com menor **pegada carbónica**.

No caso do **transporte marítimo** de mercadorias e pessoas, que constitui uma fonte emissora de Gases com Efeito de Estufa (GEE), terá de assegurar a **transição energética** nos médio e longo prazos, com a adoção de **combustíveis alternativos de baixo e zero carbono** (GNL, hidrogénio e combustíveis sintéticos).

- 30.** O cumprimento do **potencial** que o **Oceano** possui para a **descarbonização** implica que os **quadros legal e regulatório** dos instrumentos do **Ordenamento do Espaço Marítimo** (Plano de Situação e os Planos de Afetação) sejam **adequadamente aplicados** e que as **políticas fiscais** e de **investimento estabeleçam** os **incentivos necessários**, positivos e negativos, para este novo paradigma de **descarbonização na Economia do Mar**, o que tem relevância nos **instrumentos de gestão territorial** que incidem sobre as **áreas portuárias**, mas também em **corredores ou áreas de restrições de tráfego marítimo**, tais como os **Esquemas de Separação de Tráfego do Cabo da Roca e do Cabo de S. Vicente e da Área a Evitar das Berlengas**.

- 31.** É identificada na ENM2030 a **meta** de assegurar a **redução das emissões de CO₂** por parte das **atividades da Economia do Mar até 2030**, em linha com o **contributo de Portugal** para as **metas da UE** em termos de **redução de emissões de CO₂** (17% face a 2005), visando os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, cujo objetivo se subscreve, mas sugerindo-se que a **estratégia** possa ser **aprofundada** (eventualmente em fase posterior) com **métricas** para, pelo menos, algumas das atividades abrangidas.

Concretamente, e para o interesse público da **MobIES**, na sua dimensão de **sustentabilidade**, releva-se a importância de uma **métrica** relativa à quantidade de **emissões de CO₂** produzidas pelo **transporte marítimo**.

- 32.** No âmbito do **OE 3** relevam para a componente dos **portos e transporte marítimo** as seguintes Medidas:
- 32.1. Medida 54** - Fomentar o **financiamento** preferencial de **projetos** de **empreendedorismo** e **inovação** na **Economia Azul** que sejam **descarbonizantes, sustentáveis, circulares, mais eficientes e inclusivos**;
- 32.2. Medida 55** - Promover o desenvolvimento de **tecnologias** de **inspeção, monitorização** e **reparação** de **infraestruturas subaquáticas**, sendo este aspeto particularmente relevante no caso das **obras portuárias** (ex: cais) e **obras marítimas de proteção** (ex: molhes);
- 32.3. Medida 59** - **Descarbonizar** e promover a **transição, eficiência e autonomia energéticas** nos **sectores da Economia do Mar**, o **desenvolvimento de tecnologias** e a produção de energias renováveis oceânicas.
- 33.** Considera igualmente a AMT que, no âmbito deste **OE 3**, devem ser equacionadas as seguintes ações, as quais concorrem para a descarbonização da economia:
- 33.1.** No enquadramento específico das citadas **Medidas 54 e 59**:
- 33.1.1.** Potenciar a aposta em **embarcações inteligentes e autónomas**, bem como promover a inovação de processos de construção e introdução de novos métodos de fabrico e montagem e de reciclagem mais eficientes em linha com as exigências do **green shipping**;
- 33.1.2.** **Reduzir a emissão de gases poluentes dos navios**, designadamente promovendo o uso do **GNL**, como **combustível alternativo**;
- 33.1.3.** Desenvolver **redes de fornecimento de energia elétrica aos navios nos portos**;
- 33.2.** No contexto de um **Plano Portuário Nacional**, conforme sugerido no ponto **25.7**, adotar **instrumentos de gestão territorial** nas **áreas portuárias** enquadrados pela Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional e pela Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo.

II.5. Apostar na Garantia da Sustentabilidade e Segurança alimentar (OE 4)

- 34.** O OE 4 encontra-se alinhado com a iniciativa europeia “Do Prado ao Prato” e pretende garantir uma **exploração sustentável de recursos marinhos vivos** e desenvolver a **capacidade produtiva sustentável da aquicultura**, incluindo a produção multitrófica e *offshore*, e de outras formas de produção proteica alternativas como a **biotecnologia** e a **diferenciação celular** em laboratório de novas linhagens celulares marinhas, a **impressão 3D** e a procura de **novas fontes proteicas marinhas** de fácil produção.
- 35.** Não havendo no âmbito deste objetivo estratégico aspetos relevantes na área de intervenção da AMT, será apenas de referenciar o interesse na **articulação** com as **entidades gestoras das infraestruturas portuárias** (Administrações Portuárias), designadamente no âmbito da Medida 67 (Privilegiar o desenvolvimento da aquicultura sustentável e circular, quer em mar aberto quer em águas de transição, e estimular a produção multitrófica e em circuito fechado), não esquecendo a possibilidade de algumas **instalações de aquicultura** também se poderem desenvolver nos **planos de águas abrigadas dos portos** (desde que haja disponibilidade de espaço e sejam garantidas as devidas condições de operacionalidade, segurança e requisitos ambientais) e não apenas em mar aberto.

II.6. Facilitar o Acesso a Água Potável (OE 5)

- 36.** O OE 5 segue na **procura de fontes alternativas de água e aumento da eficiência** na sua **utilização**, privilegiando os **sistemas de dessalinização** como fonte alternativa, sendo tendencialmente **neutros** em termos de **emissões de carbono**, quando em associação com **sistemas de produção de energias marinhas renováveis**.

É, assim, fundamental o **enquadramento** da **dessalinização** no quadro da **gestão dos recursos hídricos**, complementando o Programa Nacional para o Uso Eficiente da Água e o regime jurídico de produção de água para reutilização, obtida a partir do tratamento de águas residuais.

- 37.** Não se observam neste objetivo estratégico interações relevantes com a atividade da AMT, sendo apenas de assinalar, no âmbito da Medida 76 (Promover o ordenamento da zona costeira para fomentar novos usos do mar), uma possível **interface** com as **áreas portuárias**, na componente da **gestão territorial**, conforme as nossas sugestões constantes dos pontos **25.7** e **33.2**.

II.7. Promover a Saúde e Bem Estar (OE 6)

- 38.** Sem prejuízo da **promoção da saúde e bem-estar** ter, direta ou indiretamente, interface com as várias **atividades económicas** desenvolvidas no Oceano, não se registam no âmbito específico da ENM2030 aspetos relevantes no domínio da intervenção da AMT.

II.8. Estimular o Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul (OE 7)

- 39.** O **conhecimento científico** deve estar ao **serviço** dos **cidadãos**, desde logo como **instrumento** de **apoio** à **tomada de decisão política**, pelo que o **OE 7** promove o desenvolvimento das **Ciências do Oceano** com a **participação dos cidadãos**, tendo como fontes de informação: (1) o **conhecimento ecológico** e **cultural local**, com comprometimento com a observação continuada do sistema natural, do património cultural e da interação do homem com a natureza, bem como (2) o uso de **navios de oportunidade**, com o **transporte marítimo** e algumas operações marítimo-turísticas a marcar a diferença no que respeita à **quantidade** e **abrangência geográfica** de **dados obtidos**.

A observação continuada baseia-se na obtenção de dados do Oceano, *in situ* e *ex situ*, desde os tradicionais dados físico-químicos, aos cada vez mais necessários dados biogeoquímicos essenciais para compreender os processos dinâmicos do meio marinho, sendo fundamental **apoiar sistemas de observação do Oceano de forma sustentada**, e promover a sua **digitalização, interoperabilidade e acessibilidade**, com aplicações digitais de uso fácil, assim como as **tecnologias** relacionadas com a **inteligência artificial**.

- 40.** Por sua vez, e como referido na ENM2030, as **“ciências do oceano produzem também a matéria prima da inovação, e como tal importa reter e atrair talento e investimento para Portugal nas diversas áreas da Economia Azul, através da criação de clusters multidisciplinares, do desenvolvimento de uma cultura de propriedade intelectual, e do acesso a infraestruturas de qualidade mundial”** [negrito nosso].

Neste âmbito, **“Portugal é um país atraente para a realização de testes e ensaios de tecnologias oceânicas, com vista ao desenvolvimento de capacidades infraestruturais de dimensão atlântica, em articulação com a rede nacional de infraestruturas científicas**

e com as prioridades do setor económico, e este potencial deve ser aproveitado plenamente” [negrito nosso].

41. Apoiam-se os objetivos subjacentes às **metas** identificada para o **OE 7** e que se reportam essencialmente ao **aumento dos profissionais altamente qualificados, infraestruturas de ciência e pedidos de direitos de propriedade industrial** no âmbito da **Economia do Mar**, contudo, e à semelhança do já referenciado anteriormente para as metas de outros objetivos estratégicos, afigura-se igualmente importante a definição de **métricas** relativas aos **aumentos** em causa.
42. Neste contexto, e com interface em diferentes níveis de profundidade com o **Ecosistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**, relevam-se as seguintes Medidas:
 - 42.1. **Medida 82** - Implementar um **Roteiro Nacional** para o **Big Data** Marinho, considerando-se que deve ser garantido um ambiente de necessária **partilha de informações**, de forma eficaz e eficiente, a **proteção de dados**, num contexto de **cibersegurança**, em paralelo com a **proteção dos direitos, liberdades e garantias** da **Pessoa**, na sua dignidade intrínseca;
 - 42.2. **Medida 84** - Promover **Portugal** como **destino** para o **desenvolvimento** e a **realização** de **testes e ensaios**, de **tecnologias oceânicas**, devendo aqui também integrarem-se as componentes **portuária** e do **transporte marítimo**;
 - 42.3. **Medida 85** - Promover um **programa de financiamento de I&DI⁹ multidisciplinar** para as **Ciências do Mar** entre **Sistema Científico e Tecnológico** e a **Indústria**, para o desenvolvimento de **produtos e serviços inovadores** na **Economia Azul**;
 - 42.4. **Medida 86** - Promover uma **ciência cidadã** com **campanhas comunicacionais** adequadas;
 - 42.5. **Medida 88** - Apoiar as *startups, spinoffs e scaleups* azuis com **modelos de transição de sistemas e tecnologias para o mercado** através da introdução de **programas de investimento faseado** adequados;
 - 42.6. **Medida 89** - Consolidar a posição de Portugal na **I&D** na área da robótica marinha e áreas tecnológicas complementares, devendo aqui também, naturalmente, integrarem-se as componentes **portuária** e do **transporte marítimo**;

⁹ I&DI - Investigação, Desenvolvimento e Inovação.

- 42.7. Medida 90** - Incentivar a **transição digital** estimulando o **investimento em novos equipamentos, processos produtivos, recolha e tratamento de dados** nos **processos administrativos** e de **gestão das empresas** ligadas ao **Mar**;
- 42.8. Medida 91** - Promover a instalação em **Portugal** de um "**Hub Europeu de Inovação Naval**";
- 42.9. Medida 94** - Lançar um **novo programa dinamizador** para as **ciências e tecnologias do Mar** que permita atualizar os meios de investigação;
- 42.10. Medida 95** - Fomentar a propriedade intelectual pelo incentivo ao registo de pedidos de **propriedade intelectual** (patentes, marcas e *design*) com **origem nacional** em **tecnologias oceânicas** e relacionadas.
- 43.** No âmbito deste objetivo estratégico, a AMT considera igualmente pertinentes as seguintes reflexões:
- 43.1.** No contexto específico das **infraestruturas portuárias**, perspetiva-se que as **inovações tecnológicas** viabilizem a transição do controlo das operações para **grandes centros de operação devidamente interconectados**, bem como permitam uma programação mais flexível das ações de manutenção, a par da sua execução remota por pessoal especializado a partir de grandes centros de serviços, assistidos por robôs de manutenção, quando necessário.
- 43.1.1.** Deverá assistir-se ao **aumento da participação dos sistemas técnicos**, com recurso a interfaces que permitam a interação entre as pessoas e as máquinas de forma segura, eficaz e satisfatória para os utilizadores, designadamente no âmbito de serviços de apoio ao cliente, **controlo** de um **espectro alargado de funções de operação portuária** e de novos tipos de equipamento de **manutenção**, tais como robôs e drones aéreos e submersíveis.
- 43.1.2.** As **novas infraestruturas portuárias** a construir poderão vir a concretizar o conceito de **porto completamente autónomo**, enquanto que a evolução dos portos tradicionais será fortemente potenciada pela **digitalização**, em particular nos domínios da **segurança** e da **eficiência da utilização das infraestruturas**.
- 43.2.** No **transporte marítimo**, as áreas onde a **inovação** se faz sentir com maior preponderância têm a ver com os **materiais de construção utilizados**, com o

combustível utilizado, com a **capacidade de transporte**, com a **digitalização**, e, mais recentemente, com a **autonomia da navegação**, com dispensa de intervenção humana a bordo do navio para execução de tarefas operacionais relacionadas com a navegação, mantendo apenas equipas para manutenção e controlo, local e remoto.

43.2.1. De entre as tendências inovadoras mais disruptivas na indústria do transporte marítimo, já testadas e em fase de construção, destaca-se o **navio autónomo e elétrico**, importando sublinhar o facto destes navios autónomos **não dispensarem totalmente a tripulação**, mantendo a bordo equipas de manutenção e sendo monitorizado e controlado remotamente por pessoal altamente especializado.

Pode referir-se que **não se prevê num longo horizonte temporal**, que estes navios **possam substituir os atuais navios de *deep sea shipping***, mas tão apenas venham a ser implementados num sistema de transporte local, como alternativa modal.

Igualmente, **não se considera existirem ainda condições de segurança**, em termos nomeadamente de **pirataria, sequestro e crime cibernético**, que permita que as vias marítimas do mundo, para **navegação no alto-mar**, sejam consideradas **suficientemente seguras e politicamente estáveis** para permitir que **navios não-tripulados naveguem autonomamente**.

43.2.2. A nível dos **materiais de construção de embarcações**, de **dimensão mais reduzida**, tem vindo a ser privilegiado, desde há muito tempo, o **uso de plástico reforçado a fibra de vidro**, mais leve e menos exigente em termos de capacidade propulsora e de consumo de combustível, originando menores impactos ambientais prejudiciais.

II.9. Incrementar a Educação, Formação, Cultura e Literacia do Oceano (OE 8)

44. O **OE 8** visa estimular a **mobilidade** entre **profissões do Mar**, a **inovação e empreendedorismo** e as **novas competências profissionais**, no espírito da Agenda de Competências para a Europa, da CE, com o objetivo de atrair mais jovens e mulheres para profissões ligadas ao Oceano, bem como, ainda, intensificar o **investimento na educação e formação de quadros superiores especializados na área do Mar** e na

formação profissional especializada para habilitar **profissionais da Economia do Mar** internacionalmente competitivos.

Pretende-se que, nesta década, se **reforce** a “*aposta na **Literacia do Oceano, com todos e não apenas para todos, por forma a transformar o modo de pensar e agir, e mudar de paradigma. Mais do que comunicar à sociedade aspetos relevantes do oceano, será preciso incluir a própria sociedade nesta transformação, em particular as crianças e jovens, futuros cidadãos ativos em Portugal e na comunidade lusófona, nomeadamente através das Escolas Portuguesas no Estrangeiro**” [negrito nosso].*

44.1. Assim, a “*conceção e desenho de **qualificações** deverá contemplar sempre os correspondentes **referenciais de emprego, de competências e de formação, interligando escolas, centros de formação profissional, universidades e institutos, que preparam a força de trabalho, e empresas que desenvolvem a economia e sociedade que dela beneficiam**” [negrito nosso].*

44.2. Impõe-se também a criação de uma **rede de espaços** que revelem a **importância** do **Mar** na nossa identidade, que incentive todos os cidadãos e setores da sociedade a assumirem **atitudes informadas e responsáveis** sobre o **Oceano**, a saberem **comunicar, agir e decidir**, de forma **inclusiva**, não esquecendo a **multiplicidade** de olhares do nosso povo.

44.3. Para a aproximação entre a **cultura** e o **Oceano**, importa **aliar o conhecimento científico aos valores e tradições**, que fazem parte da vida individual e coletiva dos portugueses, para que reconheçam o **papel do Oceano** nas suas vidas e a influência das suas vidas sobre o Oceano.

45. Para este objetivo estratégico a ENM2030 aponta como metas que relevam para o Ecosistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial: (1) assegurar que **1,5%** do **financiamento comunitário** relativo à **formação profissional** no âmbito do PT2030 seja destinado à formação de recursos humanos nas **profissões da Economia do Mar**; (2) **duplicar o número de trabalhadores com ensino pós-secundário nas atividades** ligadas ao **Mar** até 2030; e (3) **aumentar o número de jovens e adultos com qualificações de dupla certificação nos setores e atividades** relacionados com a **Economia do Mar**.

45.1. Tendo como referencial a **importância das atividades da Economia do Mar** referenciada no documento da ENM2030 (ex: 3,2% do Valor Acrescentado Bruto

(VAB) Nacional e 5,5% do emprego), e pretendendo-se colocar estas atividades no fulcro da reindustrialização da economia nacional, a **objetivo de apenas afetar 1,5%** do financiamento comunitário para a **formação profissional** à componente do **Mar** parece-nos **reduzida**, sugerindo-se uma **métrica mais ambiciosa** nesse aspeto.

- 45.2.** Assinala-se igualmente o interesse em **quantificar** o **aumento** de **jovens** e **adultos** com **qualificações** de **dupla certificação** nos **setores** e **atividades** relacionados com a **Economia do Mar**.
- 46.** No âmbito deste **OE 8** identificam-se as seguintes Medidas que relevam também para o **Ecossistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**:
- 46.1. Medida 99** - Construir uma **estratégia integrada** de **desenvolvimento** da **literacia** do **oceano inclusiva** e **holística** incluindo a **Educação, Cultura, Ciência e Ambiente**;
- 46.2. Medida 100** - Incentivar as **competências** do **Século XXI**, o **empreendedorismo** e **inovação** durante os **percursos formativos** e a **aprendizagem** e **reconversão profissional** ao **longo da vida** nas **áreas do Mar**;
- 46.3. Medida 101** - Apostar em **percursos educativos diversos e inclusivos** para dar resposta a **profissões emergentes** nos **sectores tradicionais** e noutros sectores da **Economia Azul**, como as energias renováveis marinhas ou a aquicultura sustentável;
- 46.4. Medida 102** - Implementar **mecanismos** de **transferência** de **conhecimento empírico** e **experiência acumulada entre gerações**, aliada à **utilização de novas tecnologias** e processos essenciais, para estimular as **novas gerações** a **trabalhar no mar**;
- 46.5. Medida 103** - Mobilizar o sector empresarial para o **financiamento** de **cátedras, estágios** em contexto profissional e explorar a sua participação em **novos programas internacionais de educação** (como o ERASMUS) na área do **Mar**;
- 46.6. Medida 104** - Apoiar a **requalificação** e formação de pescadores, e outros **trabalhadores** de **indústrias tradicionais**, para **novas profissões azuis**;

- 46.7. Medida 105** - Identificar as áreas estratégicas e **atualizar** regularmente o **Catálogo Nacional de Qualificações**, através do Conselho Sectorial para a Qualificação, específico para o **Mar**;
- 46.8. Medida 106** - Dinamizar a **formação e cooperação universitária, politécnica e profissional, nacional e internacional**, de **operários e técnicos** para as **profissões azuis**;
- 46.9. Medida 107** - Aferir as **necessidades de formação integrada e específica** para os **assuntos do Mar** para a **Administração Pública**;
- 46.10. Medida 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**.
- Alerta-se, no entanto, para a importância de serem devidamente acautelados os **requisitos de formação, de carácter essencialmente prática**, ministrada **in loco** nas **instalações, equipamentos e navios**;
- 46.11. Medida 125** - Criar um **Centro Nacional de Treino e Formação em Segurança Marítima**, tendo em conta as necessidades de **qualificação e certificação** dos **profissionais do mar** e as **exigências das principais convenções internacionais**;
- 46.12. Medida 126** - Reforçar a **formação e requalificação** de **trabalhadores** ligados à **Economia do Mar** através da realização de ações de formação, nos Centros de Formação de Gestão Direta ou Participada do IEFP, incluindo o FOR-MAR.
- Parece-nos relevante também referenciar explicitamente a **Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH)**, não apenas ao nível dos Mestrados e Licenciaturas tradicionais, mas também dos Cursos Técnicos Superiores Profissionais (TESP).
- 47.** Embora sem ligação à área de intervenção da AMT, sugere-se que, no âmbito da **Medida 113** (Promover o turismo de natureza e o turismo náutico através da criação de guias de turismo náutico contendo roteiros nas vertentes natureza e cultura por regiões), seja **aditada** a vertente da **segurança marítima** (incluindo-a na designação da medida).

II.10. Incentivar a Reindustrialização e Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano (OE 9)

- 48.** Portugal encontra-se entre os **Estados-Membros da UE** em que a **Economia do Mar** tem **mais importância** ao **nível da economia nacional**, sendo relevante continuar a promover a **clusterização** nesta área, designadamente em torno dos **portos** por forma a **potenciar** a **I&DI** e o acesso facilitado ao mar.
- 49.** Assim, o **OE 9** tem como propósito colocar a **Economia do Mar** no fulcro do processo de **reindustrialização**, atribuindo-lhe um papel de relevo pela adoção de **novos princípios e modelos de negócio**, apelando a **setores tradicionais e emergentes**, apostando na **forte capacidade interna de engenharia** que **Portugal** detém, nomeadamente, na **engenharia naval** e nas **indústrias de transformação de pescado**, bem como, nos setores emergentes da **Economia Azul**, como a **biotecnologia azul**, a **engenharia oceânica** (com fortes desenvolvimentos na robótica submarina, nos sensores, nas comunicações e nas tecnologias de informação, com recurso à inteligência artificial), as novas formas de **aquicultura**, a cadeia de valor das **energias renováveis** e ainda os setores ligados aos **recursos marinhos não vivos** que poderão representar grandes oportunidades para uma **nova era industrial e produtiva** em **Portugal**.
- 49.1.** Neste contexto, a *“reindustrialização do país, baseada na **economia do mar**, deverá refundar a **maritimidade** de **Portugal** numa **lógica moderna** em que é assumida a necessidade de a mesma ser **inclusiva, integradora de I&D**, de se basear em **capital humano de excelência**, de ser seguidora de **critérios ambientais**, assente numa **economia circular** e **eficiente no uso de recursos**”* [sublinhado nosso].
- 49.2.** Igualmente, na **era digital**, a *“**desmaterialização de procedimentos** no que respeita às **atividades no mar** contribui para a sua promoção, uma vez que **simplifica e acelera** o **processo administrativo associado**. A **digitalização do oceano** contribuirá para **manter e atrair** os **cidadãos** e o **tecido produtivo** para as **atividades tradicionais e emergentes no meio marinho**”* [sublinhado nosso].
- 50.** Ao nível da **engenharia nacional** aplicada às **ciências e tecnologias do Mar**, importa também aditar às áreas já identificadas na ENM2030, a componente de **engenharia portuária e costeira**, e em particular a referência internacional nesta matéria que o **Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC)** tem constituído.

- 51.** Concordam-se com os objetivos subjacentes às **metas de aumento da capacidade da industrial e produtora dos setores emergentes**, bem como do **apoio financeiro à inovação e diversificação dos modelos de produção dos setores tradicionais**, ambos no âmbito da **Economia do Mar**, devendo, contudo, ser **quantificadas**.
- 52.** Em termos de efetivo ou potencial interface para a **MobIES**, identificam-se as seguintes Medidas, no âmbito de algumas das quais são igualmente apresentadas **recomendações** de potenciação dos seus efeitos:
- 52.1. Medida 128** - Promover e **reforçar o Cluster do Mar** e as parcerias entre agentes públicos, privados e universidades, garantindo condições para a **atração e retenção de talento e investimento nas áreas da Economia Azul**;
- 52.2. Medida 129** - Fomentar **projetos** de copromoção, projetos mobilizadores e projetos de regime contratual de **investimento**, para desenvolvimento de **novos produtos**, em articulação com os **ecossistemas de inovação** e de **promoção da reindustrialização**. O âmbito desta medida deverá abranger igualmente os **serviços**, incluindo no domínio da **MobIES**;
- 52.3. Medida 130** - Implementar a **rede de PortTech Clusters** nos **portos comerciais e de pesca** como **plataformas de aceleração tecnológica das novas indústrias marítimas**;
- 52.4. Medida 132** – Sugere-se a redefinição desta medida para “*Alargar o novo Diário de Pesca Eletrónico (DPE+) a toda a frota aplicável através da instalação de equipamentos Vessel Monitoring System (VMS) de última geração, implementar os certificados estatutários digitais a bordo dos navios que arvoram a bandeira portuguesa¹⁰, assim como de outros documentos oficiais (exemplo: Diário de bordo) que obrigatoriamente carecem de estar a bordo*”.
- Neste âmbito importa, designadamente:
- 52.4.1. A digitalização da documentação técnica** necessária à **certificação** de uma **embarcação** (planos, cálculos, desenhos, outros) e **capacidade instalada** na **Administração Marítima** para **receber e tratar essa documentação** na forma **digital**;

¹⁰ Proposta esta em conformidade com a Medida 36 do Anexo II do Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, COM(2020) 690 final, de 2020.10.19, intitulada “Programa de Atividades da Comissão 2021.

52.4.2. O desenvolvimento de **aplicações digitais** que **facilitem** o **cumprimento** das **disposições internacionais e nacionais aplicáveis**, por tipo de navios, e que, em consequência, tornem **mais eficiente** o **cumprimento** e a **verificação**, por parte dos projetistas, dos estaleiros e das entidades nacionais competentes, entre outros, dessa **compliance**, promovendo a **transparência** do **processo** e possibilitando **reduzir**, de forma substancial, os **tempos associados à certificação das embarcações**.

52.5. Medida 134 – Aumentar nos portos a **capacidade instalada de digitalização e integração** das funções de **transportes e logística** e promover a **incubação especializada de startups, spinoffs e scaleups azuis**;

52.6. Medida 135 – Potenciar a aposta em **embarcações inteligentes e autónomas** através da **incorporação de novas competências digitais** nos **estaleiros portugueses**;

52.7. Medida 136 – Promover a **inovação** de processos de **construção** e introdução de novos **métodos de fabrico e montagem** e de **reciclagem** mais **eficientes** em linha com as exigências do **Green Shipping**;

52.8. Medida 140 – Utilizar **redes de sensores e UAV (Unmanned Aerial Vehicles)** para criar **mapas em tempo real e dashboards** de **emissões e sustentabilidade** das **operações dos portos**.

II.11. Garantir a Segurança, Soberania, Cooperação e Governação (OE 10)

53. O **OE 10** aposta na **relação** singular que **Portugal** tem com o **Atlântico** como **fator crucial** para que o **país valorize, consolide e reforce** as **relações de cooperação** com **outros Estados**, garanta a **soberania** em toda a sua **área marítima** e **participe** ativamente em **processos conjuntos** que visem garantir a segurança nas áreas de interesse nacional e internacional, **afirmando-se** como uma **nação marítima reconhecida a nível global**, colhendo os benefícios da sua credibilidade e capacidade de agregar vontades a uma escala pluricontinental.

54. No âmbito deste objetivo estratégico, a AMT **destaca** as seguintes **medidas propostas** na ENM2030, com algumas adaptações também sugeridas:

54.1. Medida 143 - Desenvolver uma **estratégia de cooperação** para o **desenvolvimento** para os **oceanos** que inclua uma **ação estratégica ao nível da CPLP – Comunidade dos Países de Língua Portuguesa** (concretização do Plano de Ação e liderando pelo exemplo).

No âmbito desta medida sugere-se, designadamente, a elaboração de uma **estratégia de cooperação** sobre **segurança marítima**, que inclua a identificação das necessidades que carecem de resposta a curto, médio e longo prazos, dos resultados que se pretendem alcançar e dos recursos humanos, financeiros e técnicos que serão colocados à disposição para a execução da estratégia

54.2. Medida 144 - Implementar as **redes de articulação funcional** para apoio à **coordenação técnica da ENM2030**;

54.3. Medida 147 - Garantir a afetação eficiente dos **Fundos Europeus Estruturais e de Investimento** ao reforço do **potencial económico estratégico da Economia do Mar**, assegurando a **sustentabilidade ambiental** e dos recursos marinhos;

A **afetação eficiente** dos **Fundos Europeus Estruturais e de Investimento** ao **reforço do potencial económico estratégico da Economia do Mar** deverá ser alargado, em particular, também aos **objetivos estratégicos OE 2, OE 3, OE 7 e OE 9**.

54.4. Medida 148 - Estabelecer **redes de cooperação funcional** entre a DGPM e agentes privados e públicos que apoiarão a **implementação, monitorização, avaliação e revisão** da **ENM2030**;

54.5. Medida 154 - Desenvolver uma **Estratégia Nacional de Segurança Marítima**, alinhada com a **Estratégia de Segurança Marítima da UE**;

54.6. Medida 155 - Desenvolver uma **estratégia** abrangente para **assegurar o cumprimento** das **obrigações de Portugal**, assumidas no quadro da **OMI**, como **Estado de Bandeira, Estado de Porto e Estado Costeiro**, e na **Organização Hidrográfica Internacional (OHI)**.

A este propósito será de corrigir a expressão “*estado portuário*” por “**Estado de Porto**”, que ocorre no 4.º parágrafo da página 18, no antepenúltimo parágrafo da página 31 e na descrição da Medida 155 constante da página 59, do documento de consulta pública da ENM2030.

55. Adicionalmente, a AMT sugere que seja considerada uma medida relativamente à **criação** de um **modelo** de **governação** que possibilite **responder eficazmente** e de **modo sustentável** aos **desafios** que se colocam ao **Estado Português**, como **Estado de Bandeira**, **Estado de Porto** e **Estado Costeiro**, alavancado num **melhor aproveitamento** do **substancial crescimento** do **número de navios** a arvorar a **bandeira portuguesa**.

Assinala-se, por exemplo, o **aumento do número de tripulantes portugueses embarcados** nesses navios; a necessidade das **companhias** que **gerem** esses **navios** passarem a ter **representação técnica** em **território nacional**; o **modelo de financiamento** dos serviços da **Administração Marítima** assentar numa **participação reforçada**, por parte das **companhias** que gerem esses navios, à semelhança do que acontece em outros registos de navios em que os custos são essencialmente suportados pelo sector privado; etc..

Poderá igualmente sublinhar-se que a **Investigação Técnica de Acidentes** assume um papel relevante, não só no contexto do Estado de Bandeira, dada a atual dimensão da frota de navios que arvoram a bandeira portuguesa, mas também, em particular, na vertente de Estado Costeiro, atendendo ao elevado número de navios que navegam ao longo da costa portuguesa, do Continente e das Regiões Autónomas, e, como tal, torna-se indispensável que o **Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos (GAMA)** seja dotado dos **recursos técnicos e financeiros** indispensáveis à condução das suas competências, em conformidade com a Medida 34 do **Anexo II do Programa de Atividades da CE para 2021**.

III. SÍNTESE DAS MEDIDAS E AÇÕES POR OBJETIVO ESTRATÉGICO

56. No sentido de facilitar a **referenciação** as várias **medidas** e **ações**, já constantes da ENM2030, ajustadas ou novas sugeridas pela AMT, que relevam para a **MobIES**, as mesmas são apresentadas, de forma **sincopada**, em **tabela anexa** à presente **Pronúncia**, organizadas por cada uma dos 10 Objetivos Estratégicos da ENM2030.

Naturalmente, esta tabela não substitui a análise aprofundada dos ajustamentos e novas medidas e ações preconizadas pela AMT, desenvolvida no capítulo anterior.

IV. CONCLUSÕES

57. A AMT enaltece a **oportunidade** e **conteúdo** da **Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM2030)**, submetida a **Consulta Pública** pela **Direção-Geral de Política do Mar**, a qual, sem prejuízo de alguns aspetos que podem e devem ser aprimorados, vai ao encontro das **necessidades reais** de **Portugal**, na atual **conjuntura global** e em face da **posição geoestratégica** do nosso **país** no **Oceano** e no **Mundo**.

É neste contexto que se devem enquadrar as observações e sugestões constantes da **posição** da **AMT** para a **Consulta Pública** desta **ENM2030**, percorrendo os respetivos **10 Objetivos Estratégicos**.

58. Para além das **conclusões** que foram ficando sedimentadas ao longo desta Pronúncia, afigura-se-nos importante elencar os seguintes **aspetos chave** para a maximização dos efeitos da **ENM2030**, e no que essencialmente reporta ao **interesse público** em que consiste a **Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES)**, em particular no domínio do **Ecosistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**:

58.1. É fundamental que a **ENM2030** esteja em **compliance** com as diversas exigências do **direito nacional** e da **União Europeia**, as **expectativas** dos **principais agentes económicos**, e a **inovação** e **antecipação** de **novos mercados**;

58.2. Assinalando a importância das **metas** estabelecidas na **ENM2030**, sugere-se que, sempre que possível, as mesmas seja suportadas em **métricas**, integrando também parâmetros associados à **MobIES**, em particular nos domínios dos **objetivos estratégicos OE 2 e OE 3**;

58.3. Do conjunto de Medidas preconizadas na **ENM2030**, são assinaladas diversas **medidas** que apresentam uma **relevância**, de grau variável, no contexto da **MobIES** e do domínio do **Ecosistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**, sendo apresentadas, quando justificável, **recomendações** para a **potenciação** dos seus **efeitos**.

Neste contexto são também apresentados contributos para o **aprofundamento** das **medidas mais prementes**, bem como sugeridas algumas **medidas adicionais**, de que se destacam, por exemplo:

58.3.1. Para o **OE 1 (Combater as Alterações Climáticas e a Poluição e Restaurar os Ecosistemas)**: (1) promover a **regulamentação** de diversas **Convenções** e **Códigos** adotados pela **Organização Marítima**

Internacional (OMI), no contexto da **prevenção da poluição por navios**;
(2) **Promover um quadro legal** apropriado à **aplicação alargada** dos **princípios do poluidor-pagador**; e (3) que se elabore **proposta** a submeter à **OMI** para **adoção** de uma **Zona de Controlo de Emissões dos Navios**;

58.3.2. No contexto do **OE 2 (Fomentar o Emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável)**, e com incidência particular no **Sistema Portuário Nacional**:

- A **melhoria do quadro legal aplicável** de forma a que seja **mais atrativo** para o **investimento sustentado, produtivo e estruturante** no **Ecosistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial**;
- A **otimização da funcionalidade** das **instalações portuárias**, com base na respetiva **gestão e investimento** na **colmatação** das **limitações** ainda **existentes** e na **adequação** destas instalações aos **requisitos** das **cadeias logísticas de transporte**, tendo sempre presente a contínua progressão para a **digitalização, descarbonização, neutralidade climática e resiliência** do **Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes**;
- O **alinhamento** com a **Visão Estratégica do Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030**, com o **Programa Nacional de Investimentos 2030** e com a **Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026**, designadamente em matéria dos **investimentos** necessários ao desempenho eficaz e necessário do **Sistema Portuário Nacional**;
- A **consolidação** de um **hub portuário nacional polivalente**, integrando a elaboração e aprovação de um **Plano Portuário Nacional**, enquanto **Programa Setorial** que estabeleça a **incidência territorial** da **programação** ou **concretização** de **políticas públicas** para o **Sistema Portuário Nacional**, com o enquadramento previsto na **Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo**

e na **Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional**;

58.3.3. Para o **OE 3 (Descarbonizar a Economia e Promover as Energias Renováveis e Autonomia Energética)**, a aposta (1) em **embarcações inteligentes e autónomas**; (2) na **redução da emissão de gases poluentes dos navios**, designadamente promovendo o uso do **Gás Natural Liquefeito**, como combustível alternativo; e (3) no desenvolvimento de **redes de fornecimento de energia elétrica aos navios nos portos**;

58.3.4. No **OE 7 (Estimular o Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul)**, integrando a perspetiva das **inovações tecnológicas nas infraestruturas portuárias** e no **transporte marítimo**;

58.3.5. Em termos do **OE 9 (Incentivar a Reindustrialização e Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano)**, a **digitalização da documentação técnica** necessária à **certificação de embarcações** e o **desenvolvimento de aplicações digitais** que facilitem o **cumprimento das disposições internacionais e nacionais aplicáveis dos navios**;

58.3.6. Relativamente ao **OE 10 (Garantir a Segurança, Soberania, Cooperação e Governação)**, a sugestão de **criação de um modelo de governação** que possibilite **responder eficazmente e de modo sustentável aos desafios** que se colocam ao **Estado Português**, como **Estado de Bandeira, Estado de Porto e Estado Costeiro**, alavancado num **melhor aproveitamento do substancial crescimento do número de navios a arvorar a bandeira portuguesa**.

59. Para finalizar, a **AMT**, no âmbito das suas atribuições enquanto **Regulador Económico Independente** com jurisdição no **Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes**, manifesta a sua integral **disponibilidade** para **colaborar na construção, implementação e avaliação da ENM2030**, no contexto da promoção e defesa da **MobIES**.



Lisboa, 29 de outubro de 2020

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho

Anexo: Tabela de Medidas e Ações Relevantes para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
OE 1	10	Regulamentar a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios	<p>Estender a Medida às seguintes Convenções e Códigos da OMI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL); • Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios (AFS); • Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta dos Navios (Reciclagem de Navios); • Protocolo de 2010 à Convenção Internacional sobre a responsabilidade e a indemnização por danos resultantes do transporte de substâncias perigosas e nocivas por mar (Protocolo HNS). <p>Garantir que as autoridades competentes possuem as condições indispensáveis à sua efetiva implementação e execução.</p>

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	11	Criar uma zona piloto de emissões controladas no mar português e de mecanismos complementares de controlo de poluição, em parceria com a EMSA	<p>Reformular a Medida, tendo em consideração que as Zonas de Controlo de Emissões pelos Navios não constituem Zonas Piloto, nem são criadas em parceria com a EMSA, mas sim propostas por um Estado, neste caso por Portugal, para adoção pela OMI.</p> <p>Atendendo à relevância que terá para Portugal a adoção pela OMI das referidas Zonas de Controlo de Emissões, sugere-se a elaboração de proposta a submeter à OMI, a qual necessitará de ser elaborada nos termos previstos no Anexo VI da MARPOL.</p>
	Nova	Promover um quadro legal apropriado à aplicação alargada dos princípios do poluidor pagador, em que para cada um das Convenções e Códigos mencionados a propósito da Medida 10 integre um quadro sancionatório efetivamente dissuasor de práticas ilegais;	-----
	Nova	Introduzir em direito interno as emendas à Convenção MARPOL	Criar a base legal para que as emendas à Convenção MARPOL possam ser implementadas e executadas por Portugal.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	Nova	Garantir que os Regulamentos aprovados pela UE, no âmbito da prevenção da poluição, são acompanhados, nos casos em que tal seja necessário, pela legislação nacional que assegure as condições indispensáveis à sua implementação por Portugal	-----
	Nova	Promoção de instrumentos económicos que permitam a internalização dos custos externos ambientais que estão omissos das decisões dos <i>stakeholders</i> do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, designadamente, através de uma política tarifária justa e eficiente que reflita essas externalidades, com base na aplicação inclusiva dos princípios do “utilizador-pagador” e do “poluidor-pagador” e que permita eliminar restrições e distorções da concorrência associadas à tarifação assimétrica e ineficiente, transversal aos modos de transporte	Envolve um domínio mais alargado que o Ecosistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial, mas tendo um particular reflexo na potenciação da utilização do transporte marítimo, bem como da sua modernização em particular nos esforços de redução de emissões poluentes.
OE 2	20	Desenhar políticas de incentivos fiscais ao investimento, produção e consumo de bens e serviços em setores estratégicos da Economia Azul	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	21	Desenvolver programas de <i>fundmatching</i> entre fundos privados e investimento público	-----
	26	Identificar regimes jurídicos e procedimentos administrativos, relativos a atividades ligadas ao Mar que careçam de revisão, simplificação ou integração	<p>Revisão do Regime Jurídico da Operação Portuária, definido no Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eliminar a limitação de 30 anos do prazo da duração máxima da concessão portuária, definindo a duração de acordo com as regras da Diretiva 2014/23/UE, de 26 de fevereiro de 2014, relativa a contratos de concessão, ou seja, o prazo estritamente necessário à recuperação do capital investido, imprescindível ao objeto contratual da concessão, e obtenção de uma margem razoável de lucro; • Conceder maior flexibilidade e responsabilidade às Administrações Portuárias quanto à implementação do modelo de operação; • Harmonizar os requisitos das concessões portuárias de uso privativo e de serviço público.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
			<p>Propiciar um ambiente favorável ao investimento, público ou privado, no Ecosistema Portuário e dos Transportes Marítimo e Fluvial, acautelando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A atualização e adequação da legislação, isto é, verificar se a legislação responde adequadamente aos objetivos pretendidos e se não vai para além do que é necessário, acabando por se traduzir em custos de contexto desnecessários, bem como verificar a existência de legislação sobreposta e contraditória, e proceder à sua eliminação; • A clareza da legislação em vigor, incluindo-se nesta perspetiva adaptar a atual estrutura dos diplomas que deverão, preferencialmente e sempre que possível, apresentar-se organizados em códigos por tema, o que irá promover a facilitação da aplicação da legislação por parte de todos os interessados.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	29	Rever os custos da fatura portuária aplicável aos navios de passageiros, assegurando que as respetivas taxas são competitivas	<p>Analisar, no sentido da revisão do Regulamento Tarifário dos Portos do Continente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, não apenas para os navios passageiros mas para todos os serviços portuários, e no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conformá-lo com o atual quadro jurídico nacional, em particular com as disposições relevantes dos Estatutos da AMT, bem como com o direito da UE, com destaque para o Regulamento (UE) 2017/352 que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos; • Integrar a evolução do setor marítimo-portuário e os objetivos que vêm sendo reconhecidos como fundamentais para o mesmo, quer a nível nacional quer a nível da UE, designadamente a promoção da concorrência, transparência e competitividade nos portos.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	30	Promover a afirmação de Portugal enquanto plataforma logística global integrada nas cadeias globais de comércio externo	<p>Reforçar a localização privilegiada do território português no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo, designadamente na aposta da componente do tráfego de carga contentorizada, fazendo do país uma plataforma giratória de cargas entre os continentes europeu, americano e africano, bem como na componente do turismo marítimo sustentável e na componente de serviços e abastecimento de energias limpas.</p> <p>Releva igualmente a integração dos portos nacionais na RTE-T e, particularmente dos principais portos (Leixões, Lisboa e Sines), em conjugação com os corredores rodoferroviários entre Leixões-Lisboa-Sines, Aveiro Vilar Formoso e Lisboa/Setúbal/Sines-Caia, que integram a Rede Principal da RTE-T, especificamente o Corredor Atlântico que liga a Península Ibérica, a fachada atlântica europeia e o centro da Europa, até Estrasburgo/Mannheim na Alemanha, cujas potencialidades importa integrar explicitamente na ENM2030.</p>

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	31	Implementar a Janela Única Logística (JUL), como evolução e extensão da Janela Única Portuária (JUP)	<p>Acompanhar as diversas iniciativas previstas Programa de Atividades da CE para 2021, em particular no contexto da Prioridade “Uma Europa ajustada à Era Digital”, que previsivelmente terão interação com os desenvolvimentos da JUL, sendo que algumas se encontram previstas ser apresentadas no primeiro semestre de 2021, no decurso da Presidência Portuguesa do Conselho da UE.</p> <p>Merece igualmente atenção a iniciativa REFIT (Programa para a Adequação e Eficácia da Regulamentação) relativa à Avaliação Intercalar da implementação do Código Alfandegário da UE, no que concerne à interoperabilidade entre plataformas eletrónicas.</p>
	32	Promover uma bandeira portuguesa competitiva e com uma marca ambiental forte, numa aposta na sustentabilidade económica e ambiental, assente num efetivo cumprimento das convenções internacionais e da legislação aprovada pela UE, aplicáveis	Foi precisada na descrição da Medida o cumprimento das convenções internacionais e da legislação aprovada pela UE, aplicáveis.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	33	Promover a afirmação de Portugal enquanto Pólo de Gás Natural Liquefeito (GNL) e Hidrogénio do Atlântico através da elaboração do Plano Estratégico para a Infraestrutura Marítimo-Portuária de GNL e Hidrogénio	-----
	34	Impulsionar o desenvolvimento do conceito de porto seco, com as respetivas vantagens para os operadores, nomeadamente a redução ou eliminação de garantias bancárias e a simplificação de procedimentos administrativos	Concretizar exatamente o que se pretende, de forma devidamente compatibilizada com o recente Decreto-Lei n.º 53/2019, de 17 de abril, que estabelece o conceito de porto seco e define as regras, os procedimentos e a desmaterialização necessários para a sua implementação, sendo importante garantir a estabilidade do quadro legal aplicável e que seja incentivador do investimento público e privado.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	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	Efetuar, numa fase prévia, uma avaliação integrada do conjunto de serviços VTS costeiro e portuários em atividade, bem como da sua interface com os Centros de Controlo de Busca e Salvamento Marítimo, de forma a garantir designadamente, uma definição clara das funções dos diferentes serviços, bem como das respetivas interfaces, a par da devida sinergia entre intervenções, racionalizando a utilização de recursos próprios e partilhados, e interoperabilidade entre os diferentes sistemas.
	36	Dar prossecução a um plano plurianual de dragagens e de monitorização de infraestruturas marítimas dos portos pequenos, no sentido de manter as condições de operacionalidade e segurança aos níveis adequados	Abranger também os portos de maior dimensão, em particular onde se desenvolve atividade comercial, onde eventuais perturbações operacionais e de segurança das infraestruturas podem resultar em impactos socioeconómicos significativos.
	38	Apostar na flexibilidade dos meios de produção e na diversificação do produto final na construção, reparação e manutenção naval	Assinala-se, em particular, a intervenção em novos navios dotados de novas tecnologias de propulsão.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	39	Promover o desenvolvimento de soluções industriais que aumentem a sustentabilidade ambiental do sector naval, incluindo equipamentos que promovam o <i>Green Shipping</i>	-----
	42	Criar incentivos para a dinamização do emprego azul altamente qualificado (<i>Voucher</i> Emprego Azul)	-----
	43	Apoiar a criação de emprego na Economia do Mar, através de apoio à contratação/estágios profissionais/prémios ao emprego/conversão, incluindo medidas de empreendedorismo e criação do próprio emprego	-----
	44	Rever o ITI Mar no contexto do futuro quadro financeiro plurianual	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	49	Estudar o eventual ajuste da determinação da matéria coletável com base na tonelagem dos navios e embarcações (“ <i>tonnage tax</i> ”) em linha com outros Estados Membro	Ajustar a designação da Medida, conforme proposto, a par de desenvolver já neste documento preliminar da ENM2030, o que efetivamente está em causa, uma vez que o regime jurídico aplicável é bastante recente (instituído pelo Decreto-Lei n.º 92/2018, de 13 de novembro), relevando-se a importância de um quadro legal estabilizado que seja incentivador para os investidores.
	51	Criar um <i>Centre for Leadership in Blue Shipping</i> que se dedique expressamente ao ensino, investigação e prestação de serviços no âmbito do <i>shipping</i>	-----
	52	Constituir um Centro Internacional de <i>Shipping</i> , com estatuto de associação pública sem fins lucrativos, aberta a entidades públicas e privadas, que terá como missão promover Portugal como alternativa a outros centros desta atividade	-----
	Nova	Garantir, no âmbito da gestão das concessões de serviço portuário, novas ou renegociadas, a:	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
		<ul style="list-style-type: none"> •Indução da máxima utilização e produtividade dos terminais portuários, suportadas em obrigações de resultado e prevendo incentivos positivos e penalizações que potenciem o desempenho pretendido, designadamente obrigações de reporte, remuneração variável, garantias e sanções contratuais; •Assunção integral do risco de exploração pelos operadores concessionários, incluindo os riscos ligados à procura e à oferta, envolvendo uma exposição real à imprevisibilidade do mercado. 	
	Nova	Promover a Marca “Portos de Portugal” no enquadramento do “Plano de Ação para o Atlântico 2.0” , da CE, relativo a uma nova abordagem estratégica marítima para a Região Atlântica, sendo um dos seus quatro pilares “Os portos do Atlântico como pontos de entrada e placas giratórias da Economia Azul”	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	Nova	Garantir o pleno alinhamento da ENM2030 com a Visão Estratégica do Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030, com o PNI 2030 - Programa Nacional de Investimentos 2030 e com a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026	Relevam em particular os investimentos necessários ao desempenho eficaz e necessário do Sistema Portuário Nacional, melhorando as suas condições de operacionalidade, criando plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências, e adequando as infraestruturas, equipamentos e sistemas portuários ao aumento da dimensão dos navios, sem esquecer as ligações ao hinterland e a estruturação das plataformas logísticas associadas, por forma a aumentar o valor das cadeias logísticas que passam pelos portos.
	Nova	Elaboração e aprovação de um Plano Portuário Nacional, a constituir-se como um Programa Setorial que estabeleça a incidência territorial da programação ou concretização de políticas públicas para o Sistema Portuário Nacional, com o enquadramento previsto na Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo e na Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional	Visa consolidar um <i>hub</i> portuário nacional polivalente e que responda às exigências da procura nos segmentos da navegação comercial, turismo, transporte de longa e curta distância, pensando os portos para a integração das cadeias logísticas que servem, e completando-os com os já referidos investimentos necessários, bem como de potenciar as valências de cada infraestrutura portuária, numa lógica integrada de Ecosistema Portuário Nacional.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
OE 3	54	Fomentar o financiamento preferencial de projetos de empreendedorismo e inovação na Economia Azul que sejam descarbonizantes, sustentáveis, circulares, mais eficientes e inclusivos	<p>Considerar, designadamente, projetos que:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Apostem em embarcações inteligentes e autónomas, bem como promovam a inovação de processos de construção e introdução de novos métodos de fabrico e montagem e de reciclagem mais eficientes em linha com as exigências do <i>green shipping</i>; •Reduzam a emissão de gases poluentes dos navios, designadamente promovendo o uso do GNL, como combustível alternativo; •Desenvolvam redes de fornecimento de energia elétrica aos navios nos portos.
	55	Promover o desenvolvimento de tecnologias de inspeção, monitorização e reparação de infraestruturas subaquáticas	Relevam-se as obras portuárias e as obras marítimas de proteção.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	59	Descarbonizar e promover a transição, eficiência e autonomia energéticas nos sectores da Economia do Mar, o desenvolvimento de tecnologias e a produção de energias renováveis oceânicas	Ver observações para a Medida 54.
	Nova	Adotar instrumentos de gestão territorial nas áreas portuárias enquadrados pela Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional e pela Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo	Enquadrar com o Plano Portuário Nacional, referido numa das novas medidas relativas ao OE 2.
OE 7	82	Implementar um Roteiro Nacional para o <i>Big Data</i> Marinho	Garantir um ambiente de necessária partilha de informações, de forma eficaz e eficiente, a proteção de dados, num contexto de cibersegurança, em paralelo com a proteção dos direitos, liberdades e garantias da Pessoa, na sua dignidade intrínseca.
	84	Promover Portugal como destino para o desenvolvimento e a realização de testes e ensaios, de tecnologias oceânicas	Considera-se estarem também integradas as componentes portuária e do transporte marítimo.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	85	Promover um programa de financiamento de I&DI multidisciplinar para as Ciências do Mar entre Sistema Científico e Tecnológico e a Indústria, para o desenvolvimento de produtos e serviços inovadores na Economia Azul	-----
	86	Promover uma ciência cidadã com campanhas comunicacionais adequadas	-----
	88	Apoiar as <i>startups</i> , <i>spinoffs</i> e <i>scaleups</i> azuis com modelos de transição de sistemas e tecnologias para o mercado através da introdução de programas de investimento faseado adequados	-----
	89	Consolidar a posição de Portugal na I&D na área da robótica marinha e áreas tecnológicas complementares	Ver observações para a Medida 84.
	90	Incentivar a transição digital estimulando o investimento em novos equipamentos, processos produtivos, recolha e tratamento de dados nos processos administrativos e de gestão das empresas ligadas ao Mar	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	91	Promover a instalação em Portugal de um "Hub Europeu de Inovação Naval"	-----
	94	Lançar um novo programa dinamizador para as ciências e tecnologias do Mar que permita atualizar os meios de investigação	-----
	95	Fomentar a propriedade intelectual pelo incentivo ao registo de pedidos de propriedade intelectual (patentes, marcas e <i>design</i>) com origem nacional em tecnologias oceânicas e relacionadas	-----
OE 8	99	Construir uma estratégia integrada de desenvolvimento da literacia do oceano inclusiva e holística incluindo a Educação, Cultura, Ciência e Ambiente	-----
	100	Incentivar as competências do Século XXI, o empreendedorismo e inovação durante os percursos formativos e a aprendizagem e reconversão profissional ao longo da vida nas áreas do Mar	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	101	Apostar em percursos educativos diversos e inclusivos para dar resposta a profissões emergentes nos sectores tradicionais e noutros sectores da Economia Azul, como as energias renováveis marinhas ou a aquicultura sustentável	-----
	102	Implementar mecanismos de transferência de conhecimento empírico e experiência acumulada entre gerações, aliada à utilização de novas tecnologias e processos essenciais, para estimular as novas gerações a trabalhar no mar	-----
	103	Mobilizar o sector empresarial para o financiamento de cátedras, estágios em contexto profissional e explorar a sua participação em novos programas internacionais de educação (como o ERASMUS) na área do Mar	-----
	104	Apoiar a requalificação e formação de pescadores, e outros trabalhadores de indústrias tradicionais, para novas profissões azuis	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	105	Identificar as áreas estratégicas e atualizar regularmente o Catálogo Nacional de Qualificações, através do Conselho Sectorial para a Qualificação, específico para o Mar	-----
	106	Dinamizar a formação e cooperação universitária, politécnica e profissional, nacional e internacional, de operários e técnicos para as profissões azuis	-----
	107	Aferir as necessidades de formação integrada e específica para os assuntos do Mar para a Administração Pública	-----
	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	Acautelar os requisitos de formação, de carácter essencialmente prática, ministrada in loco nas instalações, equipamentos e navios.
	113	Promover o turismo de natureza e o turismo náutico através da criação de guias de turismo náutico contendo roteiros nas vertentes natureza e cultura por regiões	Aditar a vertente de segurança marítima.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	125	Criar um Centro Nacional de Treino e Formação em Segurança Marítima, tendo em conta as necessidades de qualificação e certificação dos profissionais do mar e as exigências das principais convenções internacionais	-----
	126	Reforçar a formação e requalificação de trabalhadores ligados à Economia do Mar através da realização de ações de formação, nos Centros de Formação de Gestão Direta ou Participada do IEFP, incluindo o FOR-MAR	Referenciar explicitamente a Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), não apenas ao nível dos Mestrados e Licenciaturas tradicionais, mas também dos Cursos Técnicos Superiores Profissionais (TESP).
OE 9	128	Promover e reforçar o Cluster do Mar e as parcerias entre agentes públicos, privados e universidades, garantindo condições para a atração e retenção de talento e investimento nas áreas da Economia Azul	-----
	129	-Fomentar projetos de copromoção, projetos mobilizadores e projetos de regime contratual de investimento, para desenvolvimento de novos produtos, em articulação com os ecossistemas de inovação e de promoção da reindustrialização	Abranger também serviços, incluindo no domínio da MobIES.

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	130	Implementar a rede de PortTech Clusters nos portos comerciais e de pesca como plataformas de aceleração tecnológica das novas indústrias marítimas	-----
	132	Alargar o novo Diário de Pesca Eletrónico (DPE+) a toda a frota aplicável através da instalação de equipamentos <i>Vessel Monitoring System</i> (VMS) de última geração, implementar os certificados estatutários digitais a bordo dos navios que arvoram a bandeira portuguesa , assim como de outros documentos oficiais (exemplo: Diário de bordo) que obrigatoriamente carecem de estar a bordo	<p>Ajustar a designação da Medida, conforme proposto, importando, no seu âmbito, tratar, designadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Da digitalização da documentação técnica necessária à certificação de uma embarcação (planos, cálculos, desenhos, outros) e capacidade instalada na Administração Marítima para receber e tratar essa documentação na forma digital;

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
			<ul style="list-style-type: none"> •Do desenvolvimento de aplicações digitais que facilitem o cumprimento das disposições internacionais e nacionais aplicáveis, por tipo de navios, e que, em consequência, tornem mais eficiente o cumprimento e a verificação, por parte dos projetistas, dos estaleiros e das entidades nacionais competentes, entre outros, dessa <i>compliance</i>, promovendo a transparência do processo e possibilitando reduzir, de forma substancial, os tempos associados à certificação das embarcações.
	134	Aumentar nos portos a capacidade instalada de digitalização e integração das funções de transportes e logística e promover a incubação especializada de <i>startups</i> , <i>spinoffs</i> e <i>scaleups</i> azuis	-----
	135	Potenciar a aposta em embarcações inteligentes e autónomas através da incorporação de novas competências digitais nos estaleiros portugueses	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	136	Promover a inovação de processos de construção e introdução de novos métodos de fabrico e montagem e de reciclagem mais eficientes em linha com as exigências do <i>Green Shipping</i>	-----
	140	Utilizar redes de sensores e UAV (<i>Unmanned Aerial Vehicles</i>) para criar mapas em tempo real e <i>dashboards</i> de emissões e sustentabilidade das operações dos portos	-----
OE 10	143	Desenvolver uma estratégia de cooperação para o desenvolvimento para os oceanos que inclua uma ação estratégica ao nível da CPLP – Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (concretização do Plano de Ação e liderando pelo exemplo)	-----
	144	Implementar as redes de articulação funcional para apoio à coordenação técnica da ENM2030	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	147	Garantir a afetação eficiente dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento ao reforço do potencial económico estratégico da Economia do Mar, assegurando a sustentabilidade ambiental e dos recursos marinhos	Alargar a afetação dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento ao reforço do potencial económico estratégico da Economia do Mar, em particular, também aos objetivos estratégicos OE 2, OE 3, OE 7 e OE 9.
	148	Estabelecer redes de cooperação funcional entre a DGPM e agentes privados e públicos que apoiarão a implementação, monitorização, avaliação e revisão da ENM2030	-----
	154	Desenvolver uma Estratégia Nacional de Segurança Marítima, alinhada com a Estratégia de Segurança Marítima da UE	-----
	155	Desenvolver uma estratégia abrangente para assegurar o cumprimento das obrigações de Portugal, assumidas no quadro da OMI, como Estado de Bandeira, Estado de Porto e Estado Costeiro, e na Organização Hidrográfica Internacional (OHI)	-----

Objetivo Estratégico	Medida ENM2030	Descrição da Medida / Ação (Existente, Ajustada ou Nova) Relevante para a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável	Observações
	Nova	Criação de um modelo de governação que possibilite responder eficazmente e de modo sustentável aos desafios que se colocam ao Estado Português, como Estado de Bandeira, Estado de Porto e Estado Costeiro, alavancado num melhor aproveitamento do substancial crescimento do número de navios a arvorar a bandeira portuguesa	<p>Exemplos de aspetos a considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento do número de tripulantes portugueses embarcados; • Necessidade das companhias que gerem os navios passarem a ter representação técnica em território nacional; • Modelo de financiamento dos serviços da Administração Marítima assente numa participação reforçada, por parte das companhias que gerem os navios, à semelhança do que acontece em outros registos de navios em que os custos são essencialmente suportados pelo sector privado; • Dotar o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos (GAMA) dos recursos técnicos e financeiros indispensáveis à condução das suas competências.