

INSTRUÇÃO

NÃO CLASSIFICADO

INSTRUÇÃO

## **MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL  
2005/ 2006**

**EMD N.º 10 – ESTUDO DE MÉDIA DURAÇÃO**

**Oceanos e Mares. Perspectivas para  
Portugal**



CMG Lopes da Fonseca

18ABR2006

INSTRUÇÃO

NÃO CLASSIFICADO

INSTRUÇÃO

**OCEANOS E MARES. PERSPECTIVAS PARA PORTUGAL****RESUMO**

Portugal é um país intimamente ligado ao mar. Mas, após 1975, depois da independência das ex-colónias e com a perspectiva de integração na Europa, Portugal, voltou as costas ao mar. Diminuiu a nossa marinha mercante, diminuiu a frota de pesca, os portos apenas conquistam parcialmente o tráfego nacional, somos abastecidos através dos portos espanhóis. A aposta na integração europeia significou o aumento exponencial do tráfego rodoviário em detrimento de outros meios de transporte, incluindo o marítimo. Derivado deste aumento, não só em Portugal, mas em toda a Europa, a Comissão Europeia apostou no mar e no transporte marítimo. Mas para se conquistar carga que justifique o transporte marítimo é necessário ter portos eficientes e com uma logística moderna.

Portugal pode servir de ponte entre a Europa, Africa e as Américas e projectar o seu nome. Mas, para o conseguir necessita de uma política integrada de transporte que favoreça a intermodalidade, uma logística moderna e, dado que os recursos não são infinitos, deverá investir naqueles portos que mais rapidamente tenham condições para se tornarem competitivos e com dimensão internacional e, assim, possam competir com os portos europeus e essencialmente com os espanhóis.

Sines, porto com características extraordinárias, poderá ser a solução e a chave, para inverter a actual situação, dentro de um sistema de complementaridade portuária e, colocar Portugal como uma grande nação oceânica da Europa.

**ÍNDICE**

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| 1. INTRODUÇÃO .....                           | 1  |
| 2. ECONOMIA DO MAR .....                      | 2  |
| 3. SISTEMA PORTUÁRIO PORTUGUÊS.....           | 6  |
| 3.1. Tendência do Comércio Externo.....       | 6  |
| 3.2. Transporte rodoviário, ferroviário ..... | 6  |
| 3.3. Transporte marítimo.....                 | 8  |
| 3.4. Logística.....                           | 11 |
| 4. CARACTERIZAÇÃO DOS PORTOS NACIONAIS.....   | 12 |
| 4.1. Porto de Sines .....                     | 13 |
| 4.2. Porto de Leixões .....                   | 15 |
| 4.3. Porto de Lisboa .....                    | 15 |
| 4.4. Porto de Setúbal .....                   | 17 |
| 4.5. Porto de Aveiro .....                    | 18 |
| 5. NOVO SISTEMA PORTUÁRIO PORTUGUÊS .....     | 19 |
| 5.1. Problemas.....                           | 19 |
| 5.2. A vocação dos portos nacionais .....     | 19 |
| 5.3. Factores de risco para Sines .....       | 24 |
| 6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....           | 28 |
| BIBLIOGRAFIA .....                            | 31 |

**APÊNDICE A - Glossário e Abreviaturas****LISTA DE ANEXOS:**

- ANEXO A - Auto Estradas do Mar
- ANEXO B - Evolução do Comércio Internacional de Mercadorias de Portugal com a EU-15, por modo de transporte
- ANEXO C - Movimento de Mercadorias Segundo o Tipo de Carga nos Principais Portos Portugueses (2005)
- ANEXO D - e-mail IPTM para Comissão Europeia

*«A relação de Portugal com o Mar constitui uma aposta estratégica para a competitividade do País e para a valorização do nosso papel no quadro da União Europeia»,*

*(Ana Paula Vitorino, Secretária de Estado dos Transportes)*

## 1. INTRODUÇÃO

Portugal é um país intimamente ligado ao mar. Qualquer português, quer resida numa aldeia do interior alentejano, quer nas serras da Beira ou numa cidade costeira, influencia ou é influenciado pelo oceano.

O mar português, ou a área oceânica sob jurisdição portuguesa, é dezoito vezes superior, em área, ao território continental e dá-nos em extensão uma vasta área para comércio, lazer, pesquisa de recursos, energia, pesca, etc. A capacidade inventiva do homem e o desenvolvimento das tecnologias permitiram-nos explorar o que o oceano tinha para nos oferecer, de modo a saciar as nossas crescentes necessidades mas, ao mesmo tempo, também deu origem a que perturbássemos esse mesmo oceano.

Contudo, esse mesmo saber e desenvolvimento tecnológico que tanto tem alterado negativamente o oceano também podem ajudar a salvá-lo.

Portugal não escapou a esta tendência. No entanto, após a independência das ex-colónias começamos à procura de um novo “Brasil” e a Europa apareceu como um possível “Eldorado”. Como consequência, nos últimos trinta anos, voltámos as costas ao oceano que nos banha e, apenas, olhámos a perspectiva continental de integração europeia.

A pesca diminuiu e não é suficiente para as necessidades nacionais, a frota mercante é quase inexistente, os nossos portos perderam importância e quota de mercado e, apesar das grandes rotas marítimas passarem à nossa porta, os navios não param, preferindo os portos da Europa central ou da nossa vizinha Espanha.

Mas, ainda estamos a tempo de inverter esta situação e, reconhecendo tudo o que de negativo foi feito até agora, poderemos alterar o rumo e criar um novo Portugal, não um país pequeno da periferia da Europa, mas uma grande nação oceânica, dotada de infra-estruturas portuárias atractivas, onde o mar seja saudável e produtivo e o uso que dele fazemos seja vantajoso e sustentável.



Acresce que o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN)<sup>1</sup> menciona no seu ponto 9.5 o seguinte:

“Para a realização do interesse estratégico de Portugal, e cumprimento dos objectivos da Defesa Nacional, é essencial a coordenação entre as políticas sectoriais do Estado. Esta condução tem por objectivo reforçar e qualificar a vontade colectiva de Defesa e visa, nomeadamente:

... enquadrar, com racionalidade estratégica, as decisões respeitantes às acessibilidades, comunicações, redes de transportes e infra-estruturas, tendo em conta os imperativos da Defesa Nacional e prestando particular atenção à descontinuidade do território”. Assim, o desenvolvimento da economia do mar, na sua vertente de infra-estruturas portuárias, transporte marítimo e acessibilidades, torna-se imperativo para que o objectivo citado seja atingido.

Ao longo deste trabalho, sob o tema proposto, Oceanos e Mares. Perspectivas para Portugal, tentaremos desenvolvê-lo na área das infra-estruturas portuárias e transportes marítimos, vertente esta que poderá dar visibilidade ao nosso país, dentro da Europa, se for aplicada uma política correcta. Tentaremos concluir das razões do declínio do transporte marítimo e das infra estruturas portuárias, analisar a situação europeia na mesma área e, encontrar uma linha de rumo coerente, baseada nas novas tendências de transporte, que devolva ao sector portuário português a importância que merece e Portugal exige.

Por mera limitação de tempo e espaço, este trabalho, limitar-se-á à parte continental de Portugal.

## **2. ECONOMIA DO MAR**

Até 1975, os armadores portugueses operavam num mercado com as ex-colónias, protegido, estável e concorrencialmente controlado. A facilidade de actuar neste mercado protegido, não motivou os armadores portugueses a tentarem o mercado internacional, mais competitivo e arriscado. Com a independência das ex-colónias todo este mercado protegido acabou e os armadores viram-se confrontados com um mercado internacional que desconheciam e, para o qual, não estavam

---

<sup>1</sup> Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 6/2003 e Publicado no Diário da República, 20 de Janeiro de 2003

devidamente preparados. Na luta pela sobrevivência, adoptaram-se algumas medidas legislativas que, não obtiveram grandes resultados, a que se juntou uma feroz concorrência a nível mundial. O facto principal é que, nos últimos trinta anos, Portugal se afastou do mar e todos os indicadores estatísticos confirmam esta realidade.

O Mar, que até 1975 representava uma opção estratégica do país, significava a manutenção de uma marinha mercante e de uma indústria de reparação e construção naval apreciáveis, uma frota de pesca capaz de satisfazer as necessidades internas e a existência de portos por onde passava a grande maioria das importações e exportações portuguesas, deixou de ter a importância referida.

No transporte marítimo, a nossa marinha mercante diminuiu entre 1977 e 2005, de 116 para 16 navios<sup>2</sup>. No sector das pescas, no mesmo período, assistiu-se a um declínio quer do número de embarcações, quer da arqueação bruta (30% e 40% respectivamente). Na reparação e construção naval, Portugal representa apenas 0,1% da quota do mercado mundial<sup>3</sup> e, no sector portuário, mesmo tendo a carga movimentada aumentado para cerca de 57,6 milhões de toneladas, em 2004, representa apenas uma Taxa de Crescimento Média Anual (TCMA) de 0,59%, nos últimos 6 anos.

Significativo será o facto de, apesar do afastamento do mar durante os últimos trinta anos, a economia do mar representar “de forma indirecta em 2001, 11% do Produto Interno Bruto, 12% do emprego, 17% dos impostos indirectos e 15% das margens comerciais. De forma directa, representou quase 5% do valor acrescentado bruto e 5% do emprego”<sup>4</sup>.

Por sua vez, o sector marítimo-portuário na UE emprega mais de 10 milhões de pessoas e gera receitas superiores a 1 bilião de Euros por ano, ou seja, cerca de 11% do PIB. Refere a European Sea Ports Organisation (ESPO) que “quase todo o comércio externo da Comunidade e quase metade dos seu comércio interno entra ou sai através dos mais de 1000 portos marítimos que existem nos 20 Estados

---

<sup>2</sup> Dados do Instituto Portuário e de Transportes Marítimos

<sup>3</sup> Parte II do relatório da CEO, CEO, Julho de 2004, p.168

<sup>4</sup> Matias,V., “Cadernos Navais Nº13, Abril – Junho 2005, p.11

Membros Marítimos da União Europeia; em média 3,5 biliões de toneladas de carga por ano”<sup>5</sup>.

Pela nossa costa passam as grandes rotas marítimas que ligam o Atlântico Sul e Norte, o Mediterrâneo e o Norte da Europa. Ou seja, Portugal tem uma posição ímpar perante este tráfego, podendo constituir-se como porta de entrada/saída para a Europa. No entanto, este trânsito acaba por movimentar as mercadorias em Roterdão, Antuérpia, Algeciras, Bilbao e outros portos europeus. Qual será o porquê desta situação?

Como referido, Portugal voltou as costas ao mar durante os últimos trinta anos ao contrário de outras nações europeias que viram no mar todas as suas potencialidades. Esquecemo-nos da consciência estratégica dos oceanos que”nas suas expressões de natureza política, económica, ambiental e militar, é indispensável para que Portugal possa usar o mar, ampliando as ambições de satisfação dos seus interesses de desenvolvimento e segurança”<sup>6</sup>. Mas, países como a Holanda, Noruega ou o Reino Unido não o esqueceram e apostaram na economia do mar (*clusters* marítimos) tendo investido e sabido aproveitar os fundos europeus, conseguindo resultados apreciáveis, com alguma ênfase nas infra-estruturas portuárias, dotando-as das condições necessárias para atrair a carga internacional a que se junta o facto de ficarem próximas do coração industrial da Europa.

Por sua vez, a Espanha, principal concorrente dos nossos portos, soube enfrentar a situação de concorrência mundial e aproveitar a sua “perifricidade”. Viu que, no acesso ao Mediterrâneo, poderia captar tráfego proveniente das grandes ligações da Ásia para a Europa e América via Suez, e transformou o constrangimento, proveniente da “perifricidade”, num trunfo a explorar, com o desvio dos portos do Norte das mercadorias originárias da Ásia ou das Américas.

Em Espanha, existem 44 portos de “interesse geral” (Puertos del Estado) e pertença do Estado, tutelados por 26 Autoridades Portuárias (AP), em regime de semi-autonomia. As AP, apesar de não intervirem na gestão corrente, supervisionam

---

<sup>5</sup> Um guia prático para responsáveis pela definição de políticas comunitárias, European Sea Ports Organization, 24 de Novembro de 2004

<sup>6</sup> Ribeiro, A.S., “A Consciência Estratégica dos Oceanos”, Revista Nação e Defesa, nº 108, Verão 2004, 2ª série, pag. 65.

a coerência do sistema portuário, exercendo controlo sobre os planos apresentados pelos portos individualmente. Evitam-se, deste modo, sobreposições e, sobretudo uma concorrência ruínosa com as inerentes repercussões nos preços. O investimento portuário, onde se inclui a criação de Zonas de Actividade Logística (ZAL) e acessibilidades, é dirigido aos aumentos de capacidade e de competitividade, à alteração da dimensão dos “*hinterlands*” de cada porto e à tentativa de evitar sobreposições geográficas nas zonas de negócio de cada porto.

Em Portugal, reconhecendo-se tudo o que de negativo foi feito até agora, ou, mais propriamente o “voltar de costas ao mar”, foi adoptada a Resolução do Conselho de Ministros nº 81/2003, que estabeleceu a Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO), a qual tomou posse em Julho de 2003.

À comissão foi atribuída o objectivo, de acordo como nº 2 dessa resolução, de “apresentar os elementos de definição de uma estratégia nacional para o oceano que, reforçando a associação de Portugal ao mar, assente no desenvolvimento e uso sustentável do oceano e seus recursos, e que potencie a gestão e exploração das áreas marítimas sob jurisdição nacional”.

Os portos são pontos estratégicos na cadeia de transportes, constituindo-se como pólos dinamizadores de actividades económicas, criando oportunidades de emprego, quer em actividades directamente relacionadas com as actividades portuárias ou marítimas, quer indirectamente pelo aumento das actividades relacionadas, promovendo igualmente fontes de rendimento por tudo o que gira à volta desses mesmos portos.

Foi perante a constatação desta situação dos portos e o afastamento do mar que a Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO) elaborou o seu relatório, referindo<sup>7</sup>:

“Prevê-se que, a médio/longo prazo, o desenvolvimento dos portos nacionais, traduzido pelo aumento das cargas movimentadas, terá como factores determinantes:

- O transhipment de carga contentorizada;
- O transporte marítimo de curta distância;
- A captação de tráfego em Espanha.”

---

<sup>7</sup> Parte II do relatório da CEO, CEO, Julho de 2004, p. 101

### **3. SISTEMA PORTUÁRIO PORTUGUÊS**

#### **3.1. Tendência do Comércio Externo**

A chamada posição privilegiada de Portugal em termos de localização – porta de saída e porta de entrada do comércio europeu para os outros continentes ou para a própria Europa é susceptível de conferir ao nosso país uma posição de destaque no mercado de “*transhipment*”. De acordo com os dados disponibilizados pelo INE para 2004<sup>8</sup>, as importações e exportações representaram, no comércio externo de Portugal, cerca de 60,8% e 39,2% respectivamente, sendo que as trocas com os países membros da UE são cerca de 78,8% do total, com destaque para a Espanha, responsável por um pouco mais de metade das trocas comerciais em termos de toneladas ou cerca de 35,6% em termos de valor da mercadoria transportada.

Tomando em linha de conta que os principais parceiros comerciais de Portugal são os países da União Europeia, não será de admirar que o principal modo de transporte utilizado nas exportações e importações de mercadorias seja o transporte rodoviário. Este meio apresenta, de momento, vantagens em relação aos outros modos, destacando-se os reduzidos tempos de entrega porta-a-porta, flexibilidade de rotas, elevada fiabilidade e regularidade de serviços. Estas vantagens traduzem-se num serviço prestado de nível superior, a que acresce o facto de ser o meio escolhido por excelência para o transporte de mercadorias de alto valor.

#### **3.2. Transporte rodoviário, ferroviário**

De acordo com dados da Comissão Europeia<sup>9</sup>, estima-se que os custos externos relacionados com a congestão de infra-estruturas terrestres atinjam 2% do PIB da UE, ao passo que, os custos externos relacionados com acidentes e poluição (incluindo ruído) representam quase mais outros 2%. Para além desta situação, verifica-se que o crescimento deste tipo de transporte é insustentável por via de um cada vez maior tráfego de mercadorias, sobrecarga nas actuais estradas e ainda os

---

<sup>8</sup> Instituto Nacional de Estatística – Anuário Estatístico de Portugal 2004

<sup>9</sup> LIVRO BRANCO, A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: A Hora das Opções, Comissão Europeia, DGET.

elevados investimentos em infra-estruturas físicas, necessários para “criar” novas rotas.

As políticas de transporte comunitárias têm em atenção estes problemas e procuram implementar acções que permitam solucioná-los. A Comissão Europeia<sup>10</sup> considera que o desenvolvimento de cadeias multimodais de transporte terá muito a ganhar com políticas de preços claras, justas e eficientes, que estimulem uma competição/cooperação transparente em termos de preços entre os diferentes modos de transporte.

Pode-se considerar que o transporte rodoviário está prestes a entrar numa fase em que irá enfrentar desafios extremamente complicados de ultrapassar, devendo-se equacionar a possibilidade das infra-estruturas terrestres de transportes ficarem sujeitas a uma pressão incomportável, sufocando os corredores terrestres de transportes. É de crer, que as taxas de crescimento observadas ao longo dos últimos anos para o transporte rodoviário, tanto de mercadorias como de passageiros, não sejam comportáveis a médio/longo prazo.

Por sua vez, a quota de mercado do transporte ferroviário tem caído significativamente nos últimos anos, a nível Europeu<sup>11</sup>. Em 1994, o transporte ferroviário tinha uma quota de 15% do mercado do transporte de mercadorias e se as recentes tendências de queda se mantiverem, esta quota será de apenas 9% em 2010. Este modo de transporte tem perdido mercado, essencialmente, para o modo rodoviário, que se afigura como a alternativa mais rápida e flexível.

O transporte combinado ou multimodal parece ser a forma mais promissora para o transporte ferroviário de carga. Tal como no transporte marítimo, a intermodalidade será um factor crítico para o desenvolvimento do tráfego ferroviário de mercadorias. Quer seja na integração com a rodovia ou com o transporte marítimo, o sector ferroviário também terá que se esforçar para cooperar e integrar-se nas cadeias porta-a-porta. Nesse sentido, o transporte ferroviário afigura-se como um competidor e, ao mesmo tempo, um complemento para o transporte marítimo.

O Livro Branco “A strategy for revitalizing the community’s railways” estabelece o enquadramento estratégico para a reestruturação do sector ferroviário na UE. A Comissão Europeia aponta a entrada da iniciativa privada, em substituição do

---

<sup>10</sup> idem

<sup>11</sup> CEC(2000) – European Transport in Figures. Commission of the European Communities.

tradicional sector público, como factor decisivo para tornar o transporte ferroviário competitivo, numa lógica em que o sector terá que se comportar como qualquer outro negócio: satisfazer e atrair clientes, para sobreviver e crescer. Mas, atendendo à perda de quota de mercado verificada, não pode ser ainda visto como uma alternativa viável ao modo rodoviário, no transporte de mercadorias.

### **3.3. Transporte marítimo**

Surge, assim, o transporte marítimo como alternativa credível aos tradicionais meios de transporte de cargas internacionais de mercadorias e bens.

O conceito de Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD) nasce como uma tentativa de “especialização” do próprio transporte marítimo adaptado, sobretudo, à realidade europeia.

A Comissão Europeia<sup>12</sup> define o transporte marítimo de curta distância como “o movimento de passageiros e de mercadorias por mar dentro da Europa, no interior como no exterior da UE, bem como para – e a partir de – todos os portos do Mediterrâneo, do Báltico e do mar Negro”. Mais, afirma que existem três razões principais para promover o transporte marítimo de curta distância na Europa Comunitária:

- Promover a sustentabilidade geral dos transportes. O TMCD afigura-se como uma alternativa ecológica e segura
- Facilitar as ligações entre os estados membros e entre as regiões Europeias
- Aumentar a eficiência global dos transportes

A nível de estratégia Europeia de transportes, o TMCD apresenta-se como uma alternativa sustentável e segura que permite o alívio da pressão exercida nas redes Europeias de transporte (particularmente nas redes rodoviárias) uma vez que, o aumento do congestionamento rodoviário tornar-se-á um problema mais premente à medida que aumentar o volume de bens. Outro ponto importante é o facto de, o TMCD se afigurar como um modo relativamente “transparente” em termos de custos, ao contrário dos modos rodoviário e ferroviário. A sua comunicação de 1999, intitulada “O Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa:

---

<sup>12</sup> LIVRO BRANCO, A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: A Hora das Opções, Comissão Europeia, DGET.

uma alternativa dinâmica numa cadeia de transportes sustentável”<sup>13</sup>, dá conta dos progressos realizados para a consecução do objectivo a longo prazo, de estabelecer o transporte marítimo como alternativa viável ao transporte rodoviário de mercadorias.

Actualmente, os clientes percebem o modo rodoviário como oferecendo níveis de serviço superiores (tempos de entrega porta-a-porta, fiabilidade, flexibilidade, regularidade, etc.). A integração actual do TMCD em cadeias intermodais oferece preços competitivos mas, um serviço que é considerado inferior, particularmente no aspecto dos tempos de transporte porta-a-porta. Vários estudos realizados em países europeus mostram que, se utilizados navios de características inovadoras e uma boa articulação multimodal, o TMCD compete com o transporte rodoviário em rapidez e tempo de entrega porta-a-porta, ou até melhor.

Mas, a transferência do modo rodoviário para ligações intermodais usando o TMCD só poderá ser feita caso, se apresentem níveis de serviço altos, particularmente no capítulo da rapidez de entrega. No caso dos produtos de baixo valor, o TMCD já é uma alternativa competitiva, dados os custos inferiores associados a este modo de transporte, para os navios de velocidades de serviço mais reduzidas.

Poucas dúvidas restarão hoje sobre as vantagens sociais e ambientais que o TMCD traria, num contexto como aquele a que hoje assistimos, de globalização do consumo e da produção de bens, de acordo com o que foi descrito.

O posicionamento geográfico do país torna-o dependente das infra-estruturas terrestres de terceiros, particularmente de Espanha e França. Alguns dos bloqueios de estradas que ocorreram nos últimos anos, nomeadamente em França, tiveram impactos na indústria nacional. Nessa altura, o TMCD respondeu de uma forma capaz aos problemas que foram criados no escoamento de mercadorias<sup>14</sup>. O TMCD também é uma alternativa competitiva para torneir os constrangimentos em alguns corredores terrestres Europeus.

Acresce que, com o desenvolvimento do TMCD, a situação periférica de Portugal não é reforçada por congestionamentos ou bloqueios de infra-estruturas terrestres noutros países.

---

<sup>13</sup> COM(1999) 317 final, 26 de Setembro de 1999

<sup>14</sup> COM (2003) 155 final – Programa de Promoção do Transporte Marítimo de Curta Distância



Como mais um modo de desenvolver o TMCD, a Comissão Europeia promoveu o conceito de auto-estrada marítima<sup>15</sup>. Trata-se do desenvolvimento de corredores intracomunitários de transporte multimodal, utilizando o modo marítimo como meio principal de transporte.

A decisão da Comissão Europeia, de Abril de 2004, determina a existência de quatro auto-estradas do mar:

- Mediterrâneo Sueste;
- Mediterrâneo Sudoeste;
- Atlântico Ocidental;
- Mar Báltico.

Estabelece, ainda, as condições gerais para o seu funcionamento, no que respeita à regularidade, às acessibilidades do lado do mar e ao “*hinterland*”, às zonas de actividades logísticas, bem como aos procedimentos electrónicos como base para a plena interoperabilidade entre portos.

O conceito de auto-estrada marítima, quando operacionalizado, permitirá a diminuição da situação de periferia da economia portuguesa, face à Europa Ocidental.

De acordo com Van Miert, (2003) para que se estabeleça uma analogia entre as auto-estradas marítimas e as auto-estradas terrestres, são necessárias medidas que permitam:

- Identificar os pontos de origem e destino para os corredores com viabilidade
- Seleccionar os portos que servirão de origem e destino e apetrechá-los devidamente
- Implementar sistemas de informação, controlo e registo dos movimentos que permitam assegurar: eficiência dos procedimentos aduaneiros e das operações de movimentação e expedição de cargas, controlo da segurança e dos movimentos dos navios pelas entidades competentes, integrar o transporte marítimo com os restantes modos de transporte
- Desburocratizar e rever procedimentos aduaneiros
- Implementar sistemas logísticos de suporte aos portos

Deste modo, acções no domínio da cooperação entre estados membros da EU -

---

<sup>15</sup> Van Miert, (2003) – Report of the High Level Group on Trans-European Transport Network. DGTE.

tendo em conta questões como a viabilidade económica dos corredores a estabelecer, a importância estratégica dos mesmos, o ambiente, a segurança e as parcerias entre organizações internacionais - serão um dos pilares de sustentação deste conceito.

Para Portugal, este conceito é de considerável importância, especialmente, no aproveitamento das auto estradas do mar do Atlântico Ocidental e Mediterrâneo Sudoeste, apesar das reticência da Comissão Europeia<sup>16</sup> em relação a esta última, estando em estudo o projecto PORTMOS<sup>17</sup> que visa a integração do sistema portuário nacional na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e na Rede Europeia de Auto-Estradas Marítimas (AEM), perspectivando-se Sines e Leixões como portos pilotos que integrarão, numa primeira fase, o conceito, sendo este projecto financeiramente suportado pelo Programa “Marco Pólo”<sup>18</sup> da EU.

### 3.4. Logística

Para que os portos portugueses possam apostar nos TMCD, no “*transshipment*”, e tentar captar tráfego aos portos espanhóis, terão que apostar fortemente na área logística.

Com o alargamento da União Europeia a leste, acentuou-se a situação de periferia de Portugal. No entanto, se tivermos capacidade e ousadia, poderemos aproveitar a posição privilegiada de Portugal, na fachada atlântica, com portos de grande potencial, que poderão servir como porta de entrada e saída e “mesmo como plataforma de serviços de valor acrescentado, aproveitando parte dos fluxos de entrada e saída de mercadorias para e da Europa”

À definição clássica de um porto – lugar na costa, natural ou artificial, cuja função principal é proporcionar condições aos navios, para realizar as tarefas de carga e descarga de mercadorias – respondeu, a nova economia, com a definição da UNCTAD<sup>19</sup>: “Os portos são interfaces entre modos distintos de transporte e são tipicamente centros de transporte combinado. São áreas multifuncionais comerciais e industriais onde as mercadorias não só estão em trânsito, mas também são

---

<sup>16</sup> Ver anexo D

<sup>17</sup> Integração do Sistema Marítimo Português nas Auto-Estradas do Mar

<sup>18</sup> - “The Marco Polo Programme (2003-2010)”, Comissão Europeia, DGTE

<sup>19</sup> UNCTAD: United Nations Conference On Trade and Development

manipuladas e distribuídas. Com efeito, os portos são sistemas multifuncionais, os quais para funcionar adequadamente, devem ser integrados na cadeia logística global. Um porto eficiente requer não só infra-estruturas, super-estruturas e equipamento adequado, mas também boas comunicações e especialmente uma equipa de gestão dedicada e qualificada e mão-de-obra motivada e treinada”.

Num porto comercial, só se conseguem níveis elevados de eficácia, se o porto funcionar como centro logístico, actuando os seus múltiplos operadores e agentes de um modo articulado, para se conseguir agilidade, flexibilidade e dinâmica comercial. O sucesso do porto e da “logística” do porto, mede-se pelo nível, intensidade e qualidade dos serviços prestados. E são estes centros logísticos que fazem a diferença e fazem acentuar a concorrência entre os vários portos europeus, porque são habitats naturais para serviços de apoio logístico e, o seu importante papel na distribuição internacional oferece oportunidades para o desenvolvimento de apoio logístico de valor acrescentado.

“Quanto mais navios e mercadorias demandarem um porto, maior importância ele assume”<sup>20</sup>.

#### **4. CARACTERIZAÇÃO DOS PORTOS NACIONAIS**

Os portos portugueses, de um modo geral, caracterizam-se por aproximações sem obstáculos permanentes ou temporários e, apesar do intenso tráfego, nomeadamente ao longo da costa oeste, mantêm-se descongestionados devido à vastidão e à profundidade dos seus mares.

O sistema portuário português é composto por 9 portos. No entanto, apenas Lisboa, Sines, Leixões, Setúbal e Aveiro apresentam um nível relevante de actividade, representando cerca de 97% do tráfego marítimo total de mercadorias efectuado no nosso país, movimentando um total de 57565 milhares de toneladas<sup>21</sup>, em 2004, com uma TCMA de 0,59% nos últimos 6 anos.

Apresenta-se, a seguir, uma breve caracterização dos cinco principais portos portugueses.

---

<sup>20</sup> Soares, J, Revista “Mar”, Out-Dez 2002

<sup>21</sup> Instituto Nacional de Estatística. 61,3 milhões de toneladas em 2005 (dados provisórios do IPTM)

#### 4.1. Porto de Sines

O porto de Sines é, actualmente, o principal porto nacional no tráfego de mercadorias, com uma quota de mercado de 41%, correspondente a uma movimentação de carga de 24,9 milhões de toneladas em 2005<sup>22</sup>, e tem sido orientado para ser o porto energético nacional.

Trata-se de um porto com características extraordinárias, em termos de condições geográficas e físicas, com grandes possibilidades de expansão. Reúne todas as condições para se tornar o maior pólo num eventual processo de internacionalização e desenvolvimento da economia portuguesa.

As actuais infra-estruturas permitem efectuar o tráfego de todo o tipo de mercadorias não possuindo, no entanto, qualquer terminal de passageiros. O tráfego de granéis líquidos em Sines, principal carga movimentada neste porto – 75% dos recursos energéticos do país são movimentados a partir daí – tem condicionado, em grande parte, o crescimento da actividade desenvolvida neste porto que, entre 1998 e 2005, apresentou uma taxa de crescimento média anual de 2,93%.

Pelas suas características físicas e localização, poderá ser um porto de transhipment e poderá ser considerado como altamente vocacionado para determinadas rotas, nomeadamente:

- Intercontinentais – ponto de ligação Europa/Resto do Mundo;
- Articulação das rotas intercontinentais com o TMCD para a Europa;
- Internacionais e regionais da península Ibérica.

Devido a estas potencialidades a Port of Singapore Authority (PSA) e a Administração do Porto de Sines (APS) celebraram, em Setembro de 1999, um contrato de concessão do Terminal XXI, por um prazo de 30 anos, e destinado ao transhipment de contentores e ao tráfego “*hinterland*”. Este terminal, com uma capacidade actual de 250000 TEU's<sup>23</sup> permitirá movimentar, em 2015, 1.32 milhões de TEU's anualmente, um valor superior ao total actualmente efectuado por todos os portos portugueses e receber quase todos os tipos de navios porta-contentores, mesmo os navios de 6000 TEU's de capacidade e os da próxima geração, de 8000

---

<sup>22</sup> Dados da APS e IPTM

<sup>23</sup> TEU- Unidade equivalente a um contentor de 20 pés

TEU's de capacidade, facto ocorrido recentemente (18 de Fevereiro de 2006).

Um agrupamento complementar de empresas, Sistema Intermodal de Mercadorias (SIM), envolvendo a PSA Corporation, os Caminhos de Ferro Portugueses (CP) e o Grupo Luís Simões (transportes rodoviários de mercadoria) constituem o passo decisivo para a exploração e sucesso deste projecto, ao oferecer uma solução integrada (operadores marítimos, ferroviários e rodoviários) e, podendo permitir colocar Portugal nas grandes rotas do tráfego internacional de contentores, potenciando o TMCD e o tráfego marítimo em geral

Articulado com o desenvolvimento recente do porto e com os investimentos em infra-estruturas previstos, no médio e longo prazo, foi elaborado um plano director para a Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS) – plataforma industrial adjacente ao porto com cerca de 2 mil hectares, dotada de bons acessos e infra-estruturas, cujo objectivo é apoiar o transporte marítimo, ferroviário e rodoviário –, onde foram definidas áreas para a instalação de actividades industriais, áreas de serviço, actividades logísticas e áreas reservadas. A Administração do Porto de Sines assinou em Dezembro de 2005 o contrato de execução da Zona de Actividades Logísticas (ZAL), inserida na ZILS, cujo objectivo será potenciar os investimentos em curso no porto. Na ZAL, poderão vir a realizar-se operações logísticas de valor acrescentado sobre as mercadorias como a consolidação ou a armazenagem, entre outras. Os dois grandes projectos levados a cabo neste porto – o Terminal XXI (para tráfego de contentores) e o Terminal de Gás Natural Liquefeito deverão permitir potenciar o crescimento da actividade portuária em Sines (nomeadamente no primeiro caso) e, como tal, provocar alterações no panorama do sistema portuário nacional.

Já o Terminal de Gás Natural Liquefeito, investimento da responsabilidade da concessionária Transgás Atlântico (inaugurado em Janeiro de 2004) veio possibilitar a armazenagem de 240 mil m<sup>3</sup> de gás e a diversificação das fontes de abastecimento.

Esta estratégia de desenvolvimento do porto de Sines tinha, de certa forma, sido sugerida por Fernandes, (1998)<sup>24</sup> que afirmava “ Uma estratégia de especialização portuária de cabotagem Europeia com barcos rápidos viabilizada pela criação em

---

<sup>24</sup> Fernandes, L. (1998) – Política de Inovação Tecnológica. Agência de Inovação.

Sines de um porto Europeu na fachada atlântica, “hub” de porta contentores gigantes provenientes da Ásia e América”.

#### **4.2. Porto de Leixões**

A localização geográfica deste porto torna-o um dos principais portos “multi-purpose” de Portugal. O porto de Leixões é o segundo principal porto nacional em termos de tráfego de carga, com uma movimentação, em 2005, de 13,3 milhões de toneladas<sup>25</sup> correspondentes a uma quota de mercado de 22%, tendo registado, entre 1998 e 2005, uma taxa de crescimento média anual de cerca de 0,18%. Apesar de estar preparado para receber todo o tipo de mercadorias (e também passageiros), e, efectivamente, movimentar todo o tipo de mercadorias, os granéis líquidos constituem a actividade de maior peso deste porto. No entanto, tem sido o tráfego de contentores a componente que mais tem contribuído para a actividade desenvolvida em Leixões, apresentando uma taxa de crescimento anual média nos últimos 7 anos de cerca de 6%, sendo o porto por excelência para a região norte de Portugal.

Os investimentos actualmente previstos prendem-se com a necessidade de aumento da capacidade de navegabilidade do porto, de aumento da capacidade de movimentação de mercadorias e de modernização de infra-estruturas.

Leixão está envolvido no projecto “Promoção do Short Sea Shipping no Arco Atlântico”, que visa a transferência de transporte rodoviário para o marítimo através do embarque de “trailers” e respectivos tractores em navios Ro-Ro, evitando o congestionamento rodoviário. Os estudos indicam haver duas rotas viáveis: Leixões – Roterdão e Leixões – Amberes/Antuérpia

#### **4.3. Porto de Lisboa**

Lisboa é, actualmente, o terceiro porto nacional, com uma quota de 18%, tendo movimentado cerca de 11,3 milhões de toneladas em 2005<sup>26</sup>. Inserido numa cidade que cresceu à sua volta, não apresenta perspectivas realistas de grande expansão

---

<sup>25</sup> Dados APDL e IPTM

<sup>26</sup> Dados da APL e IPTM

física, quando aparentemente tinha todas as condições para ser o maior porto nacional e um dos mais importantes da Europa.

As actuais infra-estruturas existentes permitem efectuar o tráfego de todo o tipo de mercadorias; no entanto, tradicionalmente, o relevo vai para o tráfego de contentores e granéis sólidos, que representam cerca de 45% e 40% do tráfego total, respectivamente. Aliás, o porto de Lisboa é o porto mais importante de movimentação de contentores para o “*hinterland*” da região de Lisboa e Vale do Tejo, região que potencia, naturalmente, as operações deste porto e o que o faz ocupar uma posição de relevo no comércio internacional entre Portugal e os seus parceiros.

Contudo, nos últimos 7 anos, entre 1998 e 2005, registou uma taxa de crescimento média anual (TCMA) de 1,42% onde apenas o tráfego de carga contentorizada contribuiu positivamente para a actividade do porto com uma TCMA de 5,64%, apesar de uma quebra em 2005, motivada pela saída da linha regular MSC para o porto de Sines.

A administração deste porto prevê, efectuar investimentos que permitam duplicar a capacidade de movimentação deste tipo de carga, até 2020

É de referir que, no que diz respeito ao transporte de passageiros, o porto de Lisboa é, claramente líder nacional, representando mais de 90% dos passageiros que desembarcam nos portos portugueses, e tendo registado uma taxa de crescimento média anual de 8% entre 1998 e 2005. Mais, em 2004, de acordo com a Cruise Europe Association, o porto de Lisboa, ao ser escalado por 270 navios, ficou colocado em segundo lugar, no segmento de cruzeiros, entre os 89 portos atlânticos da Europa, apenas ultrapassado por S. Petersburgo. Este facto poderá estar relacionado com a crescente componente turística que vem caracterizando a cidade de Lisboa. Em resultado desta realidade, os investimentos previstos para este porto incluem a construção de um novo terminal de passageiros em Santa Apolónia, com capacidade para receber cinco navios em simultâneo. A primeira fase, no valor de EUR 9 milhões, deverá arrancar no 2º semestre do presente ano, devendo a obra ficar concluída em 2008.

Mas o porto de Lisboa enfrenta problemas como é referido no relatório da

CCRLVT, (2002)<sup>27</sup> : “ o porto de Lisboa está constrangido em termos de potencial de desenvolvimento e crescimento das suas actividades logísticas devidos a alguns factores, nomeadamente:

- Vultuosos investimentos em termos de infra-estruturas para modernizar e aumentar a capacidade do porto;
- Indisponibilidade de espaço físico necessário à expansão na zona urbana onde se insere;
- O transporte de carga que é carregada /descarregada por meios rodoviários ou ferroviários cria graves problemas de congestionamento na circulação de trânsito da cidade.”

Ou seja, a capacidade do porto de Lisboa está muito limitada pelas características da malha urbana envolvente, sendo muito elevados os custos necessários para a sua expansão.

#### **4.4. Porto de Setúbal**

Este porto situa-se a cerca de 40 km de Lisboa, perto de ponto de cruzamento dos principais eixos rodo-ferroviários do país.

Dispõe de uma faixa ininterrupta de cerca de 12 Km entre o fim da malha urbana e a península da Mitrena, sem quaisquer condicionamentos, permitindo a sua expansão. Este porto é composto por um conjunto de terminais, alguns operados por investidores privados e outros por iniciativa pública. Nos terminais públicos são movimentados, essencialmente, cimentos, veículos e granéis sólidos.

A quota do porto de Setúbal no mercado nacional de transporte marítimo de mercadorias situa-se em 11%, o que confere a este porto a quarta posição entre os portos do continente, com uma movimentação de cerca de 6,6 milhões de toneladas, em 2005<sup>28</sup>.

As actuais infra-estruturas permitem o tráfego de todo o tipo de mercadorias, representando os granéis sólidos cerca de 49% do tráfego total. De destacar a

---

<sup>27</sup> CCRLVT, (2002) – 2º relatório – Características e Potencial do Sistema Logístico, Transportes e Acessos nas RL e VT – Maio 2002. Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo.

<sup>28</sup> Dados da APSS e IPTM



posição de liderança deste porto no tráfego de carga Roll-on Roll-off, situação intimamente ligada à actividade desenvolvida pela unidade produtiva da AutoEuropa, bem como a sua proximidade física de Setúbal (sensivelmente 10 kms). No período em análise (98-05), o porto de Setúbal registou uma taxa de crescimento média anual de 0,31%, sendo que, para esta evolução, o tráfego de carga fraccionada e carga Roll-on Roll-off contribuíram negativamente.

Nos investimentos previstos para o porto de Setúbal incluem-se a reabilitação e realocação de edifícios, estudos de extensão dos cais do terminal roll-on roll-off existentes, a construção de novas acessibilidades e a recuperação ambiental e funcional do Terminal Eurominas, entre outros.

#### **4.5. Porto de Aveiro**

O porto de Aveiro, situado na zona centro do país e a cerca de 50KM da cidade do Porto, é considerado a maior infra-estrutura de movimentação de carga geral convencional do Centro e Norte de Portugal.

Com um tráfego anual de cerca de três milhões de toneladas, representa uma quota de cerca de 5%, o que lhe confere a quinta posição no sistema portuário nacional.

Apresentou, no período de 1998 a 2005 uma TCMA de 2,37% para a qual contribuíram, essencialmente, os granéis sólidos e a carga fraccionada.

Aveiro é um porto multifuncional, desempenhando um papel primordial no serviço de diversos sectores da indústria nacional e com grande capacidade de expansão.

Aveiro pretende a duplicação de capacidade de recepção de navios em 2009, melhoria das acessibilidades com construção do acesso ferroviário à linha do Norte, a conclusão da via da cintura portuária e a reconfiguração do acesso à barra. Tem, como pontos fracos, o deficiente acesso marítimo e inexistência de acesso ferroviário.

## **5. NOVO SISTEMA PORTUÁRIO PORTUGUÊS**

### **5.1. Problemas**

A evolução do tráfego nacional nos últimos anos e as quotas de mercado referidas, permitem chegar à conclusão que Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal e Aveiro são responsáveis por cerca de 97% do tráfego portuário nacional e que qualquer estratégia para o desenvolvimento do sistema portuário nacional terá que assentar nos cinco portos mencionados. O tráfego marítimo tem crescido de forma incipiente (TCMA de 0,59% no período de 1998 a 2004). Esta quase estagnação, no crescimento dos portos nacionais, deriva dos seguintes factores:

- Orientação dos portos para o transporte de longa distância, não estando preparados para o manuseamento rápido de mercadorias;
- Limitações ao nível de infra-estruturas, deficientes ligações terrestres e localização em zonas fortemente urbanizadas limitando a expansão portuária;
- Procedimentos administrativos complicados derivados do baixo grau de informatização dos sistemas de informação e complexidade burocrática aliado à rigidez das leis laborais e baixo nível de qualificação de mão-de-obra.
- Pilotagem obrigatória para todos os navios;
- Taxas portuárias não reflectindo uma estratégia de competitividade;
- A obrigatoriedade do pagamento do IVA na importação de mercadorias (no caso de mercadorias com origem intra-comunitária é exigida a apresentação de documentação ou, em alternativa, uma garantia bancária; no caso de mercadorias com origem extra-comunitária o IVA é pago adiantadamente).

### **5.2. A vocação dos portos nacionais**

As razões que quase fizeram estagnar o crescimento do tráfego marítimo conduzem à necessidade de definir qual a vocação dos portos nacionais.

Os portos não são, hoje em dia, simples obras de engenharia onde chegam e partem navios. Actualmente, os portos são pontos de distribuição de mercadorias e pontos de ligação para a intermodalidade do transporte. Uma vez colocada a mercadoria no cais, esta poderá:

- Passar para outro navio (transshipment);
- Ser transferida para o interior do porto, por comboio ou camião, para armazenagem;
- Recolhida e transferida através de transporte terrestre, para depois passar a outro meio de transporte;
- Ser transferida, por transporte terrestre, para uma zona de actividades logísticas que até poderá estar localizada junto do porto.

Como já foi referido, para o desenvolvimento dos portos portugueses deverão ser criadas condições para que se possa apostar no “*transshipment*”, TMCD e captação de tráfego a Espanha. Para se atingirem estes objectivos será importante definir-se se os portos nacionais deverão ser concorrenciais ou complementares. Tendo em conta o papel fundamental que os portos têm para a economia nacional, faz sentido que se procure estabelecer um enquadramento e vocação complementar entre todos os elementos do sistema portuário nacional.

O facto de trabalharem num “*hinterland*” muitas vezes comum, leva as várias administrações portuárias a competirem entre si. Fazem-se investimentos, em prol do seu porto, porque são do interesse local mas, que nem sempre, são do interesse do país. Mas, o facto, é que, esta competição existe e é cada vez mais agressiva, não só em Portugal mas, em todo o mundo e tende a intensificar-se por várias razões:

- Os operadores logísticos tendem, cada vez mais, a concentrar as suas actividades num número limitado portos, de modo a obter economias de escala e oferecer ligações intermodais optimizadas;
- O aumento do número de alternativas de transporte disponível leva a que os carregadores deixem de pensar, apenas, em movimentar a sua carga através do porto mais próximo;
- A diminuição dos apoios estatais às autoridades portuárias, obriga estas a adoptar posturas muito mais competitivas, de modo a encontrar movimento que permita a sustentabilidade da sua actividade.

Num país, como Portugal, com um mercado relativamente pequeno e com pouca capacidade de investimento parece ser de considerar a complementaridade de actividades portuárias e estabelecer a melhor vocação para cada um dos portos.

Deste factor poderão advir benefícios a considerar:

- Dar sustentabilidade ao crescimento dos tráfegos dos mesmos;
- Propiciar economias de escala;
- Evitar a duplicação de investimentos;
- Obter harmonização operacional e melhorar a qualidade dos serviços.

Para a tentativa de captar o “*transshipment*” de carga de contentores e do tráfego em Espanha, concorrem os portos espanhóis, principalmente, os do Sul (Algeciras, Valência e Barcelona).

O sistema portuário espanhol tem crescido a taxas substancialmente superiores ao do sistema português. A falta de resolução dos problemas já citados e causadores da quase estagnação no crescimento dos portos portugueses tende a acentuar o fosso, já existente, entre os dois sistemas.

Os portos espanhóis<sup>29</sup> movimentaram, em 2004, cerca de 410,5 milhões de toneladas e apresentaram uma TCMA de 5,17% contra uma TCMA de 0,59% dos portos portugueses, no mesmo período, para um total de movimentação de carga de 57,6 milhões de toneladas (2004).

Analisando alguns dos portos espanhóis directamente concorrenciais com os portugueses verifica-se, por exemplo, que o tráfego marítimo efectuado no porto de Algeciras é superior ao total efectuado em Portugal e tem registado uma taxa de crescimento média anual de 6.5% e, se considerarmos apenas o tráfego de contentores esta taxa sobe para 9,8% (período 98-04). Em Barcelona – o segundo principal porto espanhol – a situação é semelhante: o tráfego marítimo total e de contentores têm registado, no mesmo período, taxas de crescimento médias anuais de 8% e 10.6%, respectivamente. Por sua vez, em Valência, o tráfego marítimo total e o de contentores registaram, no período 98-04, taxas de crescimento médias anuais de 10,8% e 13,8%, respectivamente.

E, apesar destas taxas de crescimento, os portos espanhóis continuam a investir de modo a melhorar o desempenho e captar ainda mais tráfego tendo como ambição tornarem-se porta de entrada, se não para toda a Europa, pelos menos, parcialmente, para a rica Europa Central.

É, ainda, de realçar que os investimentos previstos para o porto de Algeciras e

---

<sup>29</sup> Puertos del Estado de España, Anuário Estadístico 2004

Barcelona incluem a duplicação da capacidade de movimentação de contentores e a construção ou expansão de Zonas de Actividades Logísticas, aumento da capacidade de movimentação de mercadorias, através do aumento da superfície do porto e Valência pretende, através do seu plano estratégico, consolidar-se, até 2015, como a principal entrada e saída inter-oceânica da Península Ibérica.

Para ultrapassar o fosso existente entre o sistema portuário português e o espanhol devemos atender ao que diz Gonçalves Gomes<sup>30</sup>: “qualquer porto para ganhar atractividade necessita de satisfazer, conjuntamente, três condições:

- a acessibilidade marítima;
- as infra e super-estruturas portuárias;
- as acessibilidades terrestres.”

A não satisfação de qualquer uma destas condições, mesmo estando as outras plenamente preenchidas, diminui significativamente a qualidade e eficiência do serviço portuário, condições essenciais para conquistar mercados e fidelizar clientes. Quanto à acessibilidade marítima, navegabilidade ao longo da costa portuguesa e o acesso aos portos do lado do mar, será, consideravelmente, melhorada com a introdução, em curso, do *Vessel Traffic System* (VTS)<sup>31</sup> costeiro, integrado com os VTS portuários.

Ora, os problemas dos portos nacionais estão nas outras duas condições. A sua resolução leva tempo e exige recursos elevados. A solução não poderá ser o de dispersar o investimento por vários portos, como tem acontecido, mas sim “canalizar esses mesmos investimentos, de acordo com as prioridades nacionais, naquele ou naqueles portos que possam mais rapidamente tornarem-se em portos com características e dimensão internacional e, assim, poderem competir com os portos espanhóis”<sup>32</sup>.

As actuais estimativas da União Europeia confirmam que entre os vários tipos de carga movimentados em portos, a contentorizada será a que terá um maior crescimento, com uma taxa de crescimento prevista de cerca de 40% (2002-2010). Refere a ESPO que “para o tráfego de contentores estão previstos aumentos anuais

---

<sup>30</sup> Gomes, G.- “Portos Nacionais: Complementaridade/Diversidade, Sociedade de Geografia de Lisboa (13 Fev 02)

<sup>31</sup> Sistema de Tráfego Marítimo

<sup>32</sup> Gomes, G.- “Portos Nacionais: Complementaridade/Diversidade, Sociedade de Geografia de Lisboa (13 Fev 02)

entre 7% e 15% para os próximos anos”<sup>33</sup>. É, também, esta modalidade de carga a que mais facilmente poderá ser alvo de “*transshipment*” e ser transportada pelo TMCD.

Os mais importantes portos, na actual economia, são os portos de trânsito, que servem de ligação intermodal com outro meio de transporte e os portos de “*transshipment*” que se assumem como “hub”, sendo o porto um nó de distribuição das mercadorias. E, para se assumirem com “hub”, terão que estar estrategicamente situados e oferecer um serviço completo, quer ao navio, quer à mercadoria, e deverão ser, simultaneamente, centros de logística e centros de intermodalidade de transportes.

Derivado das projecções de crescimento do tráfego de mercadorias resulta que, para se atingir os objectivos identificados pela CEO, Portugal terá que apostar no tráfego de contentores a par com os investimentos nas infra-estruturas portuárias e acessibilidades terrestres.

Uma vez que, a carga contentorizada apenas é efectuada, em números significativos, nos portos de Sines, Leixões e Lisboa e destes, Lisboa e Leixões estão limitados no crescimento das infra-estruturas por falta de espaço físico e que, a serem concretizados, exigiriam elevados investimentos, parece que, apenas Sines, dadas as suas características, reúne condições para potenciar este tipo de tráfego. Assim, uma estratégia de desenvolvimento do sistema portuário nacional terá que apostar, primariamente, no desenvolvimento deste porto como o grande porto nacional, aliás como já previsto em vários cenários<sup>34</sup>.

O Sistema portuário nacional terá que se afirmar como um HUB de dimensão global, baseado num porto moderno e de águas profundas (Sines), associado a uma zona industrial e logística de grande dimensão, constituindo-se os outros portos como complementares, entendendo-se este termo como “a combinação e a conjugação das vocações dos diferentes portos para potenciar e ampliar a oferta portuária global nos mercados internacionais”<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> “Um guia prático para responsáveis pela definição de políticas comunitárias”, European Sea Ports Organization, 24 de Novembro de 2004

<sup>34</sup> Ribeiro, F. “Portugal 2015- Internacionalização da Economia, Uma Reflexão Prospectiva”, p.99

<sup>35</sup> Gomes, G.- “Portos Nacionais: Complementaridade/Diversidade, Sociedade de Geografia de Lisboa (13 Fev 02)

### 5.3. Factores de risco para Sines

Existem, contudo, riscos que devem ser ultrapassados para que este caminho possa ser seguido com sucesso.

O primeiro factor é a construção e desenvolvimento das necessárias infra-estruturas terrestres, nomeadamente a construção de ZAL e de Centros de Transporte (CT) devidamente localizados e acessos. A criação de zonas de actividade logística, junto dos principais portos, é essencial como factor de alimentação e consolidação da sua actividade. Tem que se ter em conta que o facto de existirem as ZAL e os CT provoca a redução dos custos logísticos bem como aumenta a produtividade das empresas instaladas. A título de exemplo, várias empresas que se instalaram na ZAL de Barcelona tiveram acréscimos de produtividade de cerca de vinte por cento<sup>36</sup>.

Esta situação deve-se ao facto destas infra-estruturas serem construídas atendendo às actividades aí a desenvolver e, entre as vantagens que a construção das ZAL e CT oferecem, poderemos considerar as seguintes:

- São a resposta para o reforço da interoperabilidade dentro do sistema portuário, sendo um elemento decisivo na criação de infra-estruturas para utilização comum por todos os agentes económicos e administrativos que utilizam ou intervêm nos portos;
- Constituem um meio de privilegiar o reforço da intermodalidade dos meios de transporte acrescentando competitividade ao sistema portuário e incentivando a transferência do modo rodoviário para outros ambientalmente mais sustentáveis;
- Funcionam como placa giratória do trânsito nacional e internacional;
- Implicam menores custos de aquisição de áreas de armazenamento, dado que os terrenos já se encontram devidamente infra-estruturados, existe à proximidade física com outras empresas/sectores, facilitando o relacionamento entre entidades e potenciando a existência de sinergias;
- Facilitam a atracção de investimento directo estrangeiro e o aumento da competitividade regional;

---

<sup>36</sup> Moura, B.C., obra citada, p.229

- Implicam racionalização dos gastos públicos em infra-estruturas através de uma eficiente gestão dos espaços e das necessárias ligações terrestres;
- Contribuem para criação de emprego;

Por sua vez, a criação de plataformas logísticas/centro de transportes, convenientemente dotados de todas as infra-estruturas de transporte rodoviário/ferroviário/aéreo e, devidamente, localizados, para além de demonstrar uma clara estratégia de intermodalidade entre os portos e os restantes meios de transporte, possibilitaria a ligação aos principais centros de consumo da Península Ibérica e, certamente, criaria um forte potencial de crescimento do sistema portuário nacional e, nomeadamente, de Sines.

No desenvolvimento dos acessos e no caso particular de Sines, será fundamental o desenvolvimento das ligações terrestres entre o porto e os principais centros de consumo ibéricos. “A ligação ferroviária directa do porto de Sines a Elvas em bitola europeia utilizando travessa polivalente, cuja primeira fase (Casa Branca - Évora) já se encontra em concurso, bem como a execução de um porto seco no Caia, é considerado crucial para o alargamento do “*hinterland*” deste porto de águas profundas e para a consolidação da sua área de influência na Extremadura espanhola e, de seguida, alargar a sua zona de influência a Madrid. Numa segunda fase, este eixo passará a integrar o projecto prioritário das redes ferroviárias transeuropeias Sines/Algeciras – Madrid - Resto da Europa, através dos Pirinéus”<sup>37</sup>.

Estas acessibilidades tornarão Sines um porto altamente concorrencial no panorama dos portos ibéricos

Um outro factor de risco reside na concessão da exploração do Terminal XXI à PSA. Sobre este assunto, importa salientar o seguinte, como referido pelo Banco Espírito Santo (BES)<sup>38</sup>:

- A PSA é um dos maiores operadores mundiais no tráfego de contentores, pelo que é peça fundamental para a evolução do Terminal XXI. No entanto, o espaço temporal entre a conclusão do terminal e a descarga do primeiro navio (cerca de um ano) e o, ainda, número reduzido, embora crescente, de

---

<sup>37</sup> Intervenção Ministro das Obras Pública, Transportes e Comunicações, Assembleia da República (13Jan06)

<sup>38</sup> Espírito Santo Reseach, Desenvolvimento Integrado das Infra-estruturas de Transporte em Portugal, Outubro 2004.



navios a escalar Sines coloca dúvidas na actuação da PSA em termos de verdadeiro interesse;

- No contrato de concessão consta a obrigação da Administração do porto de Sines na construção de determinadas infra-estruturas, bem como, a análise do tráfego de contentores no porto de Sines no final dos primeiros 5 anos da concessão (ou seja, em 2006), elaborada pela PSA e que, caso venha a apontar para a existência de um tráfego futuro reduzido, poderá levar à rescisão da concessão. Se, na parte respeitante à Administração do porto o risco já deixou de existir (pois as obras já se encontram concluídas ou em conclusão), quanto à avaliação do tráfego o risco mantém-se e estará dependente da análise entretanto a ser efectuada pela PSA. E para que este tráfego seja positivo, torna-se necessário investir nas acessibilidades. Quanto ao ferroviário, o problema está a ser resolvido mas o mesmo não se pode dizer em relação ao rodoviário;
- O facto de não ser conhecida a estratégia de exploração do Terminal XXI por parte da PSA, bem como qualquer intenção de venda da sua posição a terceiros será sempre um risco que, do ponto de vista da Administração portuária de Sines e do Governo, será difícil de controlar;
- A concessão à PSA do Terminal XXI por 30 anos vem afastar quaisquer possíveis concorrentes de efectuar tráfego de contentores através do porto de Sines. Se a estratégia da PSA não resultar, poderá vir a prejudicar a afirmação deste porto no tráfego mundial de contentores.

Um outro factor de risco a considerar prende-se com a estratégia desenvolvida ou a desenvolver pelas administrações portuárias, individualmente, e que, estão a provocar excesso de oferta, como é o caso de Lisboa que pretende duplicar a oferta de movimentação de contentores, bem como Leixões.

“O mercado de movimentação de contentores em Portugal não valerá mais de 850 ou 900 mil TEU's. A capacidade portuária instalada, nomeadamente em Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines, numa avaliação conservadora, é bem superior a dois milhões de TEU's anuais”<sup>39</sup>.

Estes projectos violam as cláusulas contratuais das concessões dos terminais de

---

<sup>39</sup> Dias, J.C.Q, Revista Logística Hoje, nº 60 – Jan Fev 06

Sines e Setúbal e podem levar os respectivos concessionários e exigir indemnizações ao Estado ou, mesmo, a rescindir os contratos.

“Só faltava que num sector tão excedentário como o da capacidade portuária em terminais de contentores e alguns deles ainda vazios quisessem já ampliar e duplicar a capacidade de um deles, no caso o de Alcântara em Lisboa!”<sup>40</sup>.

O último factor de risco tem um carácter mais geral e está dependente da acção do governo. Trata-se da resolução dos problemas do sistema portuário já mencionados, especialmente, no que se refere à gestão dos portos, ao pagamento do IVA, à pilotagem obrigatória, aos contratos de trabalho, à burocracia.

Mas, recentemente, foi dado conhecimento de medidas, em curso ou em desenvolvimento, para o sector portuário que, de algum modo, poderão amenizar alguns dos problemas identificados:

- Projecto Pcom – Plataforma Comum Portuária, que visa o desenvolvimento de uma plataforma tecnológica comum disponível em cada porto. O projecto permitirá interligar os diversos actores que participam nos movimentos de mercadorias e navios, funcionando como balcão único virtual, onde todos os intervenientes na operação portuária trabalham com base numa “janela única”;
- Projecto PIPE – Procedimentos e Informação Portuária Electrónica. Projecto em desenvolvimento visando a normalização da informação, simplificação e harmonização de procedimentos em todos os portos nacionais;
- Despachos – Em desenvolvimento, em parceria com a Direcção Geral das Alfândegas, a integração dos sistemas portuários com o sistema SDS das Alfândegas, visando tornar o despacho electrónico aduaneiro uma realidade associada ao balcão único virtual.

Quanto às políticas tarifárias e estratégias de investimento adoptadas pelas administrações portuárias nacionais, salienta-se o facto de seguirem um modelo cujo objectivo é o do retorno financeiro da estrutura portuária.

Contudo, para se tornarem concorrenciais, os tarifários terão que ser definidos de forma a ganhar as grandes rotas de mercadorias e, isto, significa que os portos nacionais terão que entrar competição com os outros portos europeus, sendo

---

<sup>40</sup> Idem

necessário analisar as tarifas praticadas por esses portos.

No entanto, a adopção de políticas tarifárias fomentadoras da competitividade não é suficiente, devendo ser acompanhadas por políticas de investimento que permitam, a obtenção de verdadeiros ganhos de competitividade. A solução deverá passar pela adopção de uma estratégia de investimento baseada na especialização dos portos nacionais em tráfegos potenciados pelas suas características específicas.

A oportunidade que se apresenta em Sines, com a concessão à PSA do Terminal XXI, através da criação de uma rede logística de valor acrescentado e apoiada nos diversos meios de transporte, que permita o alargamento do seu “*hinterland*” a toda a Península Ibérica (não limitando, assim, a sua actividade ao “*transshipment*”, poderá ser, em conjunto com a adopção de uma estratégia integrada adequada, o motor de inversão da quase estagnação do sector portuário.

Este projecto implicará uma duplicação do tráfego total de contentores efectuado em Portugal, até 2015, altura em que a capacidade de movimentação de contentores no porto de Sines será de TEU's 1.32 milhões (isto é, o tráfego de contentores previsto para essa altura, no porto de Sines, ultrapassará, por si só, o total hoje efectuado em todos os portos nacionais). Assim, questiona-se a continuação de investimentos, quer em Lisboa, quer em Leixões, (ou, mesmo, noutro qualquer porto) com o intuito, por exemplo, de possibilitar aumentos de capacidade de movimentação de contentores.

## 6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

É o Mar que nos distingue e individualiza na União Europeia e é o Mar que nos poderá retirar da periferia para nos transformar numa grande nação europeia oceânica. A Economia do Mar, da qual as infra-estruturas portuárias fazem parte, é fundamental para Portugal em termos geopolíticos e económicos. Faz parte da Consciência Estratégica.

Nos últimos anos, o sistema portuário nacional registou uma quase estagnação, devido a problemas de legislação, a estratégias de investimento pouco adequadas face às capacidades e potencialidades dos portos e à inexistência de uma rede de transportes que permita um serviço competitivo. Como sustenta o Prof. Doutor Ernâni Lopes, deve-se respeitar quatro linhas de orientação na resolução de

problemas: coerência, consistência, persistência e paciência.

Ter-se-á que atribuir carácter estratégico à articulação do sistema logístico com os diversos modos de transporte de mercadorias, designadamente, o ferroviário e TMCD a fim de assegurar que as políticas seguidas contribuem para a existência de soluções coordenadas intermodais, com interfaces físicos e tecnológicos, que permitam redução de custos e contribuam para a competitividade. Seguindo esta linha, para que o sistema portuário nacional se imponha terá, como já foi dito, trabalhar tendo em conta três linhas de acção:

- Apostar na posição de Portugal, como fachada atlântica, para conquista de carga entre rotas internacionais, servindo de ponto de transferência;
- Reforço do transporte marítimo nas cargas com origem ou destino no nosso *“hinterland”*;
- Criação de condições para o alargamento do *“hinterland”* indirecto, ou seja captar tráfego para Espanha.

A solução poderá, pois, passar por considerar o sistema portuário nacional como um “único porto” dotado de “terminais” localizados ao longo do país, efectuando os investimentos adequados à realidade de cada “terminal”, tendo em conta as suas potencialidades e capacidades como concorrente a nível Ibérico e Europeu no tráfego marítimo de mercadorias, ou seja os investimentos a efectuar deverão ser definidos atendendo à especialização dos portos nacionais, tendo em conta os tráfegos específicos, aplicar uma política de tarifas baseada na competição com os portos europeus e, especialmente, os espanhóis. Torna-se, igualmente, necessário efectuar alterações legislativas que confirmem maior competitividade e flexibilidade aos portos portugueses.

Assim sendo, o sistema portuário nacional deverá articular-se, em complementaridade, “com os cais/terminais concorrenciais salvaguardando massa crítica e rendibilidade, consoante a vocação e especialização”<sup>41</sup>, dedicando-se cada porto à actividade para a qual melhor se identifica:

- O porto de Sines, como o grande porto nacional, terá nos contentores, granéis sólidos e líquidos, o seu tráfego dominante, mantendo-se como o

---

<sup>41</sup> Felício, J.A., “Teoria do Porto”, Sociedade de Geografia de Lisboa (13 Feb 02)

grande porto energético nacional;

- O porto de Lisboa deverá apostar no tráfego marítimo de passageiros, mantendo-se, também, com o tráfego de granéis sólidos e, eventualmente, granéis líquidos. Apesar de ser, actualmente, o principal porto no tráfego de contentores, com o sucesso do Terminal XXI, em Sines, esta actividade poderá ser, progressivamente reduzida ou eventualmente mantida aos níveis actuais;
- O porto de Leixões, a exemplo de Lisboa, poderá ver, progressivamente, reduzido ou mantido, o tráfego de contentores, mas, focando-se mais nos granéis sólidos e líquidos, e na carga fraccionada. Poderá, igualmente, apostar no tráfego Ro-Ro para transporte de “trailers”;
- O porto de Setúbal poderá continuar a efectuar o tráfego Ro-Ro, apoiando a actividade desenvolvida pela Auto Europa, granéis sólidos e carga fraccionada;
- O porto de Aveiro terá como tráfego dominante a carga fraccionada e, como subsidiário, os granéis sólidos e líquidos.

Através desta complementaridade entre portos, fruto de uma política integrada, que permite o desenvolvimento racional das infra-estruturas portuárias e as respectivas acessibilidades e, simultaneamente, promove o transporte marítimo, também nos permite chegar mais perto dos objectivos definidos no CEDN e seguir a recomendação da CEO.

Como foi referido por Gonçalves Gomes<sup>42</sup> “... nem tudo está perdido, pois dispomos ainda de oportunidades por explorar. Do que não dispomos já é de mais possibilidades, nem de tempo, para as desaproveitar. Do mesmo modo que nós, mas com mais avanço, os espanhóis estão atentos a essas novas janelas de oportunidades, o que nos retira qualquer hipótese de adiarmos as decisões estruturantes indispensáveis, por muito difícil ou desagradáveis que elas tenham se ser”.

---

<sup>42</sup> Gomes, G.- “Portos Nacionais: Complementaridade/Diversidade, Sociedade de Geografia de Lisboa (13 Feb 02)

**BIBLIOGRAFIA**

**ANUÁRIO ESTADÍSTICO 2004**, Puertos del Estado de España

**ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE PORTUGAL 2004**, Instituto Nacional de Estatística

**COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS**, Relatório da Comissão estratégica dos Oceanos, 1.<sup>a</sup> ed., Junho 2004

**CUNHA, T.P.**, “A Importância Estratégica do Mar para Portugal”, Revista Nação e Defesa, nº108, Verão 2004, 2<sup>a</sup> Série

**DIAS, J.C.Q.**, Revista Logística Hoje, nº 60 – Jan Fev 06

**FELÍCIO, J.A.**, “Teoria do Porto”, Sociedade de Geografia de Lisboa, Comunicação apresentada em 13 Fevereiro de 2002

**GOMES, L.G.**- “Portos Nacionais: Complementaridade/Diversidade, Sociedade de Geografia de Lisboa, Comunicação apresentada em 13 Fevereiro de 2002

**MATIAS, V.**, “ O MAR, um Oceano de Oportunidades”, Cadernos Navais Nº13, Abril – Junho 2005

**MONGINHO, C.M.S.**, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXXV, Julho-Setembro 2005, pp. 563-581

**MOURA, B.C.**, Logística, Conceitos e Tendências, Centro Atlântico, Lisboa, Fevereiro 2006

**OLIVEIRA, D.C.C.**, Jornadas do Mar 2000, Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa, Actas do Colóquio , Lisboa, Escola Naval, pp 362 a 365

**POLÍTICA MARÍTIMO-PORTUÁRIA RUMO AO SÉCULO XXI**, Livro Branco, Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, Janeiro 1998

**RELATÓRIO E CONTAS DO EXERCÍCIO DE 2004**, Administração do Porto de Sines, 26 de Abril de 2005

**RIBEIRO, A.S.**, A Consciência Estratégica dos Oceanos, Revista Nação e Defesa, nº108, Verão 2004, 2<sup>a</sup> Série

**Ribeiro, J. M. Félix (2002)**, Portugal 2015. Internacionalização da Economia Portuguesa. Uma Reflexão Prospectiva. Departamento de Planeamento e

Prospectiva, Lisboa

**SILVA, J. R.**, "Um Olhar Sobre o Porto de Sines", O MAR Fonte de Desenvolvimento Sustentado, Ed. Salamandra, 2002

**SOARES, J.**, Revista "Mar", Out-Dez 2002

### SITES DA INTERNET

**[http://europa.eu.int/comm/transport/white\\_paper/documents/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/white_paper/documents/index_en.htm)**, LIVRO BRANCO, A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções, Comissão Europeia, DGET, acedido em 03 de Abril de 2006.

**[http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways\\_sea/doc/contribution/portugal\\_tra.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/contribution/portugal_tra.pdf)**, Motorways of the Sea – Implementation through Article 12a TEN-T, Outubro 2004, acedido em 03 de Abril de 2006

**[http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/doc/2004\\_07\\_05/com\\_2004\\_453\\_pt.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/doc/2004_07_05/com_2004_453_pt.pdf)**, COM(2004) 453 final, Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões relativa ao transporte marítimo de curta distância, Comissão Europeia, Julho 2004

**<http://www.bes.pt/iip.asp?svr=1009&etp=1&file=27656>**, Espírito Santo Research, Desenvolvimento Integrado das Infra-estruturas de Transporte em Portugal, Outubro 2004, acedido em 03 de Abril de 2006

**[http://www.gep-mopth.pt/download/otep\\_3.pdf](http://www.gep-mopth.pt/download/otep_3.pdf)**, Observatório Transfronteiriço Espanha/Portugal, 3º Relatório, MOPTC, Dezembro 2004, acedido em 03 de Abril de 2006

**<http://www.imarpor.pt/main/estat.htm>**, Movimento de mercadorias segundo o tipo de carga nos Portos principais e secundários de Portugal Continental (2003-2005), acedido em 03 de Abril de 2006

**<http://www.portodelisboa.pt/download/indicadores/public-2005.pdf>**, Elementos estatísticos relativos ao ano de 2005, Administração do Porto de Lisboa (APL), acedido em 03 de Abril de 2006

**[http://www.portodesetubal.pt/files/estatisticas\\_2005.pdf](http://www.portodesetubal.pt/files/estatisticas_2005.pdf)**, Relatório Estatístico Anual de 2005, Administração do porto de Setúbal e Sesimbra (APSS), acedido em 03 de Abril de 2006

**<http://www.portodeaveiro.pt>**, Relatório Estatístico de 2005, Administração do Porto de Aveiro (APA), acedido em 03 de Abril de 2006

**<https://www.apdl.pt/dinamicas/boletim/geral.php?lang=pt>**, Movimento Geral Acumulado 2005, Administração do Porto de Douro e Leixões APDL),, acedido em 12 de Abril de 2006.

**[http://www.portodesines.pt/pls/waps\\_portal/go](http://www.portodesines.pt/pls/waps_portal/go)**, Boletim estatístico 2005, Administração do Porto de Sines (APS), acedido em 03 de Abril de 2006.

**<http://socgeografia-lisboa.planetaclix.pt/transportes.htm>**, Conferência/Debate "Portos Nacionais – Complementaridade Versus Diversidade", Sociedade de Geografia de Lisboa- Secção de transportes, 13 de Fevereiro de 2002, acedido em 03 de Abril de 2006

**<http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/03/1322&format=HTML&aged=0&language=PT&guiLanguage=en>**, Rede Transeuropeia de Transporte (RTE-T), Comissão Europeia, acedido em 03 de Abril de 2006

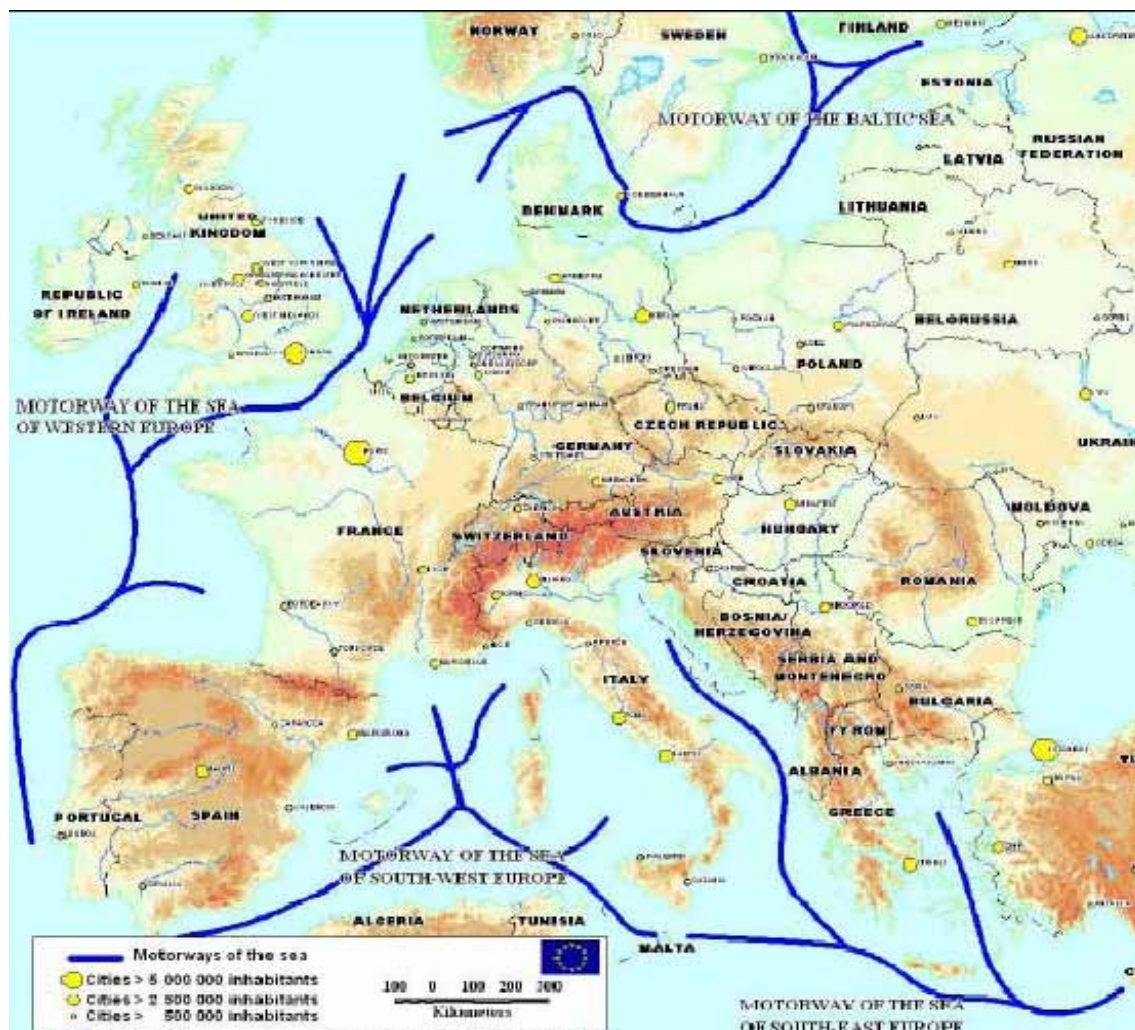
**[http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/summary\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/summary_en.htm)**, “ Programa “Marco Pólo (2003 -2010) Overview”, Comissão Europeia, DGTE, acedido em 03 de Abril de 2006

**[http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos\\_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/](http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/)**, Portal do Governo, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), Intervenções, acedido em 03 de Abril de 2006



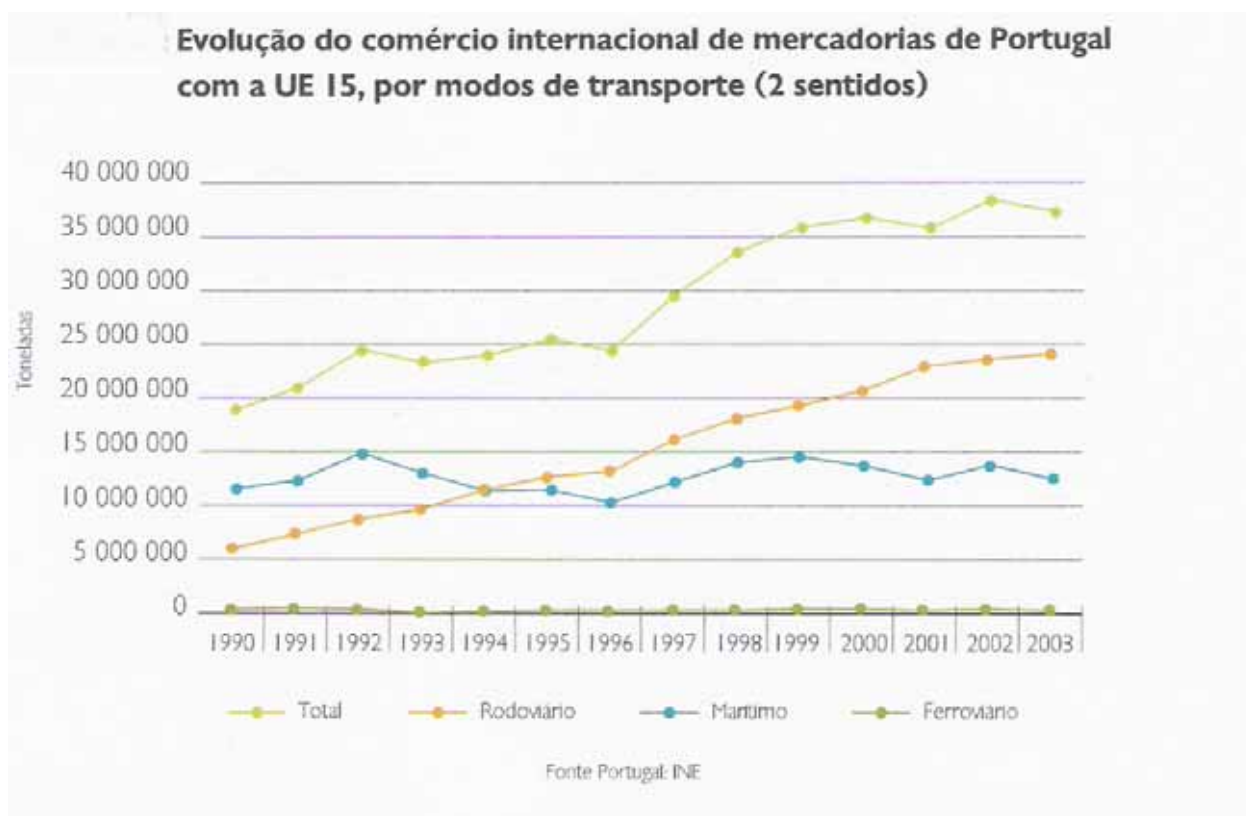
## ANEXO A

## AUTO ESTRADAS DO MAR



Fonte: Comissão Europeia

## ANEXO B



ANEXO C

M1 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS SEGUNDO O TIPO DE CARGA NOS PRINCIPAIS PORTOS DE PORTUGAL CONTINENTAL  
M1 - CARGO MOVEMENT ACCORDING TO THE TYPE OF GOODS IN MAIN PORTUGUESE CONTINENTAL PORTS

| MERCADORIAS (Merchandise)      | Porto de Lisboa (Lisbon Port) |            | Porto de Angra (Angra Port) |           | Porto da Liberdade (Lisbon Port) |            | Porto de Setúbal (Setúbal Port) |           | Porto de Sines (Sines Port) |            | TOTAL      |            |
|--------------------------------|-------------------------------|------------|-----------------------------|-----------|----------------------------------|------------|---------------------------------|-----------|-----------------------------|------------|------------|------------|
|                                | 2005                          | 2004       | 2003                        | 2002      | 2005                             | 2004       | 2003                            | 2002      | 2005                        | 2004       | 2003       | 2002       |
| Fontes (Sources):              | APDL                          | INE        | INE                         | INE       | APDL                             | INE        | INE                             | INE       | APDL                        | INE        | INE        | INE        |
| CARGA GERAL (GENERAL CARGO)    | 487.163                       | 461.576    | 533.115                     | 1.271.228 | 433.812                          | 444.134    | 487.740                         | 1.715.617 | 1.330.710                   | 22.771     | 46.915     | 23.210     |
| Fracionada (Conventional)      | 2.818.181                     | 2.333.511  | 2.531.847                   | 26        | 1                                | 1          | 1                               | 1         | 267.898                     | 641.287    | 641        | 1          |
| Conteinerizada (Containerised) | 9.168                         | 16.320     | 9.428                       | 1.452.228 | 1.280.300                        | 4.633.131  | 5.020.768                       | 5.701.333 | 2.335.339                   | 1.332.113  | 871.058    | 252.211    |
| Ro-Ro                          | 3.315.451                     | 3.355.897  | 3.603.439                   | 1.452.228 | 1.280.300                        | 4.633.131  | 5.020.768                       | 5.701.333 | 2.335.339                   | 1.332.113  | 871.058    | 252.211    |
| O.SOLIDOS (SOLIDS BULK)        | 2.302.441                     | 2.378.275  | 2.231.661                   | 1.416.231 | 1.006.695                        | 4.870.884  | 4.786.140                       | 3.224.207 | 2.893.489                   | 1.801.672  | 6.415.921  | 8.394.242  |
| LÍQUIDOS (LIQUIDS BULK)        | 1.715.881                     | 1.715.881  | 1.715.881                   | 694.881   | 866.233                          | 1.603.827  | 1.276.659                       | 1.482.387 | 1.335.104                   | 13.962.581 | 16.714.970 | 15.442.272 |
| TOTAL                          | 13.330.300                    | 12.862.666 | 13.716.516                  | 3.217.407 | 2.302.620                        | 11.322.065 | 11.263.283                      | 8.432.785 | 6.036.704                   | 24.829.311 | 22.433.802 | 20.833.189 |

PTM - OCEANOGRAPH

M2 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS SEGUNDO O TIPO DE CARGA NOS PORTOS SECUNDÁRIOS DE PORTUGAL CONTINENTAL  
M2 - CARGO MOVEMENT ACCORDING TO THE TYPE OF GOODS IN PORTUGUESE CONTINENTAL HARBOURS

| MERCADORIAS (MERCHANDISES)     | Porto de Viana do Castelo (Viana Port) |         | Porto da Foz |         | Porto de Penafiel |         | IPM DOURO |         | TOTAL   |         |
|--------------------------------|----------------------------------------|---------|--------------|---------|-------------------|---------|-----------|---------|---------|---------|
|                                | 2005                                   | 2004    | 2003         | 2002    | 2005              | 2004    | 2003      | 2002    | 2005    | 2004    |
| Fontes (Sources):              | IPM                                    | INE     | INE          | INE     | IPM               | INE     | IPM       | INE     | IPM     | INE     |
| CARGA GERAL (GENERAL CARGO)    | 175.574                                | 172.412 | 203.879      | 330.463 | 441.518           | 8.893   | 4.448     | 7.573   | 54.015  | 73.716  |
| Fracionada (Conventional)      | 141.882                                | 141.882 | 141.882      | 141.882 | 141.882           | 141.882 | 141.882   | 141.882 | 141.882 | 141.882 |
| Conteinerizada (Containerised) | 141.882                                | 141.882 | 141.882      | 141.882 | 141.882           | 141.882 | 141.882   | 141.882 | 141.882 | 141.882 |
| Ro-Ro                          | 175.574                                | 172.412 | 203.879      | 330.463 | 441.518           | 8.893   | 4.448     | 7.573   | 54.015  | 73.716  |
| O.SOLIDOS (SOLIDS BULK)        | 375.009                                | 397.292 | 641.425      | 441.443 | 413.317           | 333.387 | 17.582    | 17.110  | 17.110  | 17.110  |
| LÍQUIDOS (LIQUIDS BULK)        | 65.405                                 | 50.846  | 43.597       | 43.597  | 14.150            | 65.254  | 136.182   | 136.182 | 136.182 | 136.182 |
| TOTAL                          | 804.989                                | 419.603 | 794.971      | 913.428 | 880.810           | 40.637  | 51.862    | 161.355 | 54.015  | 73.716  |

Fontes: Administração Portuária (APL) e PTM no ano de 2005 e INE nos anos de 2004, 2003 e 2002, exceto para o Douro cujo fonte é PTM.  
\* Os dados de 2005 são provisórios.  
Source: Port Administration and PTM in the year of 2005 and National Statistical Institute in the years of 2004, 2003 and 2002, except for the Douro, whose source is PTM.  
\* 2005 data is provisional.

M3 - Mova Síntese de Movimentos de Mercadorias por tipo de carga nos portos de Portugal Continental - 2005, 2002 e 2001.  
M3 - SUMMARY MAP OF CARGO MOVEMENT ACCORDING TO THE TYPE OF GOODS IN THE PORTUGUESE CONTINENTAL PORTS

| MERCADORIAS                    | SÍNTESE / SUMMARY MAP |            |            |            |
|--------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|
|                                | 2005                  | 2004       | 2003       | 2002       |
| Fontes (Sources):              | APL e PTM             | INE        | INE        | INE        |
| CARGA GERAL (GENERAL CARGO)    | 4.240.391             | 4.457.160  | 6.143.267  | 6.250.893  |
| Fracionada (Conventional)      | 7.660.342             | 7.458.574  | 7.186.800  | 6.281.872  |
| Conteinerizada (Containerised) | 2.888.591             | 2.888.591  | 428.444    | 893.448    |
| Ro-Ro                          | 12.138.113            | 12.138.113 | 13.763.332 | 13.763.332 |
| O.SOLIDOS (SOLIDS BULK)        | 15.782.429            | 17.518.165 | 17.156.217 | 16.160.719 |
| LÍQUIDOS (LIQUIDS BULK)        | 30.189.661            | 27.188.117 | 26.465.618 | 25.275.515 |
| TOTAL                          | 61.220.401            | 67.584.116 | 65.786.487 | 64.530.375 |

|                                      |           |           |           |          |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| Variação de mercadorias movimentadas | 2005      | 2004      | 2003      | 2002     |
| VARIACÃO (Variation)                 | 3.715.418 | 1.778.429 | 1.774.137 | -618.628 |
| Variação em percentagem              | 6,45%     | 3,19%     | 3,28%     | -0,95%   |

VARIACÕES ANUAIS EM PERCENTAGEM DA CARGA MOVIMENTADA NOS PORTOS

|                             |       |       |       |        |
|-----------------------------|-------|-------|-------|--------|
| CARGA GERAL (GENERAL CARGO) | 2005  | 2004  | 2003  | 2002   |
| O.SOLIDOS (SOLIDS BULK)     | 4,35% | 6,85% | 1,70% | -0,48% |
| LÍQUIDOS (LIQUIDS BULK)     | 7,21% | 1,95% | 3,57% | 2,01%  |
| TOTAL                       | 5,65% | 3,19% | 3,28% | -0,95% |

Fontes: Administração Portuária (APL) e PTM no ano de 2005 e INE nos anos de 2004, 2003 e 2002, exceto para o Douro cujo fonte é PTM.  
\* Os dados de 2005 são provisórios.  
Source: Port Administration and PTM in the year of 2005 and National Statistical Institute in the years of 2004, 2003 and 2002, except for the Douro, whose source is PTM.  
\* 2005 data is provisional.



**ANEXO D**

IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

European Commission  
Mr. Stefan Tosthman  
Head Unit Intermodality  
Rue de la Loi  
B-1049 Bruxelles  
Belgique

| Your ref | re              | Ref No   | Date        |
|----------|-----------------|----------|-------------|
|          | Email Sept 2004 |          | 14 Oct 2004 |
|          |                 | Off. No. |             |

**Subject: Motorways of the Sea – Implementation through Article 12a TEN-T**

As requested in your e-mail, and after consulting the various bodies with an interest in the project, we would make the following observations on the Consultation Document:

Regarding the criteria for selecting motorways of the sea projects, we would draw your attention to the European added-value criterion, which evaluates projects on the basis of their contribution to modal shift and/or cohesion.

We are concerned that the evaluation based on cohesion has not been defined; we are not aware of any European Commission documents quantifying it.

We also consider it important, in the context of the work on larger projects, to explore and set out elements quantifying the criterion of cohesion, with regard to the outlying areas of the European territory.

It is essential that the TEN-T budget to be allocated to “motorways of the sea” should take into account the actual needs of the project in the context of the various corridors defined, as is the case in the Marco Polo II Programme.

It is also essential that there should be improved access for the port sector to the Structural and Cohesion Funds as well as to national and regional budgets to the extent of becoming one of the priority sectors. Only this approach, together with

support for the development of transport by rail and of rail access to ports, will help produce the modal shift needed to reduce road congestion.

Given Portugal's close historical and commercial ties with the countries of the Mediterranean, it is very important to point out the country's historical role as a link between the Atlantic and the Mediterranean via the natural interconnection between the motorways of the sea of western Europe and of south-west Europe, which covers the western Mediterranean, including Spain, France, Italy and Malta, and from there the connection to the south-east Europe corridor, bearing in mind also the need to overcome the natural physical obstacles of the Pyrenees and the Alps.

In these circumstances, Portugal must clearly form part of the motorway (of the sea) of south-west Europe.

Furthermore, in this context, the Iberian Peninsula must be dealt with as a whole, leaving the choice of individual projects on their own merit until the tender selection stage, which is a matter that we would wish to have corrected as soon as possible.

The criteria for the selection of projects at the European Commission level also need to be considered:

- Bearing in mind the flows in the various parts of Europe, the move towards the maritime mode must take into account the impact on road transport rather than its impact in absolute terms. Otherwise, only the countries of the centre of Europe would stand to benefit.
- On the other hand, the question of demonstrating the viability of a project in economic and financial terms after the start-up period should be taken as an absolute criterion for their eligibility rather than as a criterion for establishing a ranking which would give an advantage to those which appear more profitable, which might include only projects relating to ports in northern Europe.
- Investment in information systems and in the harmonisation and simplification of procedures for receiving and dispatching vessels and goods – a component which, though less visible, is just as important as physical accessibility, port infrastructure and equipment in terms of improving efficiency and productivity at ports and therefore of developing intermodal transport – should be taken not only as eligible, as is currently the case, but also as an element to differentiate between the various tenders by their level of innovation.

Finally, we refer to paragraph 9 of part 2.1 of the Consultation Document, which suggests that not all category A ports would at first be included in the network of

motorways of the sea. This raises concerns, bearing in mind that many of the quality criteria specified in point B of the annex are quite restrictive given the situation in the main Portuguese ports, which are not ready to meet all the requirements.

To that end, measures should be taken in the context of priority project No 21(which encompasses the four Motorways of the Sea projects) to ensure assistance for establishing minimum conditions for ports to operate within the framework of specific European short sea shipping transport projects in terms of sea and land access, physical infrastructure, information systems, safety and security.

Otherwise, the result will be an increased difference in the rates of development by comparison with the more advanced European ports which have more funding available for investment and for meeting the costs of implementing each of the selection criteria concerned.

In that connection, the PORTMOS – “Integration of the Portuguese Ports and Maritime Safety System in the Motorways of the Sea” project is essential for establishing equal conditions among the Portuguese ports in the European motorways of the sea network.

Yours sincerely,

Chairman of the Board of Directors

Eduardo da Silva Martins

Fonte:

[http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways\\_sea/doc/contribution/portugal\\_tra.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/contribution/portugal_tra.pdf)

## Apêndice A

## GLOSSÁRIO E ABREVIATURAS

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Baldeação                         | Transferência de mercadoria descarregada de um veículo e posteriormente carregada noutro                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| CEO                               | Comissão Estratégica dos Oceanos                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Cluster                           | Concentrações geográficas de empresas e instituições interligadas e que apresentam um invulgar sucesso competitivo num determinado campo de actuação.                                                                                                                                                                                                            |
| Deep Sea Shipping                 | Transporte marítimo de mercadorias a longas distâncias, normalmente associado ao cruzamento de oceanos                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Externalidade de transportes      | Custos associados aos processos de transporte que não são assumidos por nenhum dos intervenientes na cadeia de valor do transporte de mercadorias ou passageiros. As principais externalidades, na actualidade, relacionadas com o sistema de transportes estão ligadas aos custos ambientais, perdas devido a acidentes, ruído e congestão de infra estruturas. |
| Feeder                            | Navio ou serviço marítimo que se articula e serve outro navio ou rota principal, executando funções de fornecimento/distribuição de mercadorias com destino/origem nos navios ou rotas principais que serve.                                                                                                                                                     |
| Hinterlant                        | Território no interior de uma região costeira, que se encontra na zona de influência de um porto                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Hub                               | Porto que funciona como charneira das grandes linhas e consórcios de linhas, desempenhando funções chave nas redes de distribuição para extensos “ <i>hinterland</i> ” e para outros portos                                                                                                                                                                      |
| Navio de contentores Post-Panamax | Última geração de navios contentores, capazes de transportar vários milhares de TEU's                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Plataformas logísticas            | Pontos ou áreas de cadeias de transporte e logística onde se concentram actividades de carga, descarga, armazenamento, etiquetagem, etc. É uma zona delimitada no interior da qual se exercem, por diferentes operadores, todas as actividades relativas ao transporte, logística e distribuição de mercadorias.                                                 |
| Portos “Feeder”                   | Portos alimentados a partir das redes de portos “HUB”, por navios “feeder” de menor dimensão                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Porto seco                        | Terminal intermodal de mercadorias, rodo-ferroviário, situado no interior de um país e que possui uma ligação directa a um porto marítimo.                                                                                                                                                                                                                       |
| Ro-Ro ou Roll on-Roll off         | Transporte de mercadorias que se deslocam por meios próprios (p.ex: automóveis ou camiões) e podem ser                                                                                                                                                                                                                                                           |

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | embarcadas ou desembarcadas sem a necessidade de gruas ou outros sistemas de desembarque, em navios construídos especialmente para o efeito.                                                                                                                                                  |
| Transporte intermodal | Representa o movimento de mercadorias que utiliza dois ou mais modos de transporte, sem manipular a mercadoria nos intercâmbios de modo. O termo intermodalidade corresponde a um sistema em que dois ou mais modos de transporte intervêm no movimento de mercadorias de uma forma integrada |
| TEU                   | Unidade equivalente a um contentor de 20 pés                                                                                                                                                                                                                                                  |
| TMCD                  | Transporte Marítimo de Curta Distância (short sea shipping). Transporte marítimo ou fluvial de mercadorias e passageiros numa rota, que se estende por um oceano ou mar, mas em que nenhum oceano é totalmente cruzado                                                                        |
| Transhipment          | Transferência de mercadorias de um navio para outro, num porto de consolidação e distribuição de cargas.                                                                                                                                                                                      |
| ZAL                   | Zonas de Actividade Logística                                                                                                                                                                                                                                                                 |