



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Sexta-feira, 24 de dezembro de 2021

Número 248

## ÍNDICE

### Presidência da República

#### Decreto do Presidente da República n.º 105/2021:

Exonera a ministra plenipotenciária de 1.ª classe Maria Manuela Freitas Bairos do cargo de Embaixadora de Portugal em Nicósia . . . . . 3

#### Decreto do Presidente da República n.º 106/2021:

Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Joaquim Alberto de Sousa Moreira de Lemos do cargo de Embaixador de Portugal em Abu Dhabi . . . . . 4

#### Decreto do Presidente da República n.º 107/2021:

Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Fernando d'Orey de Brito e Cunha Figueirinhas do cargo de Embaixador de Portugal em Havana . . . . . 5

#### Decreto do Presidente da República n.º 108/2021:

Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Joaquim Alberto de Sousa Moreira de Lemos para o cargo de Embaixador de Portugal em Lima . . . . . 6

#### Decreto do Presidente da República n.º 109/2021:

Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Fernando d'Orey de Brito e Cunha Figueirinhas para o cargo de Embaixador de Portugal em Abu Dhabi . . . . . 7

#### Decreto do Presidente da República n.º 110/2021:

Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José Pedro Machado Vieira do cargo de Embaixador de Portugal em Díli . . . . . 8

#### Decreto do Presidente da República n.º 111/2021:

Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José Pedro Machado Vieira para o cargo de Embaixador de Portugal em Havana . . . . . 9

#### Decreto do Presidente da República n.º 112/2021:

Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Pedro Maria Santos Pessoa e Costa do cargo de Embaixador de Portugal em Luanda . . . . . 10

#### Decreto do Presidente da República n.º 113/2021:

Nomeia o ministro plenipotenciário de 2.ª classe Francisco Durão Ferreira Alegre Duarte para o cargo de Embaixador de Portugal em Luanda . . . . . 11

#### Decreto do Presidente da República n.º 114/2021:

Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Vítor Paulo da Costa Sereno do cargo de Embaixador de Portugal em Dacar . . . . . 12



**Decreto do Presidente da República n.º 115/2021:**

Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Vítor Paulo da Costa Sereno para o cargo de Embaixador de Portugal em Tóquio . . . . . 13

**Decreto do Presidente da República n.º 116/2021:**

Nomeia o ministro plenipotenciário de 2.ª classe Nuno Vaultier Mathias para o cargo de Embaixador de Portugal em Riade . . . . . 14

**Decreto do Presidente da República n.º 117/2021:**

Nomeia a ministra plenipotenciária de 1.ª classe Maria Manuela Freitas Bairos para o cargo de Embaixadora de Portugal em Díli . . . . . 15

**Presidência do Conselho de Ministros**

**Decreto-Lei n.º 120/2021:**

Procede ao ajustamento das classes 1 e 2 de veículos para efeitos de aplicação das tarifas de portagem . . . . . 16

**Decreto-Lei n.º 121/2021:**

Completa a transposição da Diretiva (UE) 2018/645, no âmbito da condução de veículos movidos a combustíveis alternativos . . . . . 19

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 182/2021:**

Altera a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026 . . . . . 21

**Finanças**

**Portaria n.º 318/2021:**

Define os critérios de seleção dos contribuintes cuja situação tributária deve ser acompanhada pela Unidade dos Grandes Contribuintes da Autoridade Tributária e Aduaneira e revoga a Portaria n.º 130/2016, de 10 de maio . . . . 131





## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 105/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Exonera a ministra plenipotenciária de 1.ª classe Maria Manuela Freitas Bairos do cargo de Embaixadora de Portugal em Nicósia.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É exonerada, sob proposta do Governo, a ministra plenipotenciária de 1.ª classe Maria Manuela Freitas Bairos do cargo de Embaixadora de Portugal em Nicósia.

Assinado em 15 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842557



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 106/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Joaquim Alberto de Sousa Moreira de Lemos do cargo de Embaixador de Portugal em Abu Dhabi.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Joaquim Alberto de Sousa Moreira de Lemos do cargo de Embaixador de Portugal em Abu Dhabi.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842573



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 107/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Fernando d'Orey de Brito e Cunha Figueirinhas do cargo de Embaixador de Portugal em Havana.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Fernando d'Orey de Brito e Cunha Figueirinhas do cargo de Embaixador de Portugal em Havana.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842613



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 108/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Joaquim Alberto de Sousa Moreira de Lemos para o cargo de Embaixador de Portugal em Lima.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Joaquim Alberto de Sousa Moreira de Lemos para o cargo de Embaixador de Portugal em Lima.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842621



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 109/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Fernando d'Orey de Brito e Cunha Figueirinhas para o cargo de Embaixador de Portugal em Abu Dhabi.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Fernando d'Orey de Brito e Cunha Figueirinhas para o cargo de Embaixador de Portugal em Abu Dhabi.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842646



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 110/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José Pedro Machado Vieira do cargo de Embaixador de Portugal em Díli.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José Pedro Machado Vieira do cargo de Embaixador de Portugal em Díli.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842662





## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 111/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José Pedro Machado Vieira para o cargo de Embaixador de Portugal em Havana.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José Pedro Machado Vieira para o cargo de Embaixador de Portugal em Havana.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842687



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 112/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Pedro Maria Santos Pessoa e Costa do cargo de Embaixador de Portugal em Luanda.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Pedro Maria Santos Pessoa e Costa do cargo de Embaixador de Portugal em Luanda.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842702



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 113/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Nomeia o ministro plenipotenciário de 2.ª classe Francisco Durão Ferreira Alegre Duarte para o cargo de Embaixador de Portugal em Luanda.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 2.ª classe Francisco Durão Ferreira Alegre Duarte para o cargo de Embaixador de Portugal em Luanda.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842735



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 114/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Exonera o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Vítor Paulo da Costa Sereno do cargo de Embaixador de Portugal em Dacar.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Vítor Paulo da Costa Sereno do cargo de Embaixador de Portugal em Dacar.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842776



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 115/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Vítor Paulo da Costa Sereno para o cargo de Embaixador de Portugal em Tóquio.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Vítor Paulo da Costa Sereno para o cargo de Embaixador de Portugal em Tóquio.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842808



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 116/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Nomeia o ministro plenipotenciário de 2.ª classe Nuno Vaultier Mathias para o cargo de Embaixador de Portugal em Riade.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 2.ª classe Nuno Vaultier Mathias para o cargo de Embaixador de Portugal em Riade.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842816



## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

### Decreto do Presidente da República n.º 117/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Nomeia a ministra plenipotenciária de 1.ª classe Maria Manuela Freitas Bairos para o cargo de Embaixadora de Portugal em Díli.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeada, sob proposta do Governo, a ministra plenipotenciária de 1.ª classe Maria Manuela Freitas Bairos para o cargo de Embaixadora de Portugal em Díli.

Assinado em 16 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

114842832



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-Lei n.º 120/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Procede ao ajustamento das classes 1 e 2 de veículos para efeitos de aplicação das tarifas de portagem.

Por razões decorrentes do progresso técnico, verifica-se que, quanto aos modernos sistemas de gestão de tração dos veículos, e aos modos de acionamento dos eixos motores de tração elétrica, os veículos híbridos ou integralmente elétricos podem vir a ser, de forma progressivamente mais generalizada, considerados como veículos com tração às quatro rodas permanente ou inserível, nos termos e para os efeitos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, impedindo assim a sua reclassificação na classe 1 de portagens ao abrigo daquele diploma.

Considerando que estas tipologias de veículos são menos poluentes e energeticamente mais eficientes e que, tendencial e progressivamente, virão mesmo a substituir os veículos com motores de combustão interna e tração mecânica, não faz sentido que sejam negativamente discriminados na possibilidade de reclassificação na classe 1 de portagens, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro.

O impulso significativo que os veículos híbridos e elétricos tiveram nos últimos anos no nosso país é bem patente. A título de exemplo, salienta-se que, à data, estão matriculados em Portugal mais de 150 000 veículos híbridos e elétricos, dos quais cerca de 42 000 são integralmente elétricos. Ainda que a esmagadora maioria deste universo seja constituída por veículos que, apresentando uma altura medida à vertical do primeiro eixo abaixo de 1,1 m, são por definição veículos da classe 1 de portagens, sem necessidade de qualquer processo de reclassificação, a verdade é que, para aqueles cuja altura está entre 1,1 m e 1,3 m, e que, portanto, poderiam ser eventualmente objeto de reclassificação ao abrigo do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, a situação é menos clara.

De facto, a evolução tecnológica que está associada aos veículos híbridos e elétricos, em matéria de sistemas de gestão de tração, e as formas e momentos de acionamento de um segundo eixo motor, vieram colocar novamente na ordem do dia o tema da reclassificação de veículos na classe 1 de portagens, quando está eventualmente em causa a tração às quatro rodas permanente ou inserível. O que aparentemente impossibilita que os veículos híbridos ou totalmente elétricos, com dois eixos motores, possam ser reclassificados como classe 1, quando têm uma altura medida na vertical do primeiro eixo acima dos 1,1 m, é o facto de poderem ser considerados como tração às quatro rodas inserível.

Uma característica particular dos veículos híbridos é que tanto funcionam com combustível fóssil, como funcionam eletricamente, em geral de forma alternada, mas por vezes em simultâneo. No caso dos veículos elétricos, a possibilidade de acionamento de um segundo eixo motor elétrico, é também comum.

Ora, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, quer «os veículos ligeiros de passageiros e mistos, com dois eixos, peso bruto superior a 2300 kg e igual ou inferior a 3500 kg, com lotação igual ou superior a cinco lugares e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo do veículo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m», quer «os veículos ligeiros de passageiros, mistos ou mercadorias, com dois eixos, peso bruto superior igual ou inferior a 2300 kg, e uma altura, medida à vertical do primeiro eixo, igual ou superior a 1,10 m e inferior a 1,30 m», e «desde que não apresentem tração às quatro rodas permanente ou inserível», «pagam a tarifa de portagem relativa à classe 1 quando utilizem o sistema de pagamento automático».

Se é verdade que estes modelos híbridos têm dois eixos motores, o mesmo podendo ocorrer nos veículos totalmente elétricos, já não é verdade que eles possam ser considerados como veículos de passageiros com tração às quatro rodas permanente ou inserível para efeitos da sua exclusão da possibilidade de reclassificação em classe 1 e pagamento de tarifa de portagem correspondente, uma vez que a transição de um motor para o outro motor, ou a utilização simultânea





dos dois eixos motores, é feita eletronicamente pelo próprio veículo, independentemente da vontade do condutor.

Fica, assim, claro que a aplicação de um motor elétrico no eixo traseiro dos veículos híbridos ou nos dois eixos de um veículo totalmente elétrico não tem como objetivo transformar o veículo num modelo 4 x 4, na aceção tradicional de veículo todo o terreno, mas apenas melhorar a sua performance ambiental, numa ótica de otimização de consumos, e garantir maior segurança na circulação do veículo, em determinadas circunstâncias.

Em face disto, tendo presente que estes veículos são o produto de uma evolução tecnológica, que teve como principal objetivo diminuir a emissão de gases poluentes e aumentar a eficiência energética, o presente diploma visa clarificar a situação dos veículos híbridos e elétricos no que à sua reclassificação em classe 1 para efeitos de pagamento de portagens diz respeito.

Concomitantemente, pelo presente decreto-lei procede-se também à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, na sua redação atual, de modo a suprimir do n.º 3 do artigo 4.º-A deste diploma a referência ao prazo máximo definido na portaria a que se refere o n.º 2 do artigo 17.º do Regulamento da Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de março, na sua redação atual, para que o mesmo passe a constar exclusivamente da referida portaria, assim suprimindo a redundância, e dando conformidade ao disposto na referida disposição legal.

Foi promovida a audição da Associação do Comércio Automóvel de Portugal.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede:

a) À terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, na sua redação atual, que procede à alteração ao Decreto-Lei n.º 54/2005, de 3 de março, que aprovou o Regulamento de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis e estabelece a instalação obrigatória de um dispositivo eletrónico de matrícula em todos os veículos automóveis e seus reboques, em todos os motociclos e os triciclos autorizados a circular em infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxa de portagem;

b) À primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, que procede ao ajustamento das classes 1 e 2 de veículos para efeitos de aplicação das tarifas de portagem por quilómetro de autoestrada.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio

O artigo 4.º-A do Decreto-Lei n.º 112/2009, de 18 de maio, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º-A

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....



3 — O pagamento previsto na alínea d) do n.º 1 é efetuado no prazo máximo definido na portaria a que se refere o n.º 2 do artigo 17.º do Regulamento, devendo o proprietário da viatura assegurar a efetivação do mesmo nas modalidades regulamentadas.

- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....
- 7 — .....
- 8 — .....»

### Artigo 3.º

#### Alteração ao Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 71/2018, de 5 de setembro, passa a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 2.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....

3 — Para efeitos dos números anteriores, a exigência da não apresentação de tração às quatro rodas permanente ou inserível aplica-se à tração mecânica, não sendo considerados para tal efeito os eixos que apresentem tração elétrica.»

### Artigo 4.º

#### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, com exceção do artigo anterior, que entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de novembro de 2021. — *António Luís Santos da Costa* — *Hugo Santos Mendes*.

Promulgado em 18 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

114841106



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-Lei n.º 121/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Completa a transposição da Diretiva (UE) 2018/645, no âmbito da condução de veículos movidos a combustíveis alternativos.

Portugal é um dos países da União Europeia mais vulneráveis às alterações climáticas e os seus impactos afetam-nos já no presente. Para limitar tais impactos é necessário reduzir ativamente as emissões de gases de efeito de estufa e dióxido de carbono, rumo à neutralidade carbónica do país até 2050.

Tendo em vista estes objetivos, bem como o da promoção da utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos, o presente decreto-lei dá a possibilidade aos titulares de carta de condução da categoria B de conduzir veículos com mais de 3500 kg, desde que movidos a combustíveis alternativos.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente decreto-lei procede à sexta alteração ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 37/2014, de 14 de março, 40/2016, de 29 de julho, 151/2017, de 7 de dezembro, 2/2020, de 14 de janeiro, e 102-B/2020, de 9 de dezembro, completando a transposição para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2018/645, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de abril de 2018, na parte relativa à promoção da possibilidade de condução de veículos, com mais de 3500 kg, movidos a combustíveis alternativos por titulares de carta de condução da categoria B.

#### Artigo 2.º

##### Alteração ao Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir

O artigo 21.º do Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 21.º

[...]

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — A condução de veículos movidos a combustíveis alternativos, definidos nos termos do regulamento que fixa os pesos e as dimensões máximos autorizados para os veículos em circulação, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 132/2017, de 11 de outubro, desde que aqueles apresentem uma massa máxima autorizada superior a 3500 kg, mas não superior a 4250 kg, e sejam afetos ao transporte de mercadorias sem reboque, pode ser efetuada por titulares de uma carta de condução da categoria B emitida há, pelo menos, dois anos, desde que a massa que excede os 3500 kg se deva exclusivamente ao excesso de massa que o sistema de propulsão apresenta em relação ao sistema de propulsão de um veículo com as mesmas dimensões, mas equipado com um motor de



combustão interna convencional, de ignição comandada ou de ignição por compressão, e desde que a capacidade de carga não seja superior à desse mesmo veículo.»

Artigo 3.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 9 de dezembro de 2021. — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Francisca Eugénia da Silva Dias Van Dunem* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes* — *Jorge Moreno Delgado*.

Promulgado em 19 de dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 21 de dezembro de 2021.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

114841122



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 182/2021

*Sumário:* Altera a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026.

O XXI Governo Constitucional aprovou, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, a qual definiu objetivos estratégicos e metas concretas que combinam o realismo e a ambição, binómio no qual assenta o novo impulso de desenvolvimento pretendido para o sistema portuário do continente.

A referida estratégia visa a dinamização da atividade portuária e a simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia através da transformação do potencial existente em crescimento económico e emprego.

Com efeito, as zonas portuárias têm sido, ao longo dos anos, áreas urbanas fulcrais da cidade, cujo reordenamento constante apela às capacidades específicas de inovação de todos os seus agentes, numa lógica de colaboração. Os portos nacionais são um motor essencial do desenvolvimento do país e devem ser agentes de mudança e evolução, apostando-se, para o efeito, nas plataformas digitais, na automação, na robotização e nas energias limpas.

A pandemia da doença COVID-19 originou uma crise de saúde pública com grandes impactos a nível social e económico, a que tem sido necessário dar resposta através de um conjunto significativo de medidas de apoio social e económico. Neste contexto, foi recentemente aprovado o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), documento estratégico que integra reformas estruturais fundamentais para colmatar os impactos negativos da crise provocada pela pandemia e garantir um futuro resiliente para Portugal. O PRR é complementar da Estratégia Portugal 2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, de 13 de novembro, constituindo estes os referenciais estratégicos para as opções estruturais do nosso país ao longo da década.

Neste âmbito, a componente 10 do PRR, dedicada à área do mar, prevê expressamente a presente alteração legislativa, integrada numa reforma do ecossistema de infraestruturas de suporte à economia azul, tendo em vista o lançamento de um novo ecossistema de inovação e capacitação da economia do mar descarbonizadora, a partir de um *Hub Azul* de infraestruturas em rede. Este *Hub Azul* será constituído por polos em zonas portuárias com acesso direto ao mar, e estará assente num modelo de negócio dinamizador da transferência de conhecimento e tecnologia entre os atores da cadeia de valor.

Em paralelo, a criação de plataformas de aceleração tecnológica nos portos corresponde a uma das medidas estabelecidas no Programa do XXII Governo Constitucional, que determina que Portugal maximize os *Port Tech Clusters*, potenciando os portos como ecossistemas de inovação para a economia azul, congregando no mesmo espaço *startups*, empresas maduras e centros de inovação e desenvolvimento.

Face ao exposto, importa adequar a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026 ao PRR, alargando o âmbito da rede *Port Tech Clusters* aos setores da bioeconomia azul em linha com os documentos estratégicos e de ação europeus e nacionais em matéria de Bioeconomia Sustentável.

Assim:

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

1 — Alterar os n.ºs 2, 5 e 6 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, que passam a ter a seguinte redação:

«2 — [...]

a) [...]

b) [...]



c) Criar e dotar os portos de plataformas de aceleração tecnológica e áreas específicas de apoio a novas atividades no mar, no seio do *Hub Azul*, designadamente nos domínios da energia renovável de fonte ou localização oceânica, da aquicultura em mar aberto (*offshore*), da robótica, dos cabos submarinos e da bioeconomia.

5 — Determinar que a assunção de compromissos no âmbito da execução de medidas e ou projetos previstos no anexo II à presente resolução e da qual faz parte integrante, depende de fundos disponíveis por parte das entidades públicas e privadas competentes e da comparticipação da União Europeia, estando assegurado o financiamento através do PRR designadamente no que diz respeito aos objetivos estratégicos C2 e C3, previstos no n.º 4 do anexo I à presente resolução, bem como dos investimentos associados ao ponto 6.4. do Plano de Ação para a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026.

6 — Atribuir ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas a responsabilidade pela implementação da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, incluindo a execução das medidas nela preconizadas e de outras que se revelem necessárias ao cumprimento dos seus objetivos.»

2 — Alterar o anexo I à Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, o qual passa a ter a redação constante do anexo à presente resolução e da qual faz parte integrante.

3 — Estabelecer que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 18 de novembro de 2021. — O Primeiro-Ministro,  
*António Luís Santos da Costa*.

## ANEXO

(a que se refere n.º 2)

«ANEXO I

(a que se refere o n.º 1)

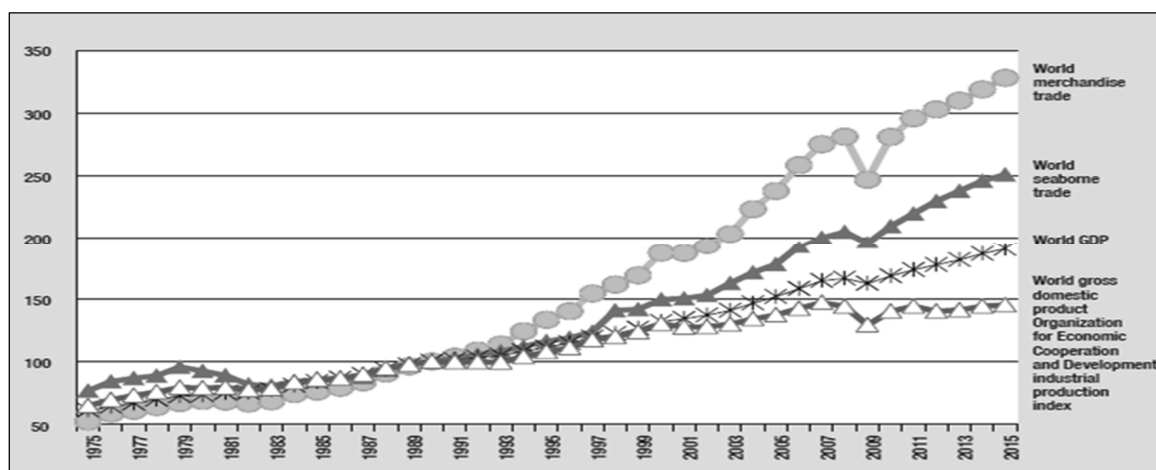
Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais  
do Continente - Horizonte 2026

## 1 - Enquadramento geral

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

No período de 1990 a 2008 o volume do comércio mundial duplicava face ao crescimento do produto interno bruto (PIB) mundial. De acordo com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) verifica-se uma tendência para o enfraquecimento da relação entre o crescimento do comércio mundial e o PIB mundial, com implicações de longo prazo para o comércio marítimo e transporte marítimo mundial.

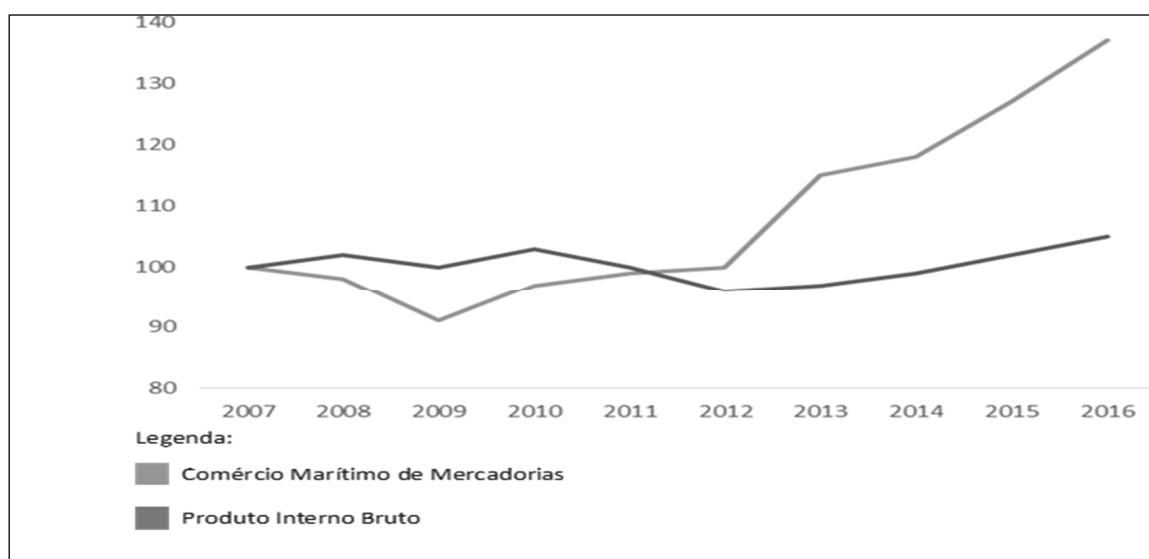
Figura 1 - Evolução de indicadores mundiais



Fonte: UNCTAD, 2016.

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

Figura 2 - Evolução comércio marítimo de mercadorias vs PIB nacional



Fonte: Pordata 2016.

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



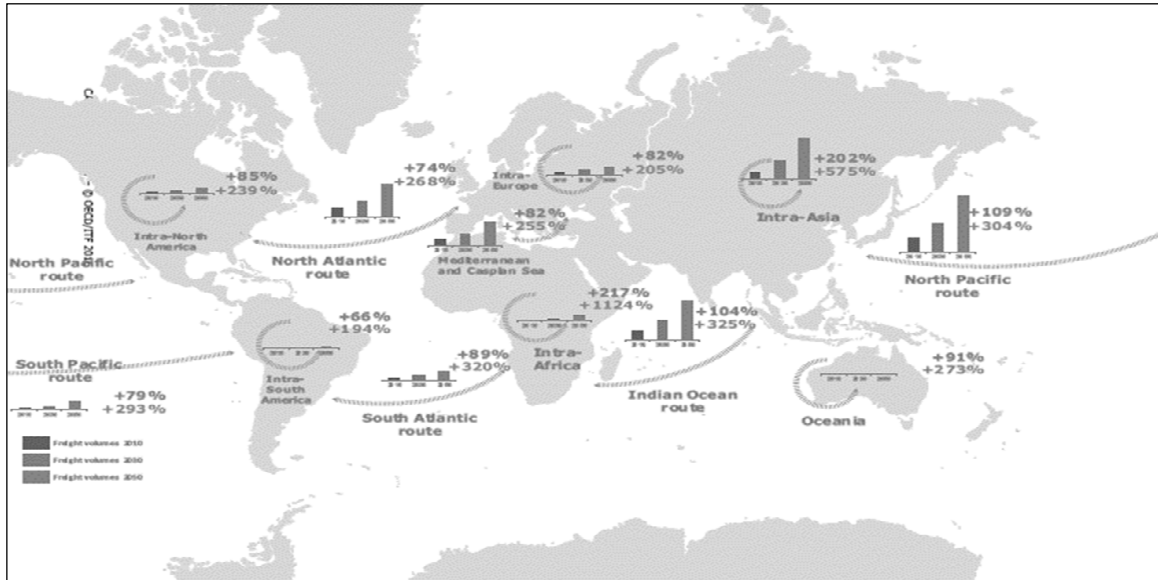
Assim, apontam-se novos fatores que impactam na matriz do comércio marítimo mundial dos próximos anos: crescimento do comércio na rota Sul-Sul; a iniciativa chinesa «*One Belt, One Road*», a expansão do Canal do Panamá e do Canal do Suez em paralelo com o decorrer da 4.ª revolução industrial, a «*Big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

#### Novas geografias do comércio mundial

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

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

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



Fonte: OCDE, 2016.

Sequentemente as rotas comerciais tradicionais serão alvo de uma mudança devido ao expectável crescimento das economias emergentes (cerca de 17 % média anual de crescimento esperada), a par da crescente importância da rota Estados Unidos da América (EUA) - China bem como do aumento de intensidade de comércio no Oceano Índico, Mediterrâneo e Mar Cáspio e que refletem a alteração do centro de gravidade económico para a Ásia. No entanto, mesmo perspetivando um menor crescimento do corredor intraeuropeu, este continuará a ser, em termos absolutos, um dos mais ativos corredores de transporte de mercadorias no mundo.

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

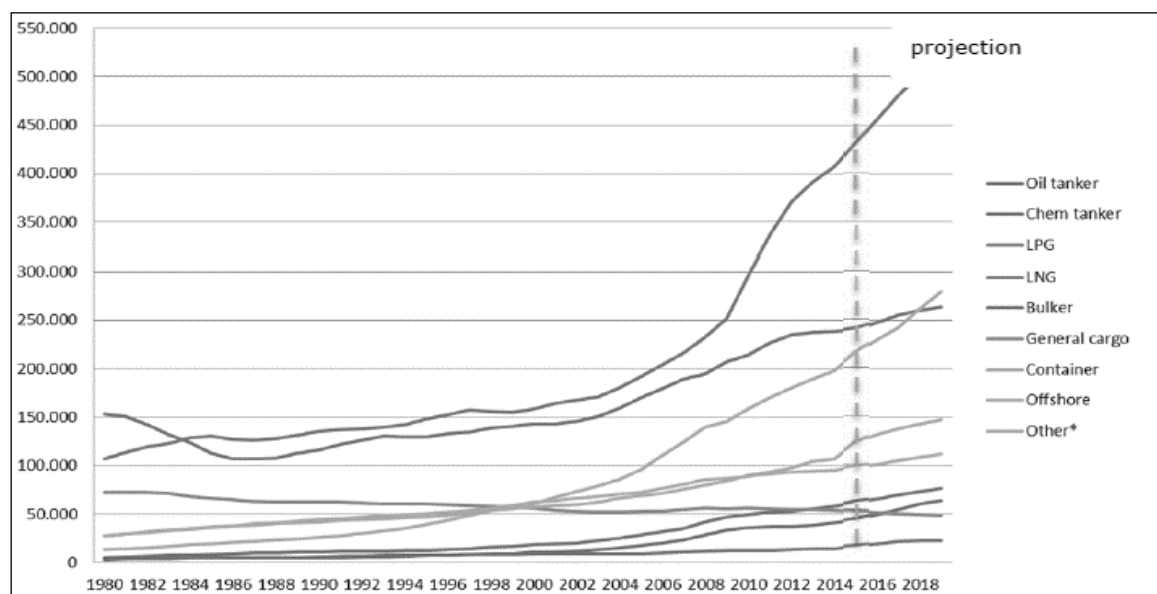
Contentorização: Sinónimo de globalização

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

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

Crescimento da frota mundial

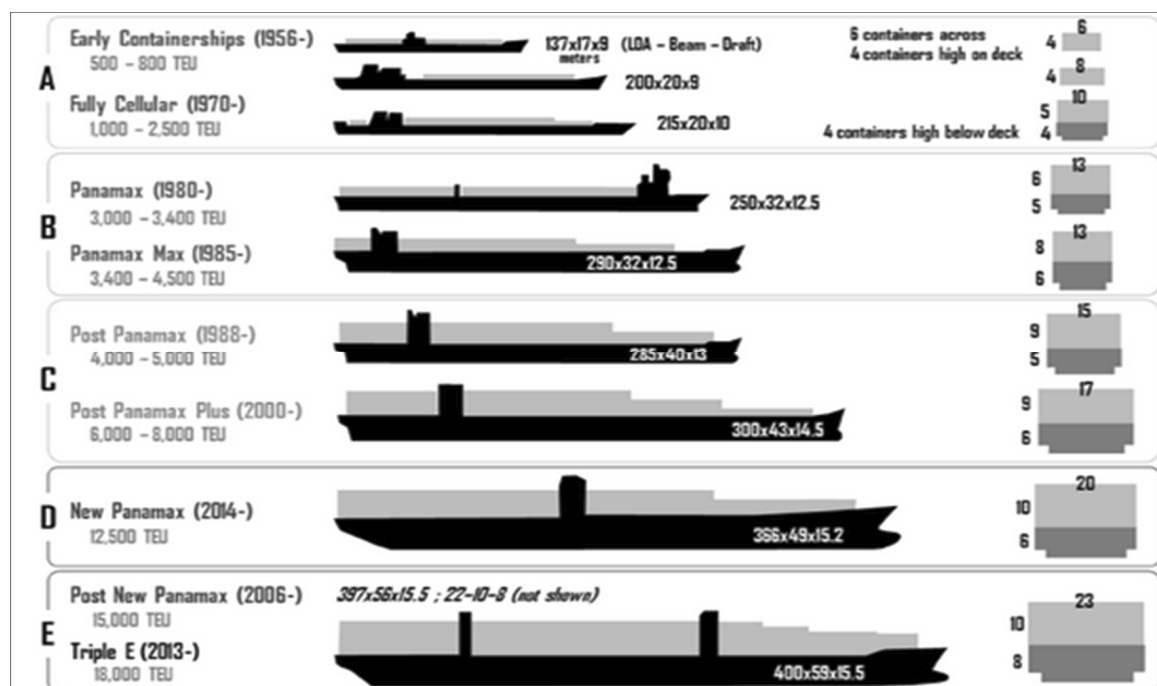
Em consequência do crescimento económico e do aumento do comércio marítimo entre 1980 e 2014, a frota mundial aumentou 44 % em termos de número de navios e em 185 % em termos de dimensão do navio (expresso em arqueação bruta como o volume do navio total, incluindo o superestrutura e acomodações).

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

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

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

Figura 4 - Progressivo aumento na dimensão dos navios



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

### Contexto europeu do transporte marítimo

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

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

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

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

	Imports	Exports	Total trade
<b>EU*</b>	<b>53.0</b>	<b>48.1</b>	<b>50.5</b>
<b>Belgium</b>	<b>49.4</b>	<b>44.7</b>	<b>47.3</b>
<b>Bulgaria</b>	<b>51.1</b>	<b>50.9</b>	<b>51.0</b>
<b>Czech Republic</b>	<b>0.4</b>	<b>27.0</b>	<b>12.4</b>
<b>Denmark</b>	<b>58.5</b>	<b>46.4</b>	<b>50.8</b>
<b>Germany</b>	<b>46.2</b>	<b>53.3</b>	<b>50.5</b>
<b>Estonia</b>	<b>39.8</b>	<b>44.2</b>	<b>42.2</b>
<b>Ireland</b>	<b>34.6</b>	<b>23.9</b>	<b>27.2</b>
<b>Greece</b>	<b>77.9</b>	<b>75.8</b>	<b>77.1</b>
<b>Spain</b>	<b>74.9</b>	<b>72.8</b>	<b>74.0</b>
<b>France</b>	<b>52.3</b>	<b>41.6</b>	<b>46.6</b>
<b>Croatia</b>	<b>45.0</b>	<b>24.7</b>	<b>35.0</b>
<b>Italy</b>	<b>66.6</b>	<b>55.9</b>	<b>60.7</b>
<b>Cyprus</b>	<b>87.0</b>	<b>68.8</b>	<b>80.1</b>
<b>Latvia</b>	<b>25.1</b>	<b>29.1</b>	<b>27.3</b>
<b>Lithuania</b>	<b>58.3</b>	<b>27.7</b>	<b>42.4</b>
<b>Luxembourg</b>	<b>9.9</b>	<b>38.9</b>	<b>18.6</b>
<b>Hungary</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>
<b>Malta</b>	<b>78.0</b>	<b>52.0</b>	<b>67.3</b>
<b>Netherlands</b>	<b>62.7</b>	<b>49.0</b>	<b>58.1</b>
<b>Austria</b>	<b>23.0</b>	<b>37.0</b>	<b>30.8</b>
<b>Poland</b>	<b>51.9</b>	<b>37.6</b>	<b>45.9</b>
<b>Portugal</b>	<b>83.0</b>	<b>79.0</b>	<b>81.0</b>
<b>Romania</b>	<b>54.3</b>	<b>59.4</b>	<b>56.9</b>
<b>Slovenia</b>	<b>64.5</b>	<b>26.4</b>	<b>46.9</b>
<b>Slovakia</b>	<b>38.0</b>	<b>44.9</b>	<b>40.8</b>
<b>Finland</b>	<b>65.1</b>	<b>56.9</b>	<b>60.2</b>
<b>Sweden</b>	<b>56.0</b>	<b>42.8</b>	<b>48.3</b>
<b>United Kingdom</b>	<b>49.4</b>	<b>41.1</b>	<b>45.5</b>

Fonte: Eurostat, 2016.



### Contexto ibérico dos principais portos

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

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



Fonte: PortEconomics, 2016

### Competir num mercado global fortemente concentrado

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



As três novas alianças recentemente anunciadas, a 2M Alliance: Maersk, MSC; a The Alliance: NYK, MOL, K Line, Yang Ming, Hapag-Lloyd/UASC e a Ocean Alliance: CMA CGM, Evergreen, OOCL e COSCO Shipping controlam 77,2 % da capacidade global de contentores e 96 % do comércio na rota «*East-West*», passando a controlar quase metade da frota mundial do segmento de mercado de contentores. A «*Ocean Alliance*» oferecerá o maior número de serviços (40 serviços/*loops*), seguida da «*The Alliance*» com 32 serviços e a «2M» com 25 serviços. Tal concentração poderá levar a uma consolidação ainda maior do setor e, como tal, esta mudança avizinha-se como um grande desafio para o setor portuário, uma vez que se incorre o risco de perda de serviços marítimos e da carga contentorizada que habitualmente movimentam. É nesse contexto de incerteza que as projeções de tráfego para a carga contentorizada revelam alguma dúvida, fruto da otimização de serviços que poderá e deverá ocorrer, pelo que a OCDE atenta que a consolidação das alianças marítimas poderá traduzir-se num crescimento do tráfego de «*transhipment*», reforçando o risco de uma projeção de fluxos de tráfego muito variável.

#### Novos desafios para os portos

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

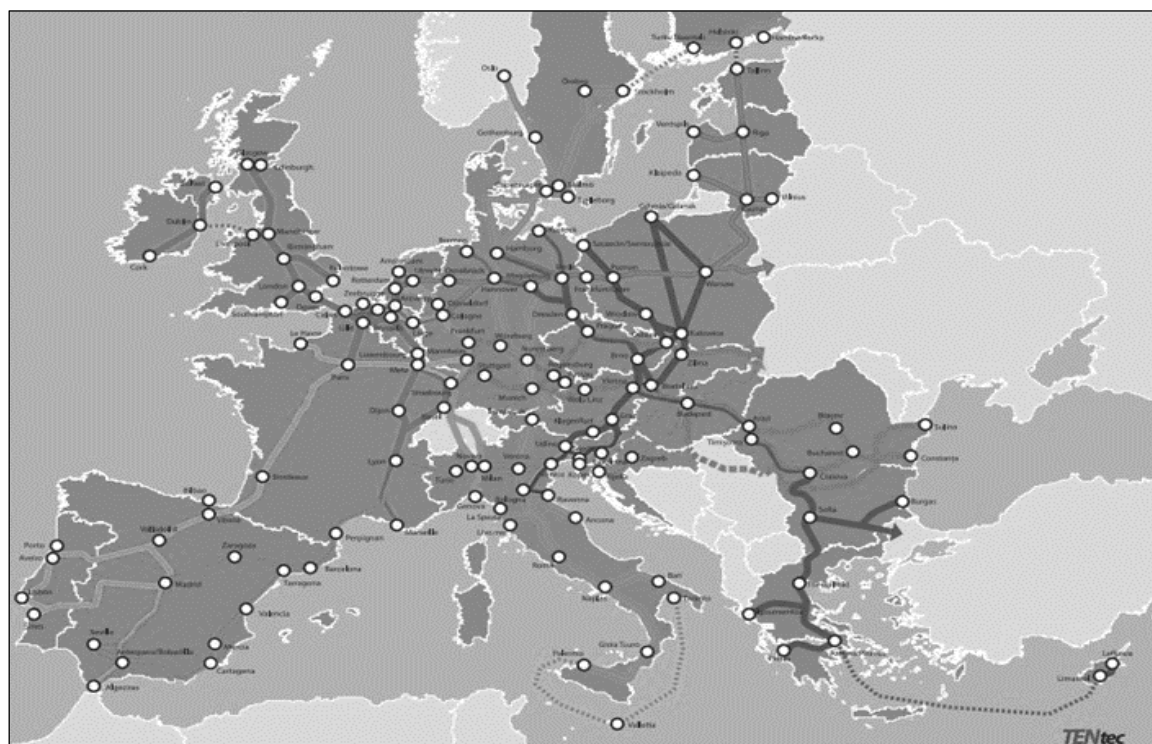
As dimensões dos navios aumentarão a dependência e importância do denominado transporte «*feederings*» ou transporte «de alimentação» como componente da cadeia de transporte. A escolha do porto com capacidade de resposta operacional a este desafio físico será decisiva uma vez que serão substituídos portos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

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

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

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

Figura 7 - Corredores da RTE-T - Rede Principal



Fonte: DG MOVE, Comissão Europeia 2014.

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

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

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



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

A vantagem geoestratégico-marítima de Portugal

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

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

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

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

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

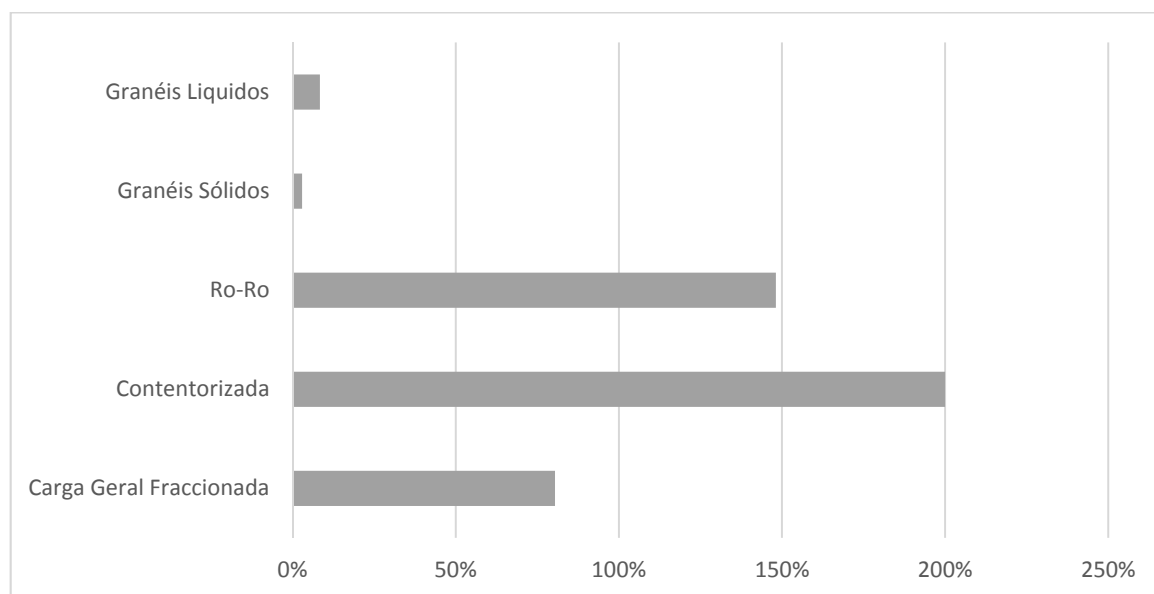
Uma década de crescimento nos principais portos comerciais do Continente: 2005-2015

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

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

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

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

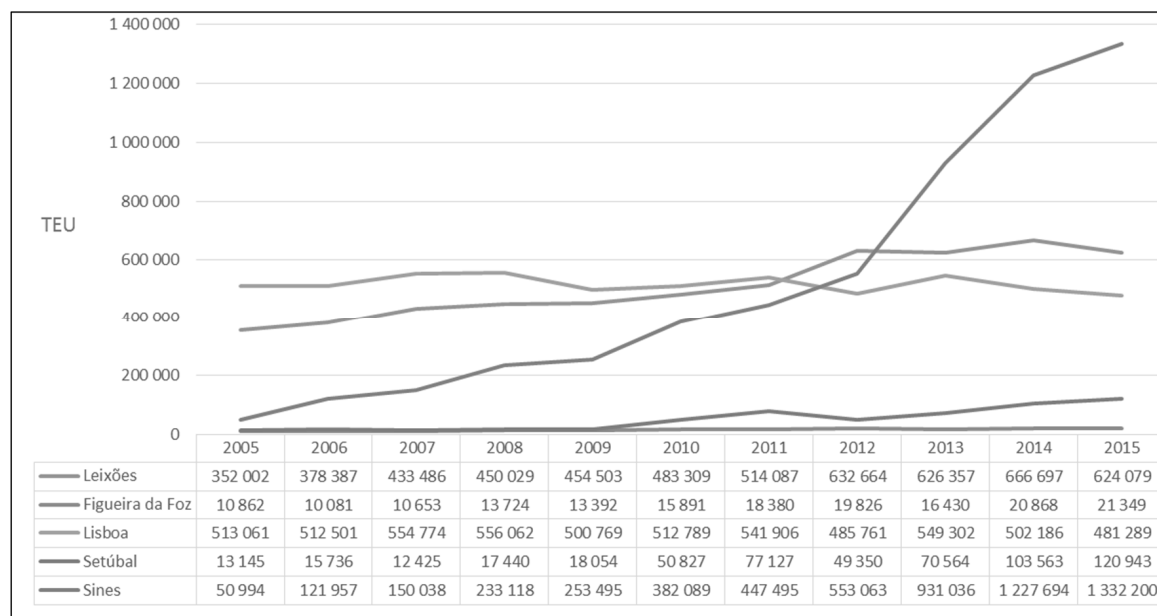


Fonte: APDL, S. A., APA, S. A., APFF, S. A., APL, S. A., APSS, S. A. e APS, S. A.; 2017

#### Evolução da carga contentorizada na última década

Atenta a importância crescente do segmento de carga contentorizada na atividade dos principais portos comerciais do continente e ante as perspectivas do seu crescimento a nível mundial, importa salientar a evolução deste segmento nos portos que movimentam esta tipologia de carga. Observando os gráficos que se seguem, importa sobretudo relevar o crescimento exponencial do segmento de contentores em Sines com uma taxa de crescimento de 2512 %, seguida dos Portos de Setúbal (820 %), Figueira da Foz (97 %) e Leixões (77 %). No que respeita o movimento de contentores no Porto de Lisboa, o clima de instabilidade laboral vivido nos últimos 4 anos por efeito da greve ocorrida em Lisboa (desde agosto de 2012 a junho 2016) reflete o recuo verificado (quebra de 6 %) na última década, tendo este gerado o desvio de serviços de linha regular, não só para outros portos nacionais, mas também para portos de Espanha. Pese embora esta quebra, assinala-se uma taxa de crescimento anual de 12 % no segmento de carga contentorizada no período em análise.

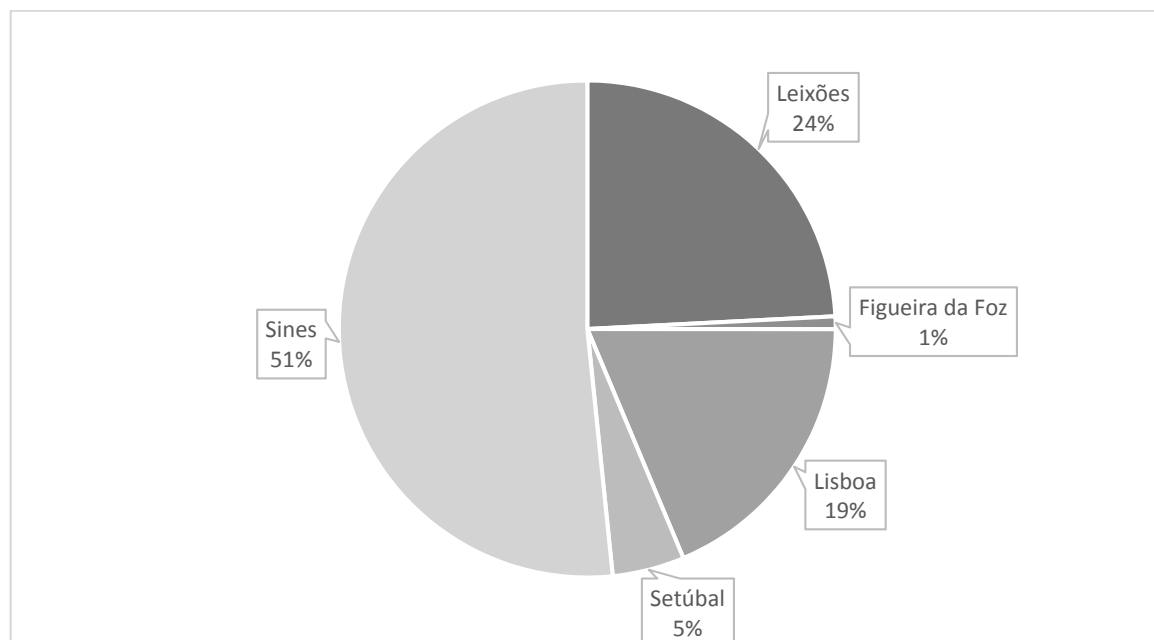
Gráfico 3 - Evolução da carga contentorizada (TEU) entre 2005 e 2015 nos principais portos comerciais do Continente



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

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

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



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

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

Ante o exposto, e tendo como base o panorama de crescimento da última década e as novas tendências de mercado do transporte marítimo mundial aliadas às previsões de cada um dos portos visados neste documento, apresenta-se uma prospetiva do movimento de mercadorias para a próxima década com o horizonte 2026, sob três cenários de projeção: A) Cenário pessimista: perspetiva conservadora de crescimento de tráfego ante fatores negativos ou menos positivos que poderão condicionar o crescimento de cada porto; B) Cenário moderado: perspetiva menos conservadora mas que pressupõe a realização de parte das iniciativas estratégicas delineadas para a próxima década; e C) Cenário otimista: perspetiva que visiona execução das iniciativas estratégicas de cada porto elencadas pela concretização dos projetos e investimento previstos na «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026».



Todos os cenários contemplam os seguintes pressupostos:

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

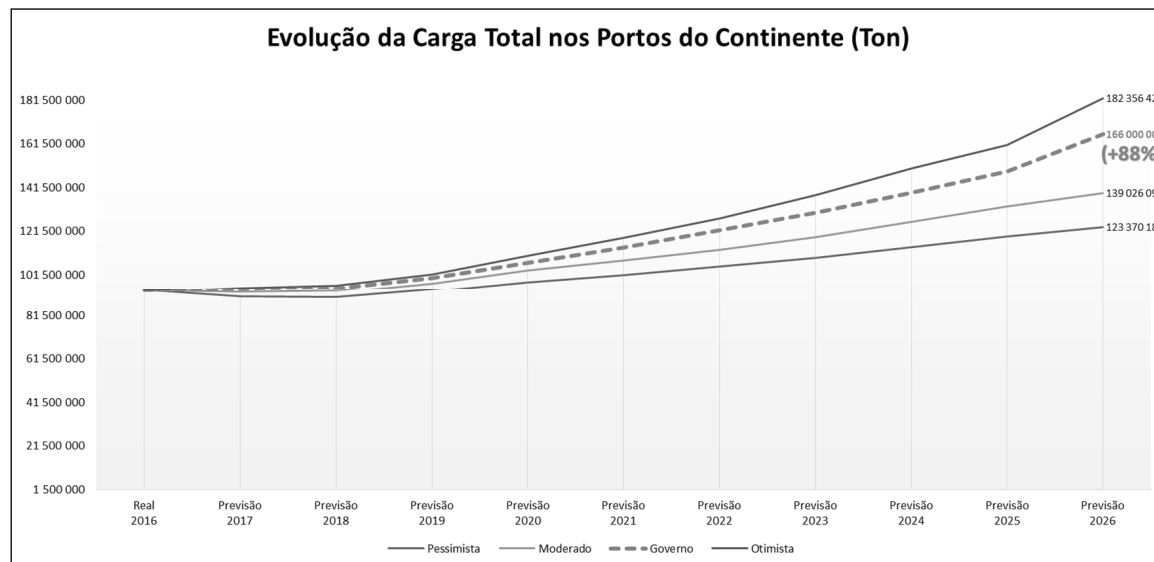


Neste contexto, analisando cada um dos cenários:

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

Considerando que o setor do Mar constitui uma aposta de futuro, onde a melhoria da eficiência das infraestruturas portuárias é absolutamente vital para o crescimento dos portos comerciais do continente (e com positivos impactos na economia do mar) e atendendo à transversal aposta em projetos aceleradores de desenvolvimento tecnológico e de inovação no sistema portuário, e ao aproveitamento de novas oportunidades de mercado, o Governo assume o objetivo dum crescimento global de 88 % de movimentação de mercadorias para o horizonte 2026, face ao valor atingido em 2015.

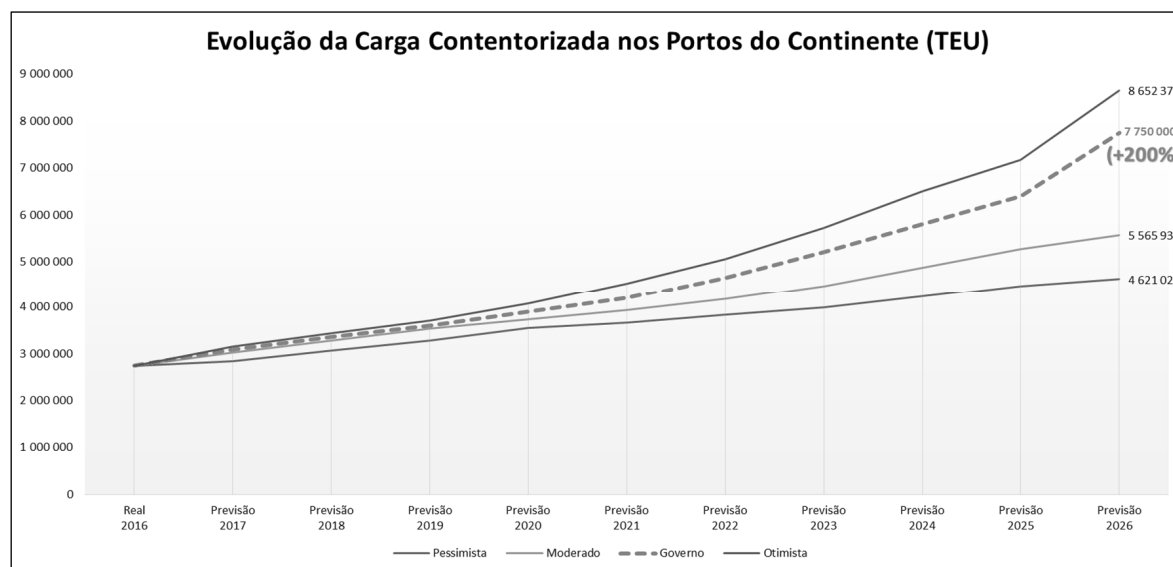
Gráfico 5 - Cenários de previsão da evolução de movimentação de mercadorias nos portos comerciais do Continente, período 2016-2026



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

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

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



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

## 2.1 - Porto de Leixões

### Evolução do Período 2005-2015

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

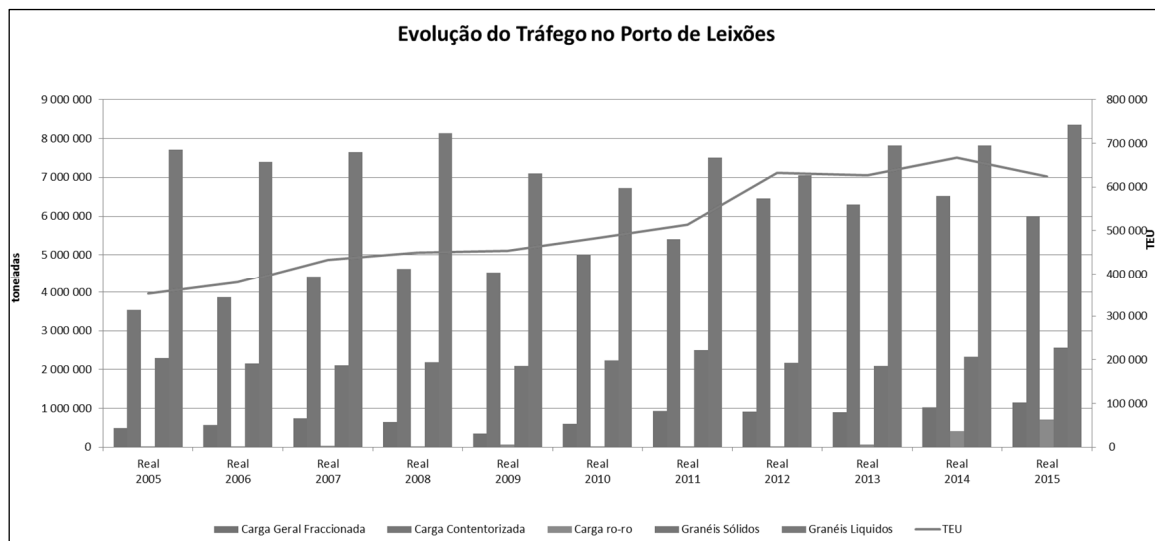
Quadro 1 - Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Leixões no período 2005-2015

Unidade: Toneladas

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
<b>Carga Geral</b>	<b>4 035 265</b>	<b>4 461 853</b>	<b>5 199 574</b>	<b>5 302 402</b>	<b>4 958 666</b>	<b>5 611 617</b>	<b>6 353 567</b>	<b>7 392 676</b>	<b>7 266 347</b>	<b>7 940 398</b>	<b>7 839 196</b>	<b>94%</b>
Carga Geral Fraccionada	487 152	569 865	740 121	647 656	345 922	596 317	934 995	916 542	895 266	1 021 234	1 145 744	135%
Contentorizada	3 539 005	3 866 366	4 426 654	4 632 604	4 545 689	4 992 310	5 408 510	6 458 463	6 295 910	6 511 688	5 988 471	69%
Ro-Ro	9 108	25 622	32 799	22 143	67 054	22 989	10 063	17 671	75 171	407 475	704 982	7640%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>2 302 441</b>	<b>2 150 199</b>	<b>2 106 289</b>	<b>2 191 051</b>	<b>2 085 842</b>	<b>2 235 375</b>	<b>2 503 331</b>	<b>2 174 293</b>	<b>2 095 361</b>	<b>2 323 230</b>	<b>2 567 999</b>	<b>12%</b>
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>7 713 004</b>	<b>7 404 130</b>	<b>7 642 622</b>	<b>8 141 646</b>	<b>7 094 026</b>	<b>6 729 718</b>	<b>7 506 449</b>	<b>7 047 615</b>	<b>7 824 513</b>	<b>7 827 684</b>	<b>8 352 890</b>	<b>8%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>14 050 710</b>	<b>14 016 182</b>	<b>14 948 486</b>	<b>15 635 100</b>	<b>14 138 533</b>	<b>14 576 710</b>	<b>16 363 347</b>	<b>16 614 584</b>	<b>17 186 221</b>	<b>18 091 312</b>	<b>18 760 085</b>	<b>34%</b>

Fonte: APDL, S. A., 2017.

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



Fonte: APDL, S.A., 2017.

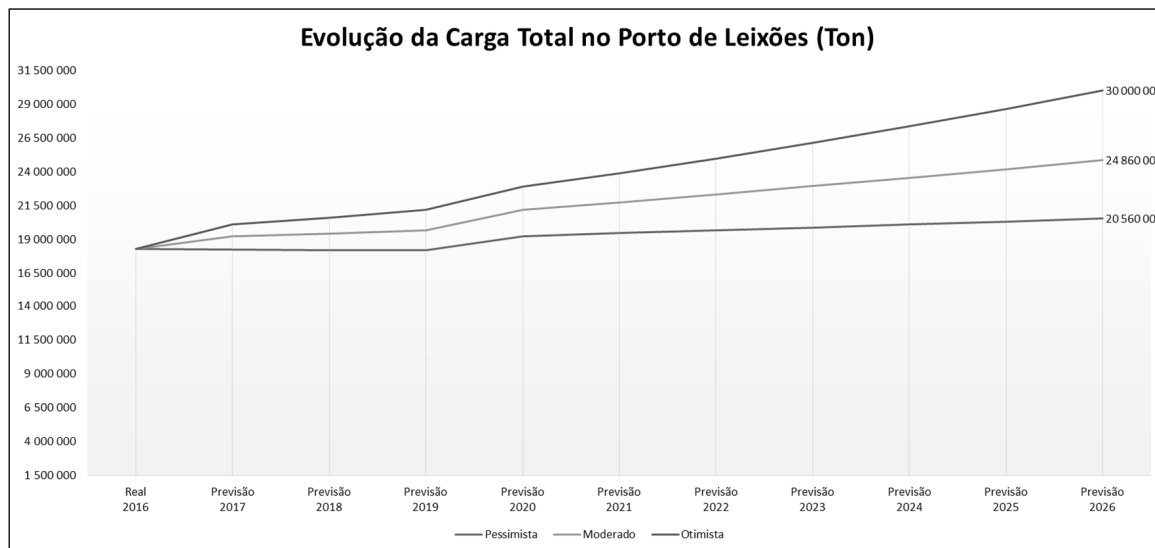


### Projeção da movimentação de mercadorias no Porto de Leixões 2016-2026

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

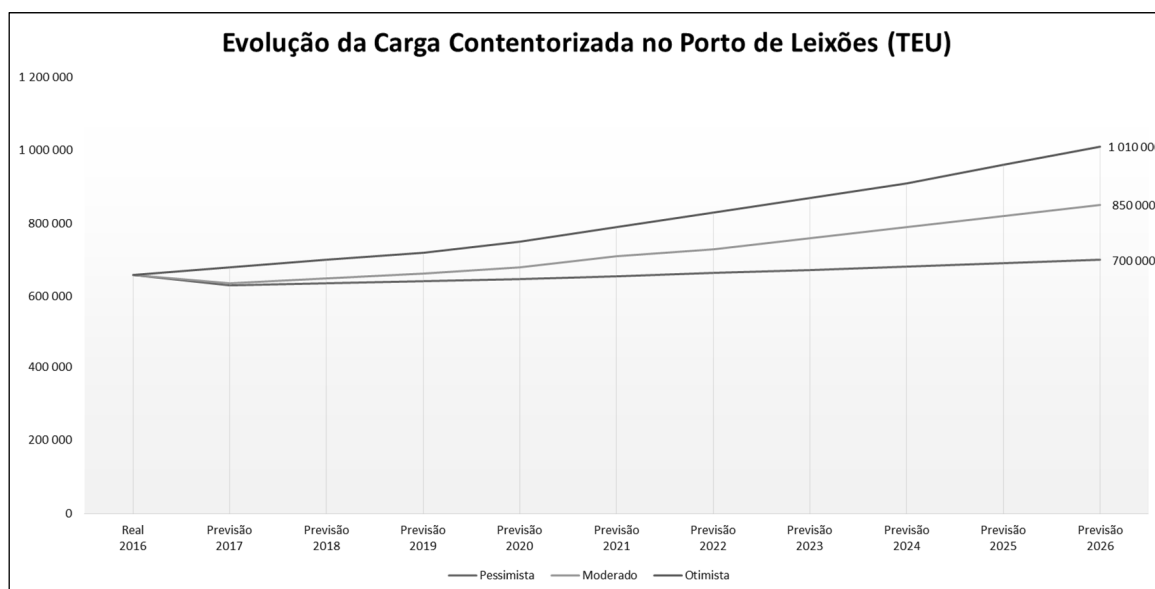
- Cenário A - Pessimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 10 % e uma taxa de crescimento anual de 1 %, traduzida num valor absoluto de 20,6 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 12 %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

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



Fonte: APDL, S.A., 2017.

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



Fonte: APDL, S. A., 2017.



## 2.2 - Porto de Aveiro

### Evolução do Período 2005-2015

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



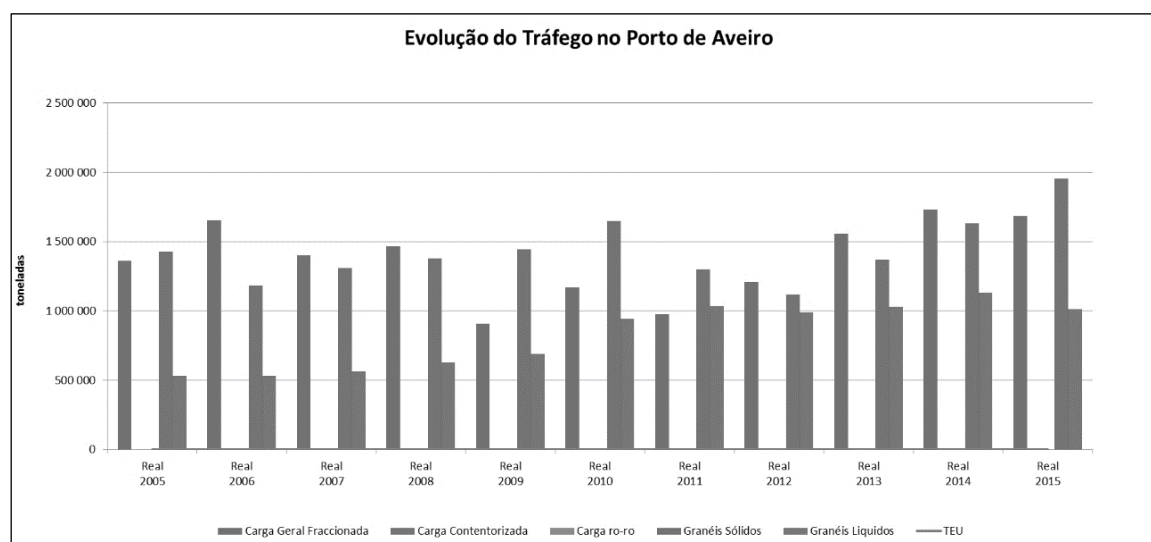
Quadro 2 - Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Aveiro no período 2005-2015

Unidade: Toneladas

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
<b>Carga Geral</b>	<b>1 362 180</b>	<b>1 652 769</b>	<b>1 400 489</b>	<b>1 466 303</b>	<b>908 004</b>	<b>1 169 754</b>	<b>978 104</b>	<b>1 210 077</b>	<b>1 559 213</b>	<b>1 732 151</b>	<b>1 685 910</b>	<b>24%</b>
Carga Geral Fraccionada	1 362 180	1 652 769	1 400 489	1 466 303	908 004	1 169 754	978 104	1 210 077	1 559 213	1 732 151	1 685 910	24%
Contentorizada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
Ro-Ro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>1 425 649</b>	<b>1 181 784</b>	<b>1 307 481</b>	<b>1 380 166</b>	<b>1 443 943</b>	<b>1 648 876</b>	<b>1 299 420</b>	<b>1 117 415</b>	<b>1 371 639</b>	<b>1 632 221</b>	<b>1 956 115</b>	<b>37%</b>
Granéis Líquidos	535 354	534 703	564 091	629 270	688 336	940 908	1 033 861	991 249	1 032 249	1 131 218	1 012 536	89%
<b>TOTAL</b>	<b>3 323 183</b>	<b>3 369 256</b>	<b>3 272 061</b>	<b>3 475 738</b>	<b>3 040 283</b>	<b>3 759 538</b>	<b>3 311 384</b>	<b>3 318 741</b>	<b>3 963 101</b>	<b>4 495 589</b>	<b>4 654 562</b>	<b>40%</b>

Fonte: APA, S. A., 2017.

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



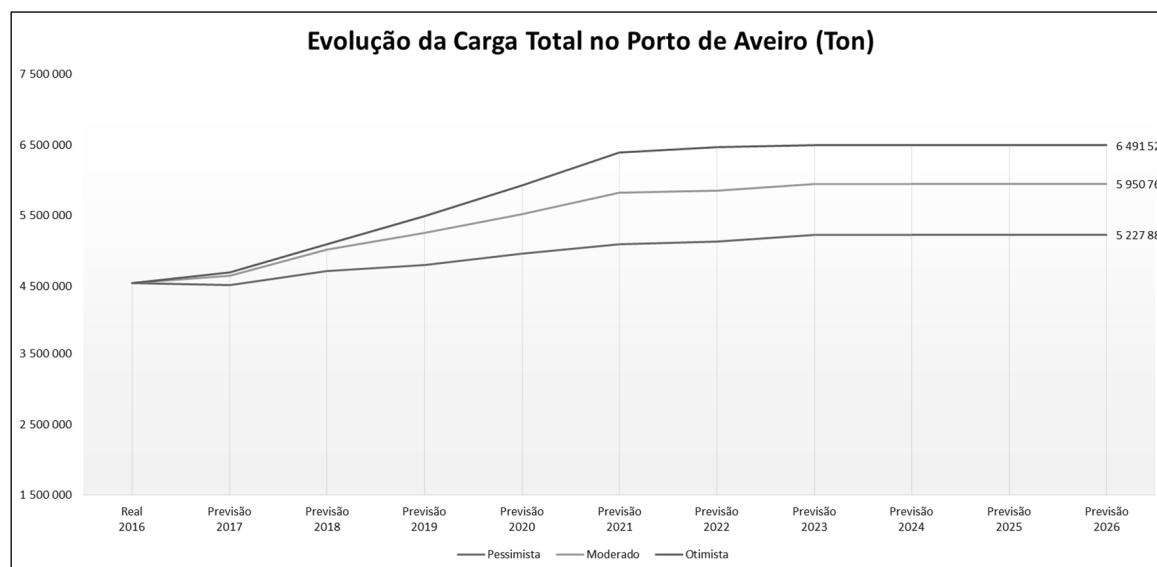
Fonte: APA, S. A., 2017.

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

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

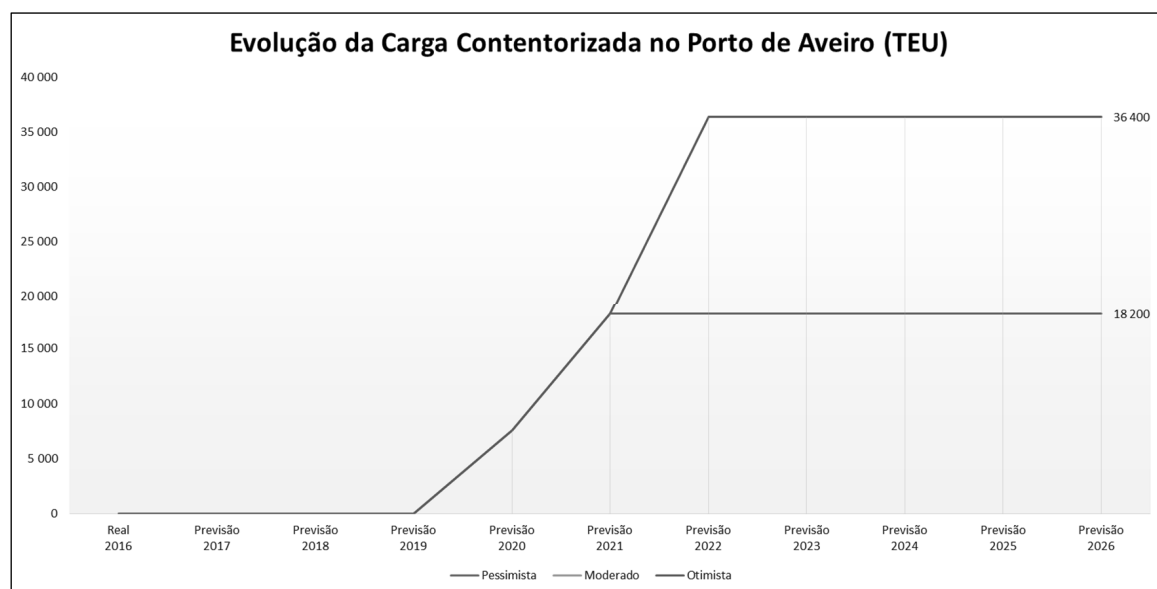
- **Cenário A - Pessimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 12 % e uma taxa de crescimento anual de 1 %, traduzida num valor absoluto de 5,2 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se a partir de 2019 a captação do segmento de carga contentorizada traduzida num valor absoluto de 18 200 TEU em 2026;
- **Cenário B - Moderado:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 28 % e uma taxa de crescimento anual de 2 %, traduzida num valor absoluto de 5,9 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se a partir de 2019 a captação do segmento de carga contentorizada traduzida num valor absoluto de 36 400 TEU em 2026;
- **Cenário C - Otimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 39 % e uma taxa de crescimento anual de 3 %, traduzida num valor absoluto de 6,5 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se a partir de 2019 a captação do segmento de carga contentorizada traduzida num valor absoluto de 36 400 TEU em 2026.

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



Fonte: APA, S. A., 2017.

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



Fonte: APA, S. A., 2017.



### 2.3 - Porto da Figueira da Foz

#### Evolução do Período 2005-2015

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

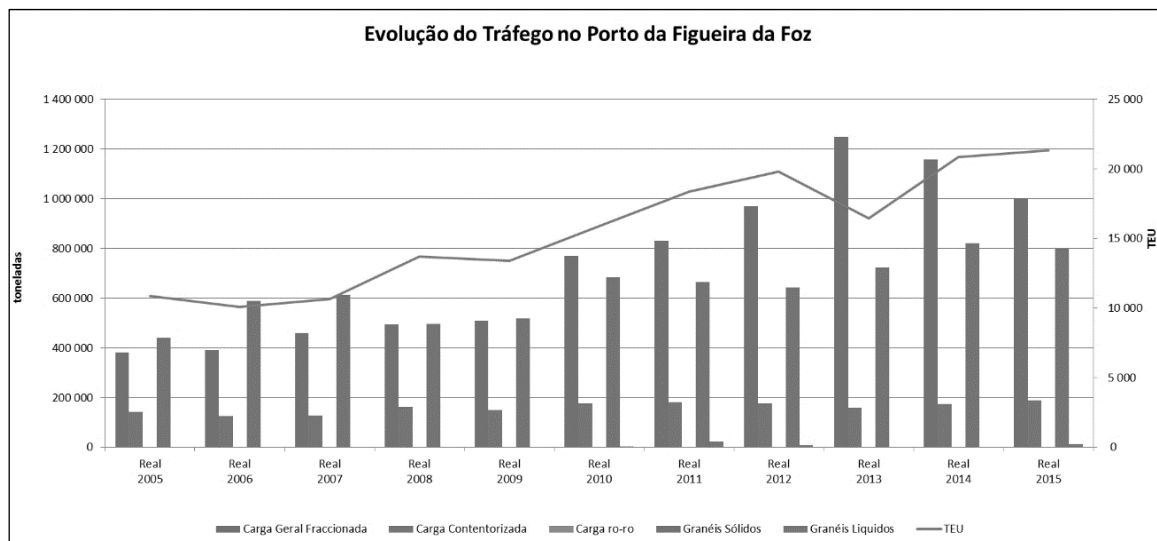
Quadro 3 - Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto da Figueira da Foz no período 2005-2015

Unidade: Toneladas

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
<b>Carga Geral</b>	<b>522 055</b>	<b>517 634</b>	<b>586 447</b>	<b>654 259</b>	<b>657 821</b>	<b>947 127</b>	<b>1 012 688</b>	<b>1 146 251</b>	<b>1 408 442</b>	<b>1 332 085</b>	<b>1 191 929</b>	<b>128%</b>
Carga Geral Fraccionada	380 403	392 058	458 709	493 558	509 270	770 160	831 475	968 845	1 247 814	1 157 185	1 001 980	163%
Contentorizada	141 652	125 576	127 738	160 701	148 551	176 967	181 213	177 406	160 628	174 900	189 949	34%
Ro-Ro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>441 373</b>	<b>589 864</b>	<b>613 307</b>	<b>495 566</b>	<b>519 398</b>	<b>684 858</b>	<b>665 641</b>	<b>643 458</b>	<b>722 368</b>	<b>820 367</b>	<b>797 896</b>	<b>81%</b>
Granéis Líquidos	0	0	0	0	0	3 129	23 503	6 889	0	0	12 033	100%
<b>TOTAL</b>	<b>963 428</b>	<b>1 107 498</b>	<b>1 199 754</b>	<b>1 149 825</b>	<b>1 177 219</b>	<b>1 635 114</b>	<b>1 701 832</b>	<b>1 796 598</b>	<b>2 130 810</b>	<b>2 152 452</b>	<b>2 001 858</b>	<b>108%</b>

Fonte: APFF, S. A., 2017.

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



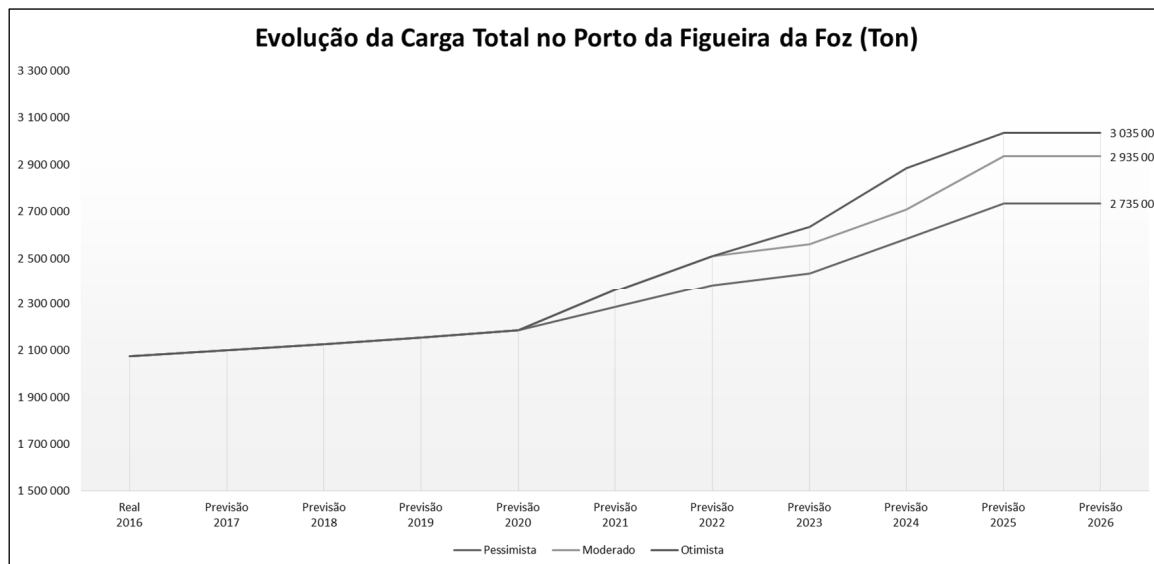
Fonte: APFF, S. A., 2017.

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

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

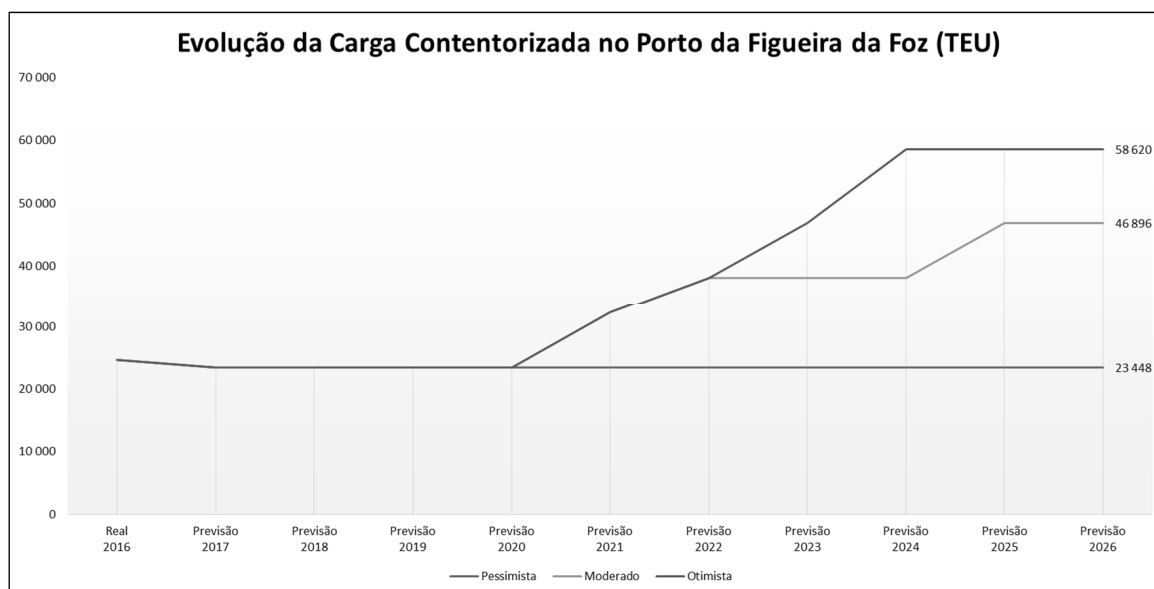
- **Cenário A - Pessimista:** 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 37 % e uma taxa de crescimento anual de 3 %, traduzida num valor absoluto de 2,7 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 10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

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



Fonte: APFF, S. A., 2017.

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



Fonte: APFF, S. A., 2017.

## 2.4 - Porto de Lisboa

## Evolução do Evolução do Período 2005-2015

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

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

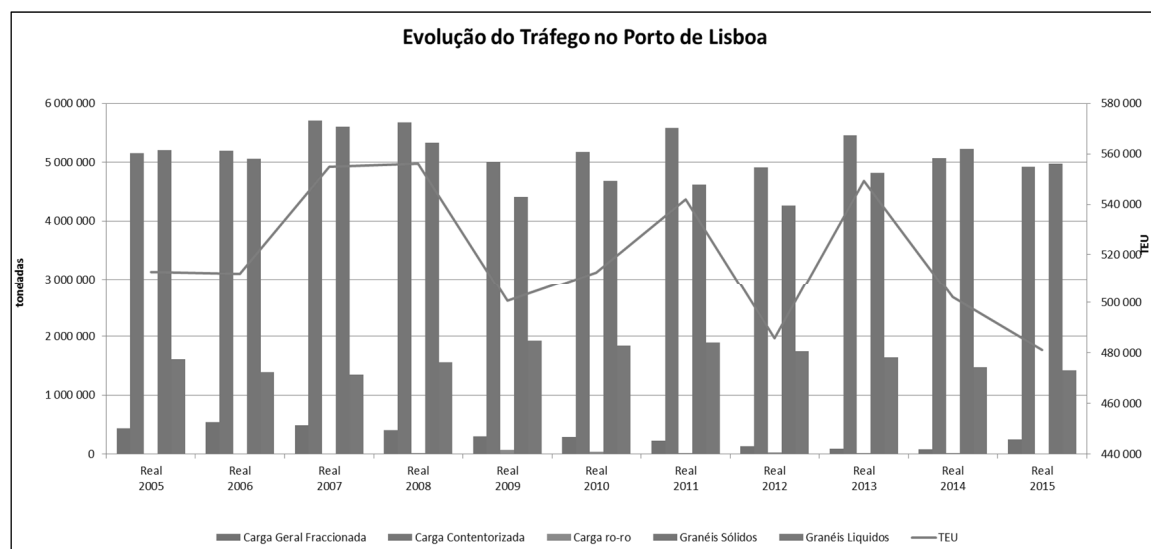
Quadro 4 - Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Lisboa no período 2005-2015

Segmento de Carga	Unidade: Toneladas											Taxa de Crescimento 2015/2005
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Carga Geral</b>	5 610 180	5 739 611	6 206 817	6 094 886	5 377 851	5 502 081	5 827 198	5 064 020	5 570 558	5 159 919	5 183 185	-8%
<b>Carga Geral Fracionada</b>	438 812	536 941	489 434	405 237	297 424	286 684	221 844	128 791	94 899	81 651	252 169	-43%
<b>Contentorizada</b>	5 159 452	5 197 992	5 712 500	5 676 837	5 006 628	5 175 194	5 584 537	4 911 304	5 455 993	5 066 075	4 919 395	-5%
<b>Ro-Ro</b>	11 915	4 678	4 883	12 812	73 799	40 203	20 817	23 925	19 666	12 193	11 621	-2%
<b>Granéis Sólidos</b>	5 202 884	5 055 828	5 605 938	5 327 779	4 410 141	4 684 556	4 624 936	4 269 048	4 816 744	5 227 054	4 977 398	-4%
<b>Granéis Líquidos</b>	1 608 828	1 392 278	1 346 199	1 557 523	1 924 070	1 837 819	1 894 088	1 743 152	1 642 375	1 466 546	1 421 640	-12%
<b>TOTAL</b>	12 421 891	12 187 717	13 158 954	12 980 188	11 712 062	12 024 456	12 346 221	11 076 219	12 029 677	11 853 519	11 582 223	-7%

Fonte: APL, S. A., 2017.



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



Fonte: APL, S. A., 2017.

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

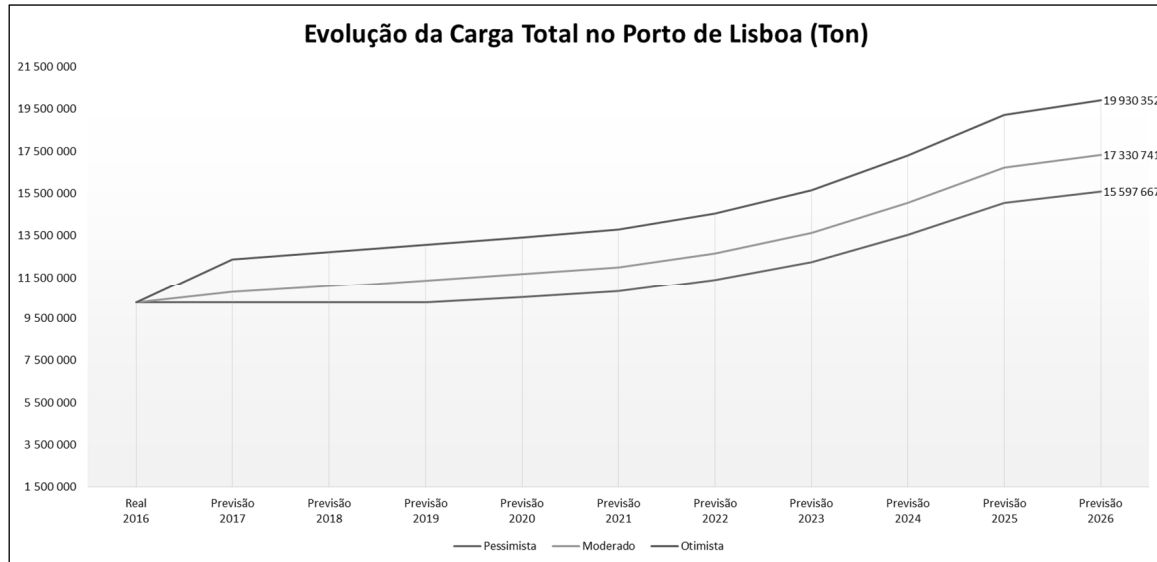
De acordo com as projeções da Administração do Porto de Lisboa, S. A. (APL, S. A.), e considerando que a estratégia para a próxima década focar-se-á na melhoria significativa da eficiência do Porto de Lisboa, a previsão de movimentação de mercadorias para a próxima década com horizonte 2026 (conforme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

- Cenário A - Pessimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 35 % e uma taxa de crescimento anual de 2,9 %, traduzida num valor absoluto de 15,6 milhões de toneladas de movimentação total em 2026; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 130 % e uma taxa de crescimento anual de 8,9 %, traduzida num valor absoluto de 1 106 235 TEU em 2026;



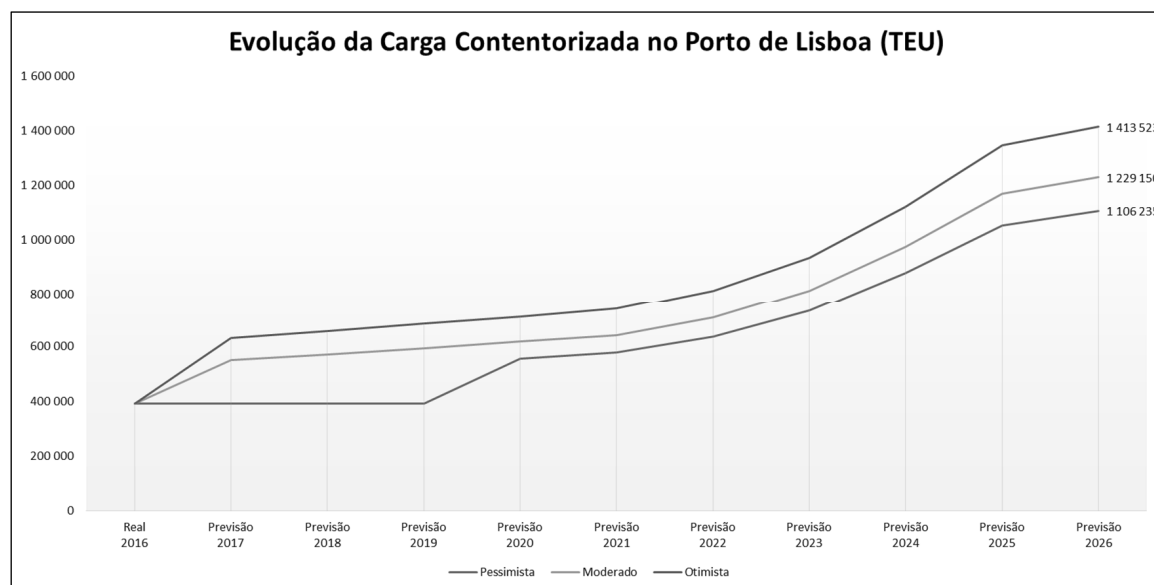
- Cenário B - Moderado: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 50 % e uma taxa de crescimento anual de 3,9 %, traduzida num valor absoluto de 17,3 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 155 %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

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



Fonte: APL, S. A., 2017.

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



Fonte: APL, S. A., 2017.

## 2.5 - Porto de Setúbal

### Evolução do Período 2005-2015

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

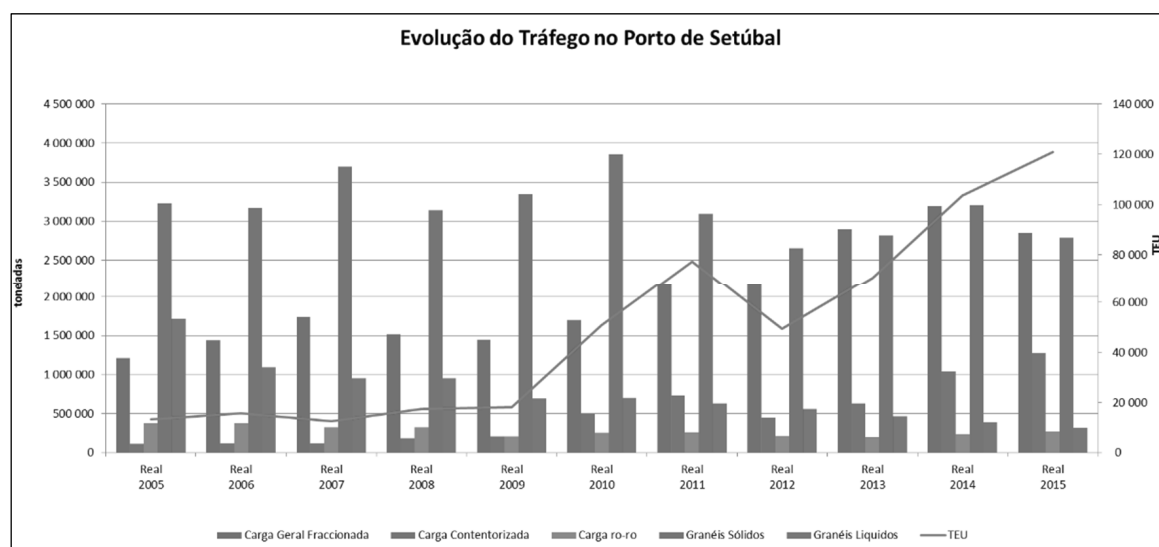
Quadro 5 - Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Setúbal no período 2005-2015

Unidade: Toneladas

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
<b>Carga Geral</b>	<b>1 701 331</b>	<b>1 939 793</b>	<b>2 183 068</b>	<b>2 026 327</b>	<b>1 859 083</b>	<b>2 449 406</b>	<b>3 167 590</b>	<b>2 846 579</b>	<b>3 724 953</b>	<b>4 467 233</b>	<b>4 394 193</b>	<b>158%</b>
Carga Geral Fraccionada	1 212 426	1 442 294	1 739 552	1 517 855	1 447 011	1 695 964	2 166 782	2 181 458	2 897 883	3 195 894	2 850 415	135%
Contentorizada	113 149	120 448	118 264	182 705	206 732	498 158	735 737	450 930	627 649	1 035 357	1 277 109	1029%
Ro-Ro	375 756	377 050	325 252	325 767	205 339	255 285	265 071	214 191	199 421	235 982	266 669	-29%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>3 224 267</b>	<b>3 172 440</b>	<b>3 695 708</b>	<b>3 144 485</b>	<b>3 348 992</b>	<b>3 855 986</b>	<b>3 097 127</b>	<b>2 653 013</b>	<b>2 816 579</b>	<b>3 206 919</b>	<b>2 787 124</b>	<b>-14%</b>
Granéis Líquidos	1 716 538	1 091 914	955 209	953 328	692 842	700 862	627 870	558 987	467 135	383 895	313 766	-82%
<b>TOTAL</b>	<b>6 642 136</b>	<b>6 204 146</b>	<b>6 833 985</b>	<b>6 124 140</b>	<b>5 900 917</b>	<b>7 006 253</b>	<b>6 892 587</b>	<b>6 058 579</b>	<b>7 008 667</b>	<b>8 058 047</b>	<b>7 495 083</b>	<b>13%</b>

Fonte: APSS, S. A., 2017.

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



Fonte: APSS, S. A., 2017.

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

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

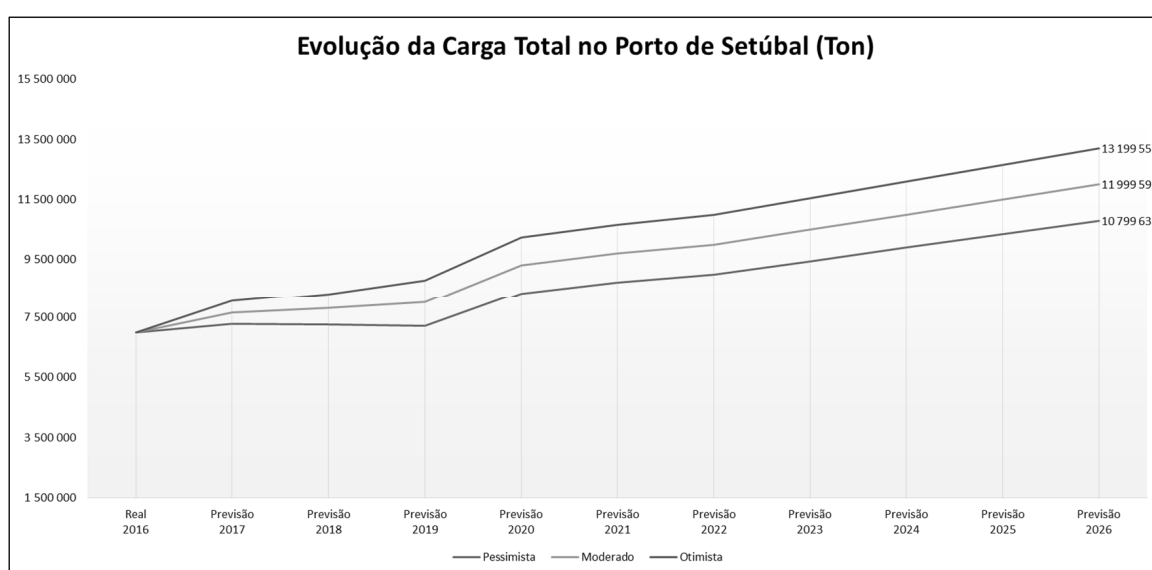
- Aumento da exportação do novo modelo construído pela VW Autoeuropa e um novo contrato de importação BMW (produção de Veículos atingirá os 200 mil/ano em 2018, duplicando a produção atual);
- Manter os níveis de crescimento médio no movimento da carga geral fracionada (cimento ensacado e produtos metalúrgicos);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

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

- Cenário A - Pessimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 44 % e uma taxa de crescimento anual de 3,5 %, traduzida num valor absoluto de 10,8 milhões de toneladas de movimentação total em 2026; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 126 % e uma taxa de crescimento anual de 8,1 %, traduzida num valor absoluto de 273 137 TEU em 2026;
- Cenário B - Moderado: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 60 % e uma taxa de crescimento anual de 4,5 %, traduzida num valor absoluto de 11,9 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 151 % e uma taxa de crescimento anual de 9,2 %, traduzida num valor absoluto de 303 485 TEU em 2026;

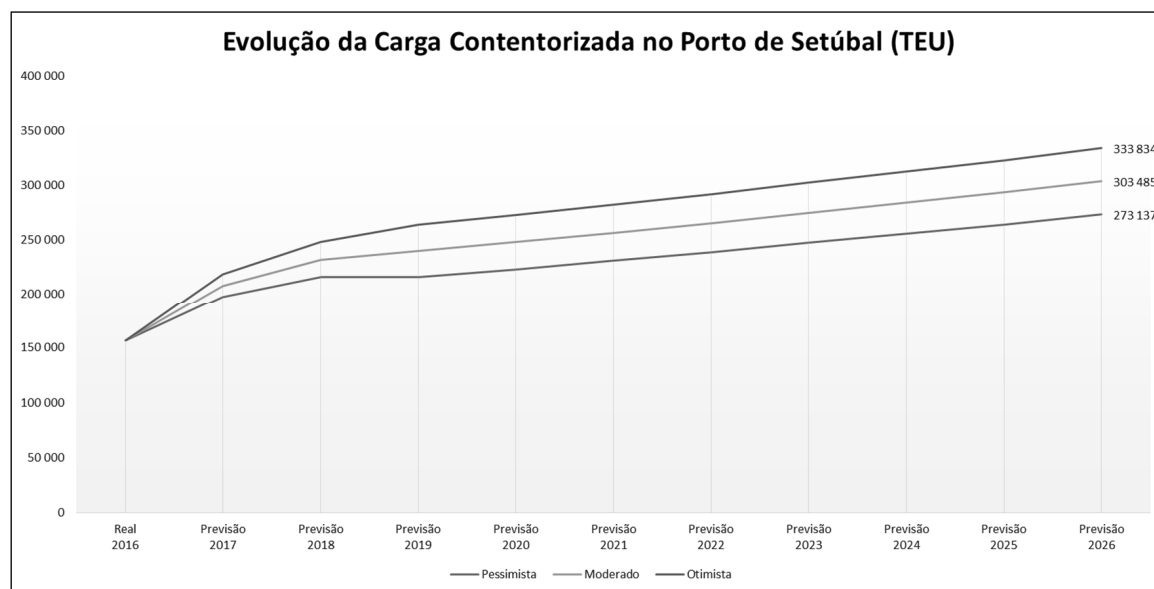
- Cenário C - Otimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 76 % e uma taxa de crescimento anual de 5,4 %, traduzida num valor absoluto de 13,2 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 176 %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

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



Fonte: APSS, S. A., 2017.

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



Fonte: APSS, S. A..

## 2.6 - Porto de Sines

### Evolução do período 2005-2015

A última década foi determinante para a afirmação do Porto de Sines como porto *Hub* no contexto portuário nacional e internacional. A expansão do terminal XXI (2.ª Fase) em 2012, o aumento da capacidade do terminal de gás natural e a melhoria das acessibilidades marítimas e rodoferroviárias permitiram ao Porto de Sines apresentar uma trajetória ascendente em todos os segmentos de carga que movimenta. Importa destacar o crescimento de tráfego do segmento de carga contentorizada que regista um crescimento global de 2400 % e uma taxa de crescimento média anual de 38 %. A carga geral fracionada e os granéis líquidos sofreram também um aumento registando um crescimento global de 310 % e 16 %, respetivamente. Em termos globais, a movimentação de mercadorias no Porto de Sines aumentou 76 % na última década.



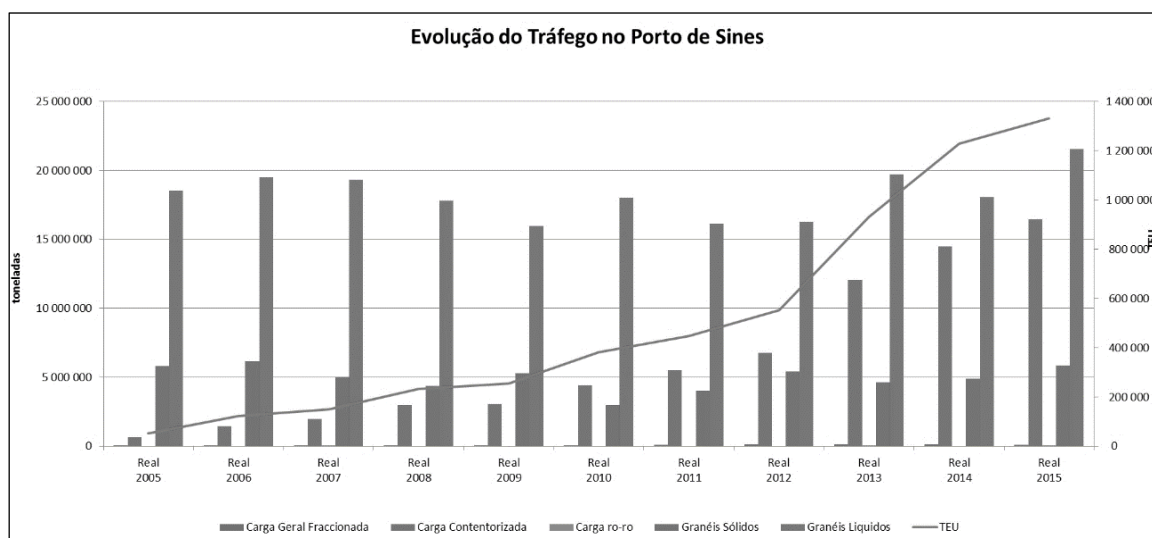
Quadro 6 - Evolução da movimentação por segmento de carga no Porto de Sines no período 2005-2015

Unidade: Toneladas

Segmento de Carga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Taxa de Crescimento 2015/2005
<b>Carga Geral</b>	<b>687 243</b>	<b>1 509 924</b>	<b>2 015 131</b>	<b>3 014 877</b>	<b>3 106 593</b>	<b>4 488 630</b>	<b>5 599 903</b>	<b>6 880 745</b>	<b>12 192 443</b>	<b>14 611 337</b>	<b>16 579 454</b>	<b>2312%</b>
Carga Geral Fraccionada	28 774	36 432	37 943	49 932	56 125	77 894	94 500	124 675	153 546	136 954	117 856	310%
Contentorizada	658 469	1 473 493	1 977 169	2 964 945	3 050 468	4 410 736	5 505 403	6 756 070	12 038 851	14 474 384	16 460 337	2400%
Ro-Ro	0	0	20	0	0	0	0	0	46	0	1 262	100%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>5 801 572</b>	<b>6 180 222</b>	<b>4 962 069</b>	<b>4 353 621</b>	<b>5 295 744</b>	<b>2 996 272</b>	<b>4 041 594</b>	<b>5 406 869</b>	<b>4 615 432</b>	<b>4 894 913</b>	<b>5 849 937</b>	<b>1%</b>
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>18 552 678</b>	<b>19 506 184</b>	<b>19 321 879</b>	<b>17 780 066</b>	<b>15 977 174</b>	<b>18 030 409</b>	<b>16 150 656</b>	<b>16 275 552</b>	<b>19 705 909</b>	<b>18 076 672</b>	<b>21 536 511</b>	<b>16%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>25 041 492</b>	<b>27 196 330</b>	<b>26 299 079</b>	<b>25 148 564</b>	<b>24 379 511</b>	<b>25 515 311</b>	<b>25 792 154</b>	<b>28 563 165</b>	<b>36 513 785</b>	<b>37 582 923</b>	<b>43 965 902</b>	<b>76%</b>

Fonte: APS, S. A., 2017.

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



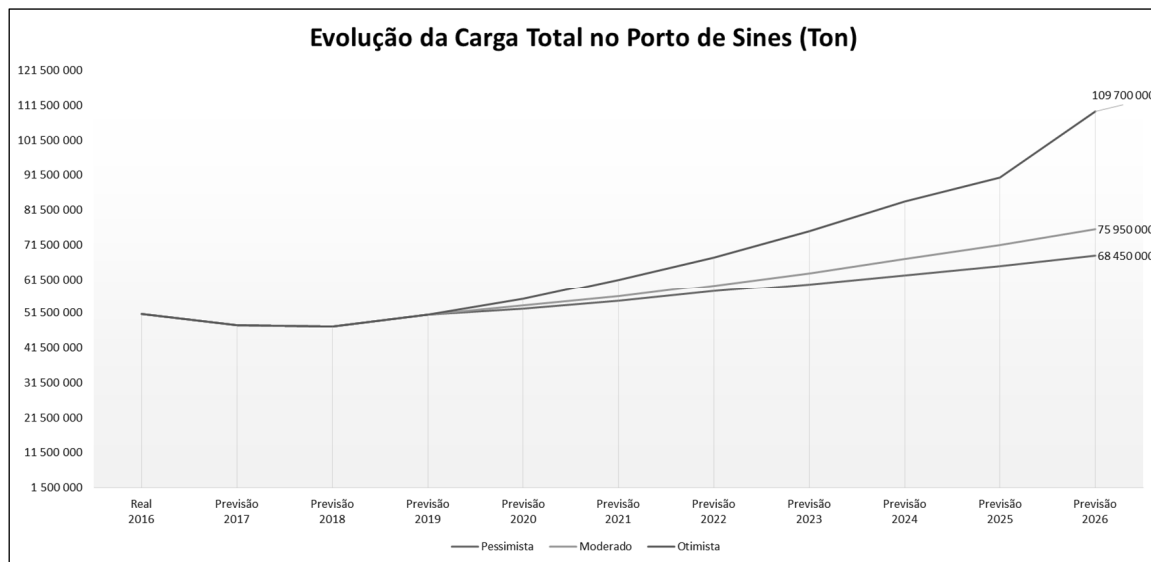
Fonte: APS, S. A., 2017.

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

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

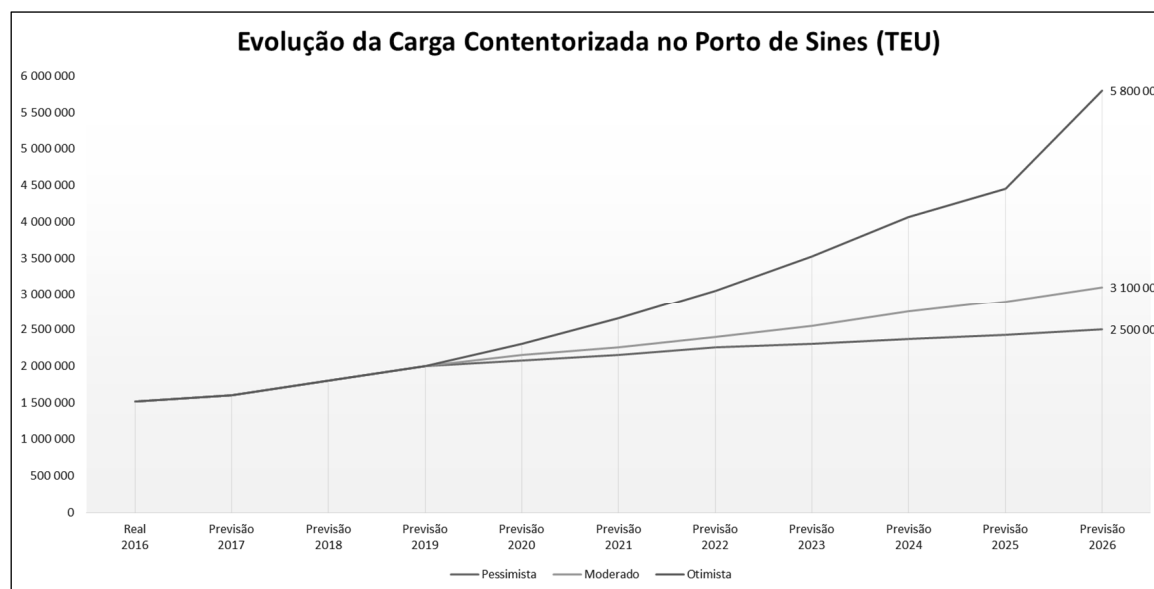
- Cenário A - Pessimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 56 % e uma taxa de crescimento anual de 4,2 %, traduzida num valor absoluto de 68,5 milhões de toneladas de movimentação total em 2026; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 88 % e uma taxa de crescimento anual de 6 %, traduzida num valor absoluto de 2 500 000 TEU em 2026;
- Cenário B - Moderado: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 73 % e uma taxa de crescimento anual de 5,2 %, traduzida num valor absoluto de 75,95 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 133 % e uma taxa de crescimento anual de 8 %, traduzida num valor absoluto de 3 100 000 TEU em 2026;
- Cenário C - Otimista: 1) Perspetiva-se um crescimento global da movimentação de mercadorias de 150 % e uma taxa de crescimento anual de 8,9 %, traduzida num valor absoluto de 109,7 milhões de toneladas de movimentação total; 2) Perspetiva-se um crescimento do segmento de carga contentorizada de 335 % e uma taxa de crescimento anual de 14,4 %, traduzida num valor absoluto de 5 800 000 TEU em 2026.

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



Fonte: APS, S. A., 2017.

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



Fonte: APS, S. A., 2017.

### 3 - Análise SWOT

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

## Quadro 7 - Análise SWOT - Forças e Fraquezas

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

## Quadro 8 - Análise SWOT - Oportunidades e Ameaças

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

#### 4 - Objetivos estratégicos

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

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

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

- A posição geoestratégica de Portugal permite considerar oportunidades que justificam a ambição de uma revalorização e de um desenvolvimento, quer do sistema portuário nacional, quer das restantes atividades ligadas à economia do mar;
- A revalorização e desenvolvimento que não poderá deixar de considerar a integração dos portos na cadeia logística de transportes, numa perspetiva sistémica e intermodal

em que os portos portugueses serão um hub fundamental para a internacionalização da economia portuguesa, para criar valor através:

- Da captação de mais mercadorias;
- Da atração de novos investimentos;
- Do apoio ao desenvolvimento de novas plataformas de desenvolvimento tecnológico ligadas à investigação, à inovação, à ciência e tecnologia, designadamente relacionadas com os seguintes setores: energias renováveis oceânicas, recursos geológicos e energéticos, ambiente, robótica submarina, construção e reparação naval, aquicultura e engenharia oceânica.

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

Objetivos estratégicos para a rede de portos comerciais do Continente

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

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

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

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

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

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



B. Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias:

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

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

C. Criar e dotar os portos de plataformas de aceleração tecnológica e áreas de apoio a novas atividades no mar, num *Hub* Azul de infraestruturas em rede, com acesso direto ao mar, para atrair o investimento e apoiar a internacionalização, promovendo as transições verde e digital:

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

C.2. Potenciar a criação de um *Hub* Azul assente em plataformas de aceleração tecnológica nos portos, centrado em atividades conexas/transversais, tendo como objetivo o surgimento e a consolidação da atração de investimento para gerar novos negócios nas indústrias do mar (energias renováveis de fonte ou localização oceânica, engenharia oceânica, aquicultura em mar aberto, navios especializados, cabos submarinos, robótica submarina, digitalização e inteligência artificial, biotecnologia azul e outras áreas da bioeconomia), diversificando as fontes de receitas das autoridades portuárias;

C.3. Transformar o sistema portuário português numa «área de serviço» para abastecimento de navios a hidrogénio renovável, outros gases renováveis e GNL, bem como outros combustíveis alternativos renováveis e sustentáveis, e num *hub* reexportador destes combustíveis;

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



## 5 - Metas a atingir

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

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

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

- Investimento em novos projetos:

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

\* Investimento comum a todos os portos / \*\* Que poderá ascender aos 2.500 Milhões de euros, se forem realizadas as 2.ªs Fases de alguns projetos.

- Crescimento da movimentação de contentores:

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

- Intermodalidade marítima, fluvial e terrestre:

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

B. Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias:

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

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

Todos os Portos Comerciais do Continente	Horizonte Temporal
Condições para abastecimento de navios a GNL nos portos comerciais do Continente	2026

Todos os Portos Comerciais do Continente	Meta
Aceleradores tecnológicos: aumentar o volume de negócios de atividades conexas/transversais	50 %
Aumentar o volume de negócios da indústria naval	50 %

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

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

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

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

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

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

#### 6.1 - Intervenção por porto comercial do continente

##### Porto de Viana do Castelo

##### Aprofundamento do canal de navegação

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

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



Este projeto terá os seguintes impactes esperados:

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

Calendário de execução:

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

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

Aprofundamento do anteporto e do canal de acesso aos estaleiros navais e Cais do Bugio											
Ordem	Nome da Tarefa	Duração	Início	Conclusão	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
1	Aprofundamento do anteporto e do canal de acesso aos estaleiros navais e Cais do Bugio	883 dias	13/03/2017	30/07/2020							
1.1	Estudos de hidrografia, sedimentos e prospeção geofísica	176 dias	13/03/2017	13/11/2017							
1.2	Estudo prévio	140 dias	02/05/2017	13/11/2017							
1.3	Estudo de Impacte Ambiental	167 dias	02/05/2017	20/12/2017							
1.4	Avaliação de Impacte Ambiental (DIA)	150 dias	21/12/2017	18/07/2018							
1.5	Projeto de execução	129 dias	12/06/2017	07/12/2017							
1.6	Conformidade ambiental do projeto de execução (RECAPE e Decisão)	53 dias	19/07/2018	01/10/2018							
1.7	Empreitada	455 dias	01/11/2018	30/07/2020							
1.7.1	Concurso, Adjudicação	186 dias	01/11/2018	18/07/2019							
1.7.2	Aprovação do PSS e consignação	23 dias	19/07/2019	20/08/2019							
1.7.3	Execução	245 dias	21/08/2019	30/07/2020							

Fonte: APDL, S. A., 2017.

#### Melhoria do acesso rodoviário

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

Com este investimento os veículos pesados que frequentam o porto reduzirão o trajeto percorrido em cerca de 14 % por cada km efetuado. Esta redução será refletida nos custos para os transportadores rodoviários, provocando menos acidentes e menos emissões poluentes.

O valor total do projeto está estimado em 9,5 M(euro) e será totalmente financiado por fundos nacionais da responsabilidade da APDL, S. A., e da Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Este projeto terá os seguintes impactes esperados:

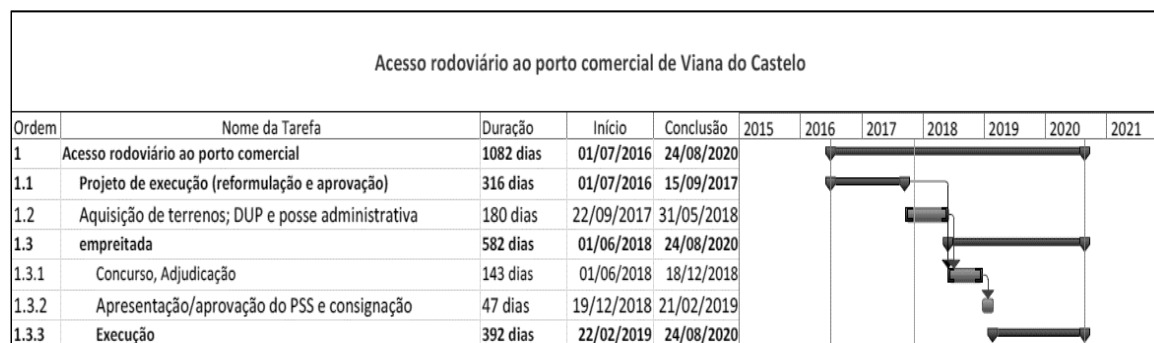
- Reduzir os custos operacionais (tempos de ligação rodoviária do porto aos principais polos geradores/atratores);

- Reduzir o ruído e as emissões poluentes;
- Aumentar a segurança da circulação diminuindo a sinistralidade rodoviária;
- Contribuir para o descongestionamento da circulação rodoviária;
- Atrair novas atividades económicas para a área de influência do porto.

Calendário de Execução:

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

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



Fonte: APDL, S. A., 2017.

Porto de Leixões

Novo terminal de contentores (fundos -14 m ZH)

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





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

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

Este investimento engloba as seguintes componentes:

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

O investimento total estimado do projeto ascende a 320 milhões de euros. As suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020/POCI) (Eixo IV), fundos nacionais da responsabilidade da APDL, S. A., e fundos privados.

De acordo com o estudo de viabilidade efetuado pelo Banco Português de Investimento, S. A. (BPI) para a APDL, S. A., prevê-se que o seguinte retorno do projeto:

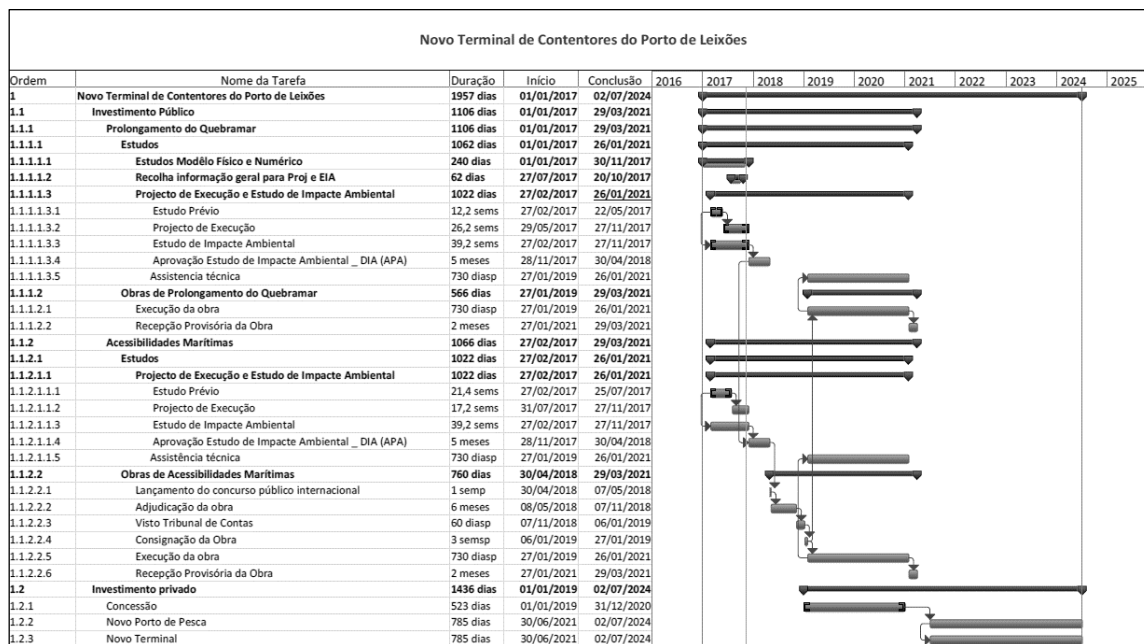
- Aumentar o VAB: 908 M(euro) (2,12 % VAB Região Norte);
- Aumentar a Produção (volume de negócios): 1,9 M(euro);
- Criar emprego: 4.840 postos de trabalho;

- Aumentar a produtividade em cerca de 40 %;
- Duplicar a capacidade do porto no segmento dos contentores.

Calendário de execução:

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

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



Fonte: APDL, S. A., 2017.

### Reconversão do Terminal de Contentores Sul

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

O projeto é composto pelas seguintes componentes principais:

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

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

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

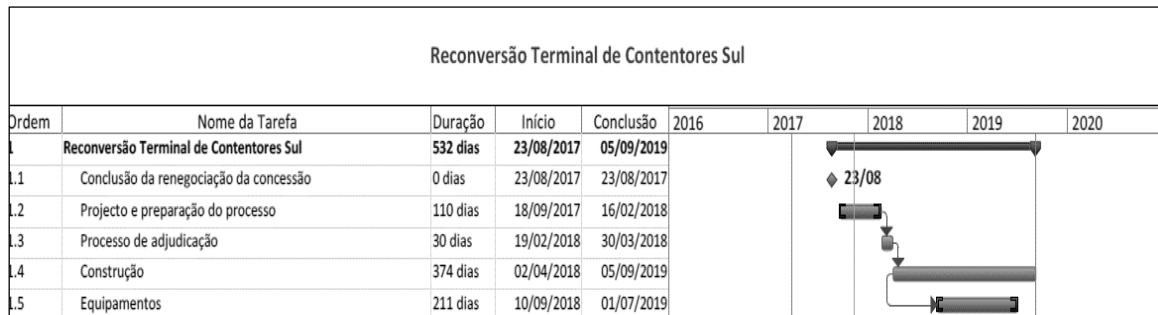
- VAL-E 406 M(euro): 300 M(euro) de custos de transporte rodoviário evitados, gerando uma redução de emissões de 790 ton de CO (índice 2) por ano e 106 M(euro) de externalidades positivas associadas à redução da realização de viagens rodoviárias;
- Aumentar a produtividade em cerca de 12 %;
- Aumentar a capacidade de movimentação de contentores em cerca de 26 %.

O valor total do projeto está estimado em 43,4 M(euro) e será totalmente financiado por fundos privados.

Calendário de execução:

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

Figura 11 - Cronograma do projeto do Terminal de Contentores Sul



Fonte: APDL, S. A., 2017.

#### Aumentar eficiência do Terminal de Granéis Sólidos e Alimentares

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

Os impactes visados pelo projeto são os seguintes:

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

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

Calendário de execução:

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

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

Terminal de Granéis Sólidos e Agroalimentares									
WBS	Nome da Tarefa	Duração	Início	Conclusão	2017	2018	2019	2020	2021
1	Terminal de Granéis Sólidos e Agroalimentares	523 dias	01/01/2019	31/12/2020					
1.1	Execução	523 dias	01/01/2019	31/12/2020					

Fonte: APDL, S. A., 2017.

### Plataforma multimodal logística (Polos 1 e 2)

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

Este projeto é composto pelas seguintes componentes principais:

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

O valor total deste projeto está estimado em 54,1 M(euro) e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa CEF, fundos nacionais da responsabilidade da APDL, S. A., e fundos privados.



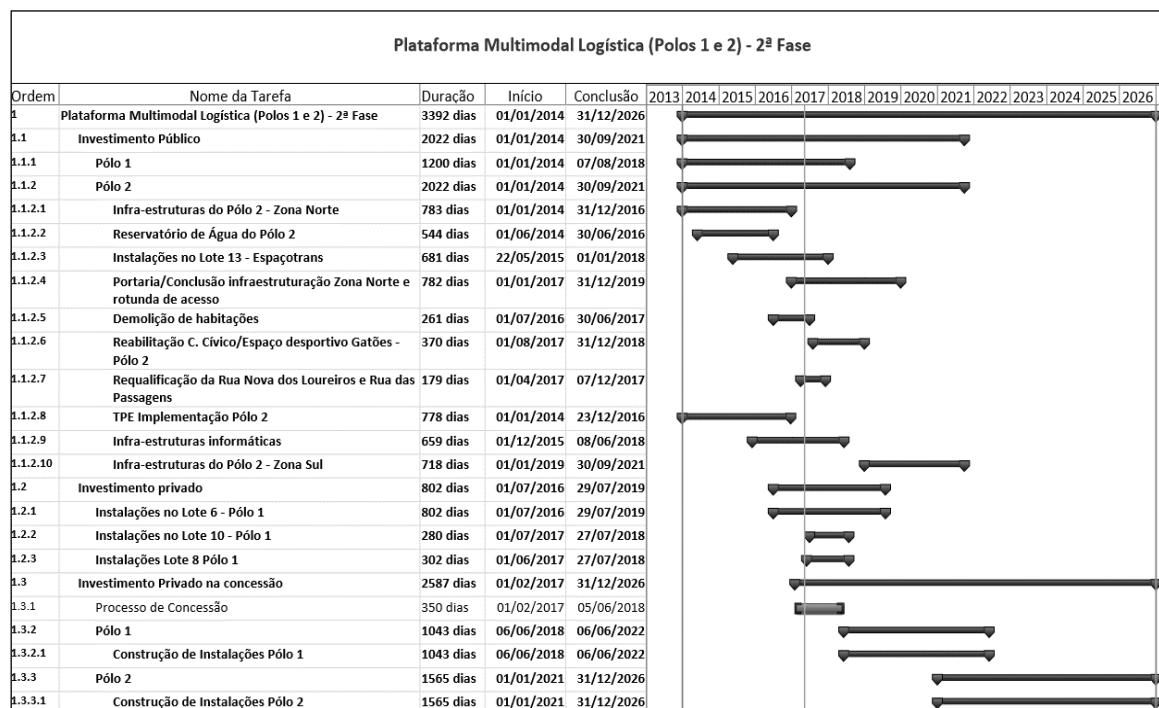
Os impactes esperados do projeto de acordo com a análise custo-benefício efetuada pela KPMG & Associados - Sociedade De Revisores Oficiais De Contas, S.A./TISPT-Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. (TIS) para APDL, S. A., são os seguintes:

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

Calendário de execução:

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

Figura 13 - Cronograma do Projeto da Plataforma Multimodal Logística



Fonte: APDL, S. A., 2017.

### Via navegável do Douro

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

O projeto é composto pelas seguintes componentes principais:

- a) Produção da cartografia hidrográfica oficial;
- b) Correção geométrica do canal navegável do rio Douro nos troços de Cotas-Valeira e de Saião-Pocinho, permitindo em todo o canal navegável um mínimo de 4,2 metros de profundidade e um mínimo de 40 metros de largura;



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

O valor total deste projeto está estimado em 76,3 M(euro) e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus, fundos nacionais da responsabilidade da APDL, S. A., e fundos privados.

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

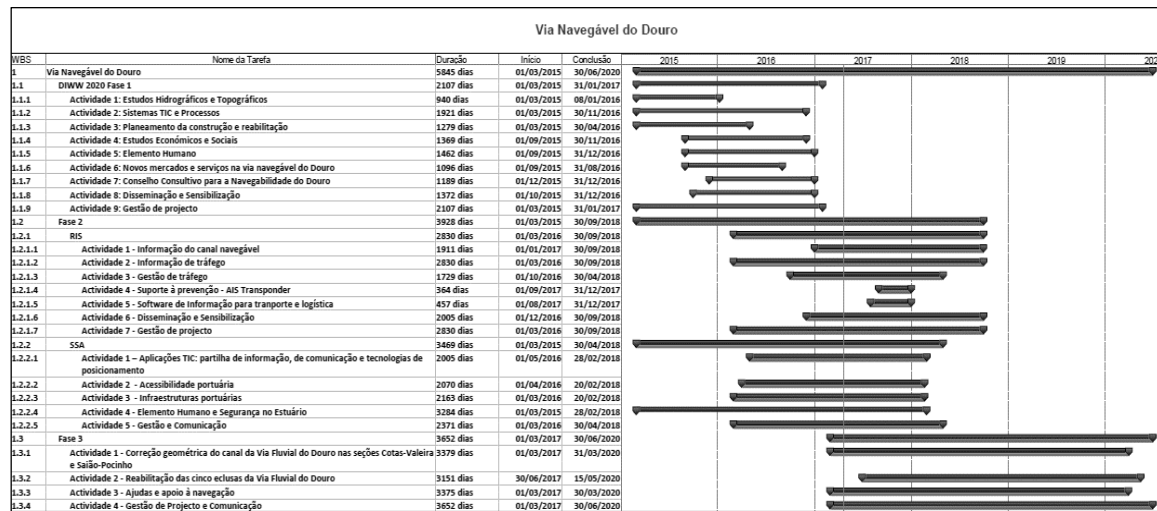
- Assegurar condições para o aumento esperado de turismo de cruzeiro;
- Possibilitar e potenciar o transporte fluvial de mercadorias (atualmente cerca de 33.000 toneladas por ano de granitos), articulado com o turismo de cruzeiro, ao nível do aumento do movimento do granito (que poderá atingir facilmente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

Calendário de execução:

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



Figura 14 - Cronograma do projeto da Via Navegável do Douro



Fonte: APDL, S. A., 2017.

## Porto de Aveiro

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

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

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

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

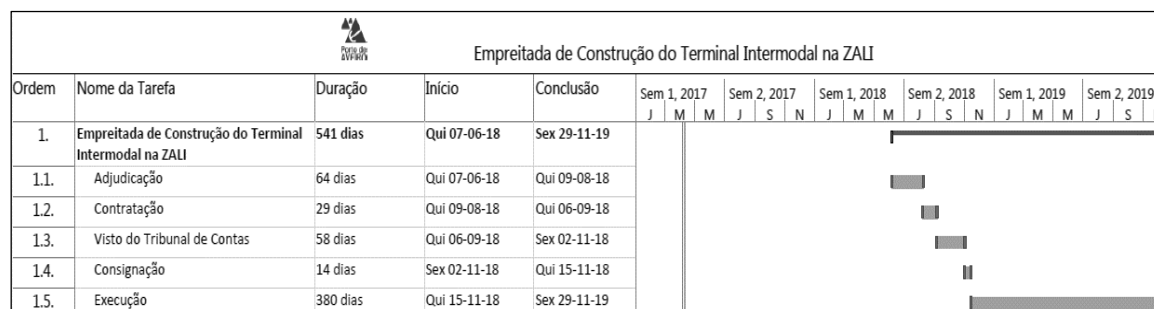
O projeto de execução, elaborado em 2013, pela Consulgal, S.A., para a APA, S. A., prevê a construção da via nova, ampliando o feixe ferroviário existente e a construção de um parque para armazenagem de contentores com 4,8 hectares, devidamente infraestruturado, integrando as ligações aos arruamentos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

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

Calendário de execução:

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

Figura 15 - Cronograma do projeto do Terminal Intermodal ZALI - Aveiro



Fonte: APA, S. A., 2017.

### Infraestruturação da Zona de Atividades Logísticas e Industriais

A ZALI situa-se no Sector Norte, e corresponde à área portuária compreendida entre o terminal ro-ro e de Contentores e o Terminal de Granéis Sólidos, ocupando 80 hectares.



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

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

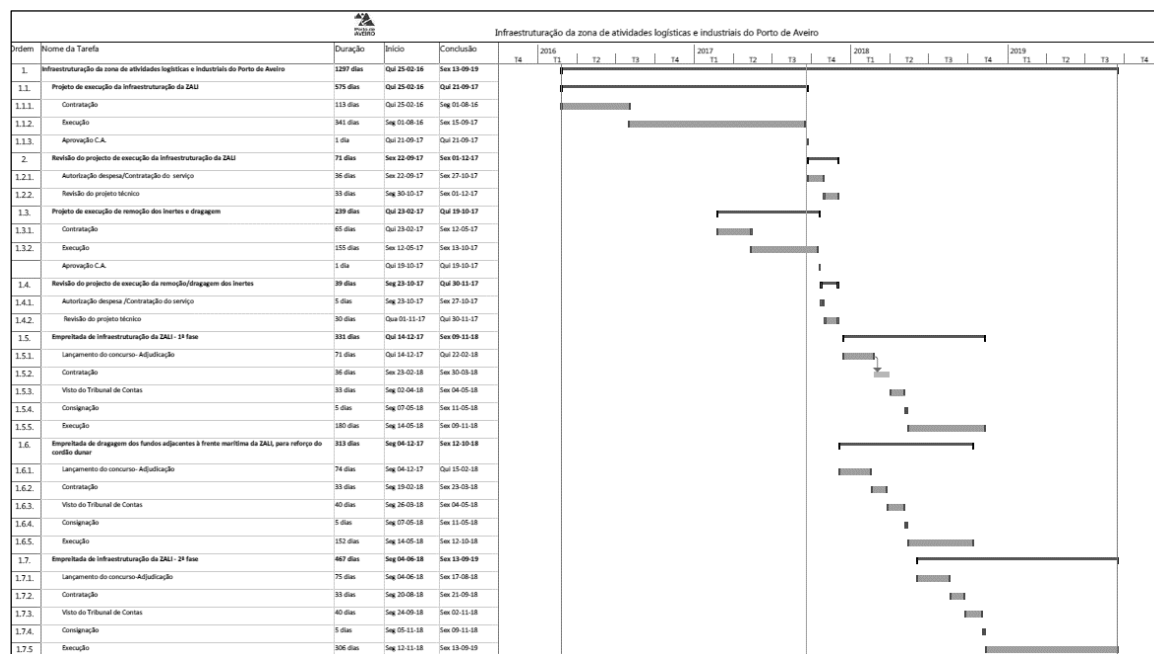
A APA, S. A., está a ultimar as condições para a construção de uma unidade para a fabricação de torres eólicas e outros componentes *offshore*, a que irá corresponder um investimento privado de 25 M(euro) e a criação de 105 novos postos de trabalho.

O valor total deste projeto está estimado em 45,2 M(euro) e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV), fundos nacionais da responsabilidade da APA, S. A., para a infraestruturização propriamente dita e fundos privados para a construção da fábrica de torres eólicas.

Calendário de execução:

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

Figura 16 - Cronograma do projeto da infraestruturização da ZALI do Porto de Aveiro



Fonte: APA, S. A., 2017.

### Implementação da operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos

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

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



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

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

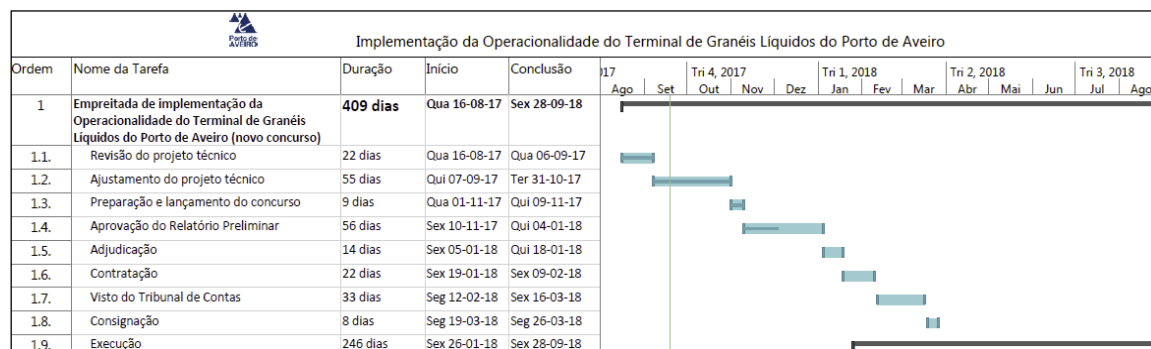
O investimento conduz ao aumento da capacidade do TGL para a movimentação de produtos e para suportar as novas unidades emergentes quer por ampliação das existentes no caso da Prio Energy S.A. (hidrocarbonetos) quer de novas instalações da Quimitécnica, - Serviços de Gestão e Consultadoria Económica-Financeira, Unipessoal Lda. e RNM – Produtos Químicos, S.A. (produtos químicos), que, só por si, se traduzem num investimento de 96 M(euro) e num movimento anual de 740.000 toneladas.

O valor total deste projeto está estimado em 2,2 M(euro) e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e fundos nacionais da responsabilidade da APA, S. A..

Calendário de execução:

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

Figura 17 - Cronograma do Projeto do TGL do Porto de Aveiro



Fonte: APA, S. A., 2017.

### Porto da Figueira da Foz

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

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

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

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



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

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

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

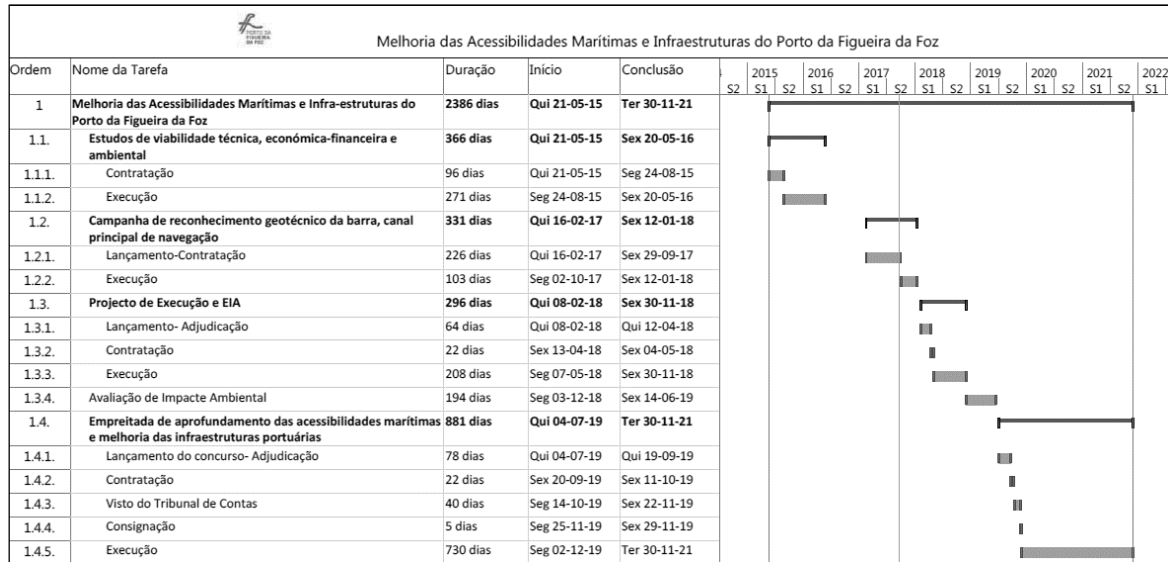
De acordo com o Estudo de Viabilidade as projeções de tráfego apontam para a captação de 757 k toneladas, após a realização do aprofundamento do acesso marítimo.

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

Calendário de execução:

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

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



Fonte: APFF, S. A., 2017.

### Melhoria da segurança e operacionalidade na entrada do Porto

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

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



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

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

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

Porto de Lisboa

Novo Terminal Multimodal do Barreiro (1.ª Fase)

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

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

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

O valor total do projeto está estimado em 400 M(euro) sendo totalmente financiado por fundos privados.

Navegabilidade transporte fluvial até Castanheira do Ribatejo

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

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

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

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

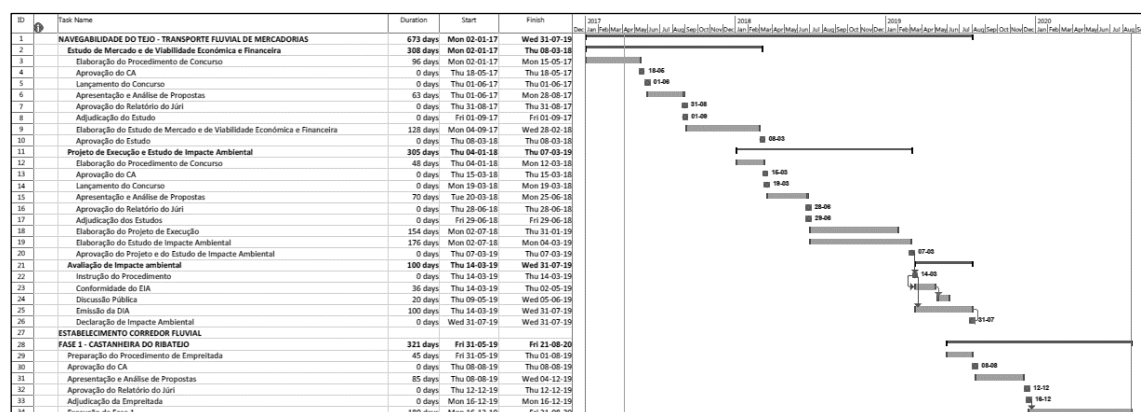
Considerando que a navegação fluvial se posiciona como um dos pilares fundamentais para o desenvolvimento do Porto de Lisboa, a APL, S. A. assume este projeto como uma aposta estratégica fundamental para desenvolver a sua multimodalidade, assegurando a integração eficiente e interoperabilidade marítima,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

O valor total do projeto está estimado em 20 M(euro) e será financiado por fundos privados e por fundos nacionais da responsabilidade da APL, S. A.

Calendário de execução:

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

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



Fonte: APL, S. A., 2017.

Construção do novo terminal de cruzeiros

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



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

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

O valor total do projeto é de 22,7 M(euro) totalmente financiado por fundos privados.

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

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

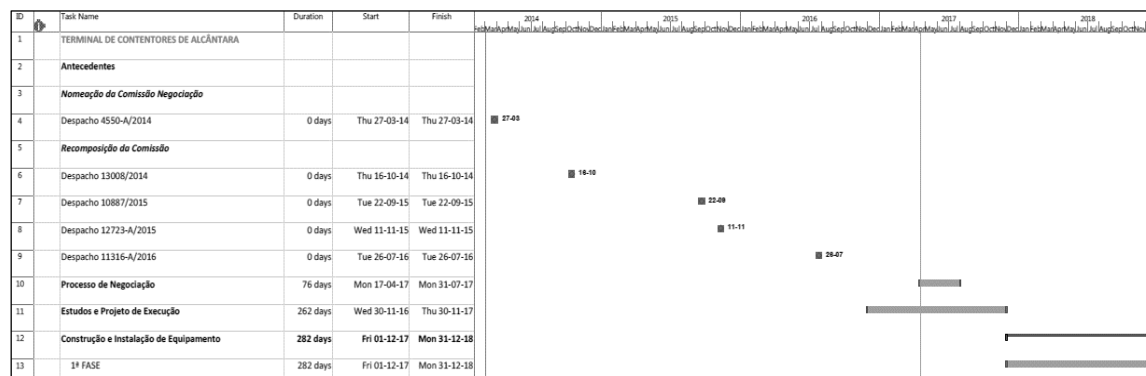
A primeira fase do projeto compreende um aproveitamento da frente de acostagem de 630 metros para 1070 metros numa área de 21 ha com capacidade até 640 000 TEU.

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

Calendário de execução:

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

Figura 20 - Cronograma do Projeto do Terminal de Alcântara



Fonte: APL, S. A., 2017.

## Porto de Setúbal

### Melhoria das acessibilidades marítimas

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

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

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

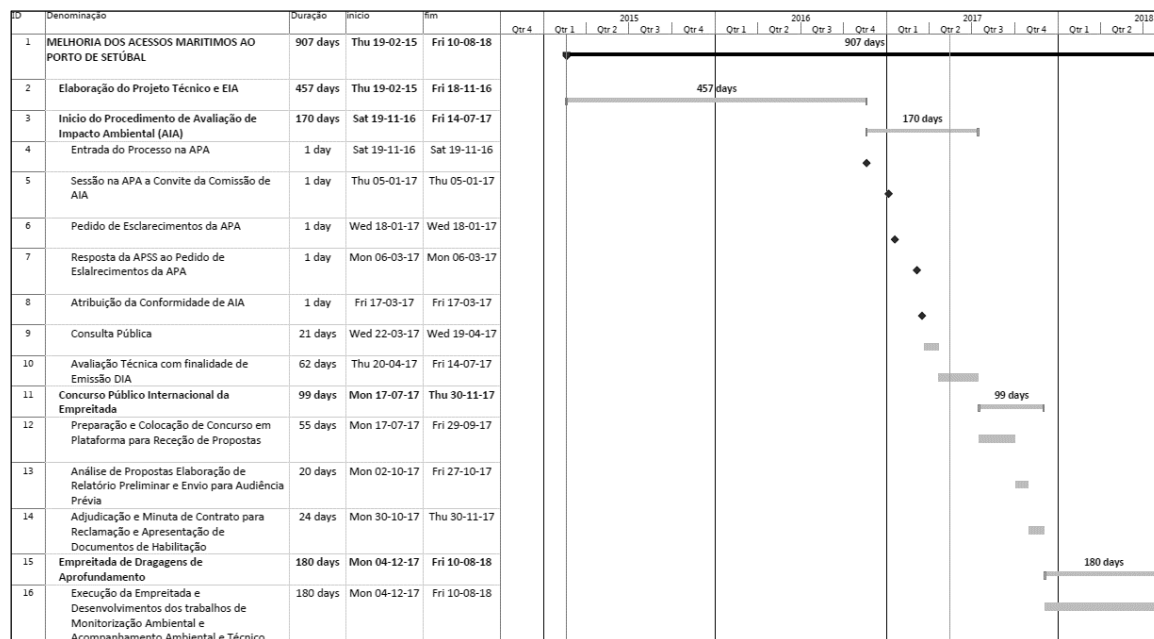
Envolve a execução de um programa de dragagens de aprofundamento que permitirá, nesta fase, oferecer aos navios um acesso permanente nos canais de navegação de: -15 m (ZH) no Canal da Barra, sendo atualmente de -12,8 m (ZH) e -13,5 m (ZH) no Canal Norte, sendo atualmente de -11,8 m (ZH).

O valor total do projeto está estimado em 25,2 M(euro) e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e fundos nacionais da responsabilidade da APSS, S. A..

Calendário de execução:

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

Figura 21 - Cronograma do Projeto do Porto de Setúbal



Fonte: APSS, S. A., 2017.

### Porto de Sines

A «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente» prevê para o Porto de Sines 2 projetos: a Expansão do Terminal XXI (3.ª Fase) e a 1.ª Fase de um novo Terminal de Contentores o Terminal Vasco da Gama.

### Expansão do Terminal XXI (3.ª Fase)

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



Terminal XXI (3.ª fase)

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

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

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

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

O valor do investimento está estimado em 270 M(euro) e será totalmente financiado por fundos privados (PSA).

Ampliação do Molhe Leste (3.ª fase)

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

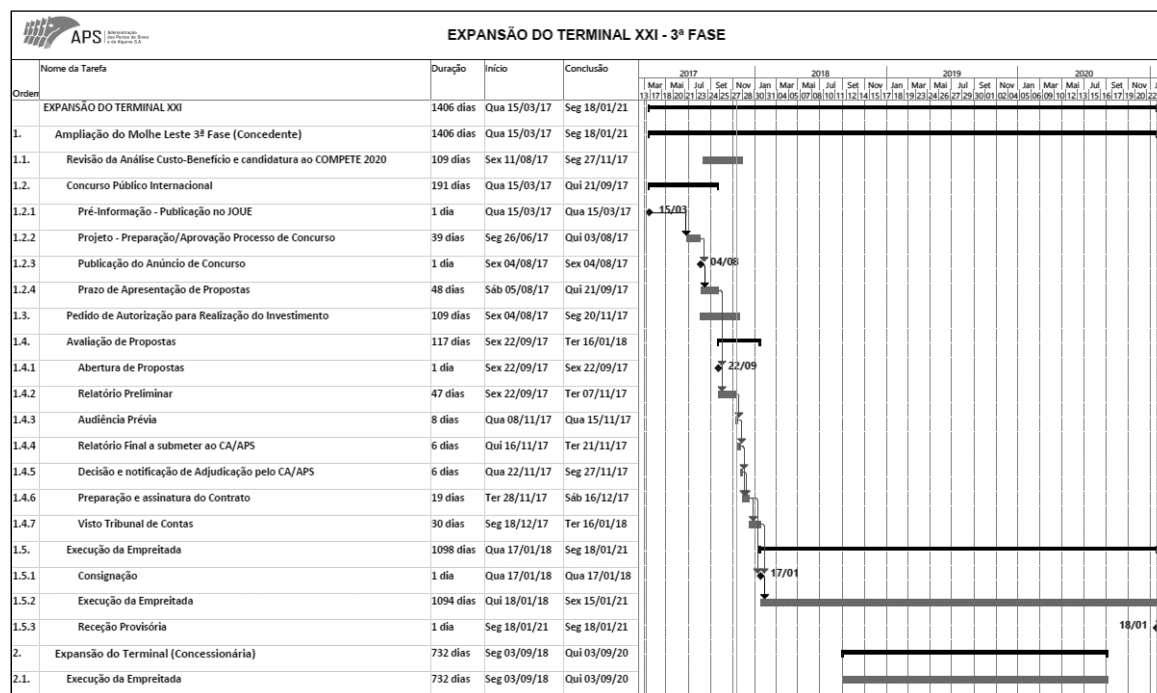
O valor total deste projeto está estimado em 88 M(euro) e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e fundos nacionais da responsabilidade da APS, S. A..



Calendário de execução:

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

Figura 22 - Cronograma do projeto de Expansão do Terminal XXI



Fonte: APS, S. A., 2017.

### Novo Terminal de Contentores - Terminal Vasco da Gama (1.ª Fase)

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

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

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



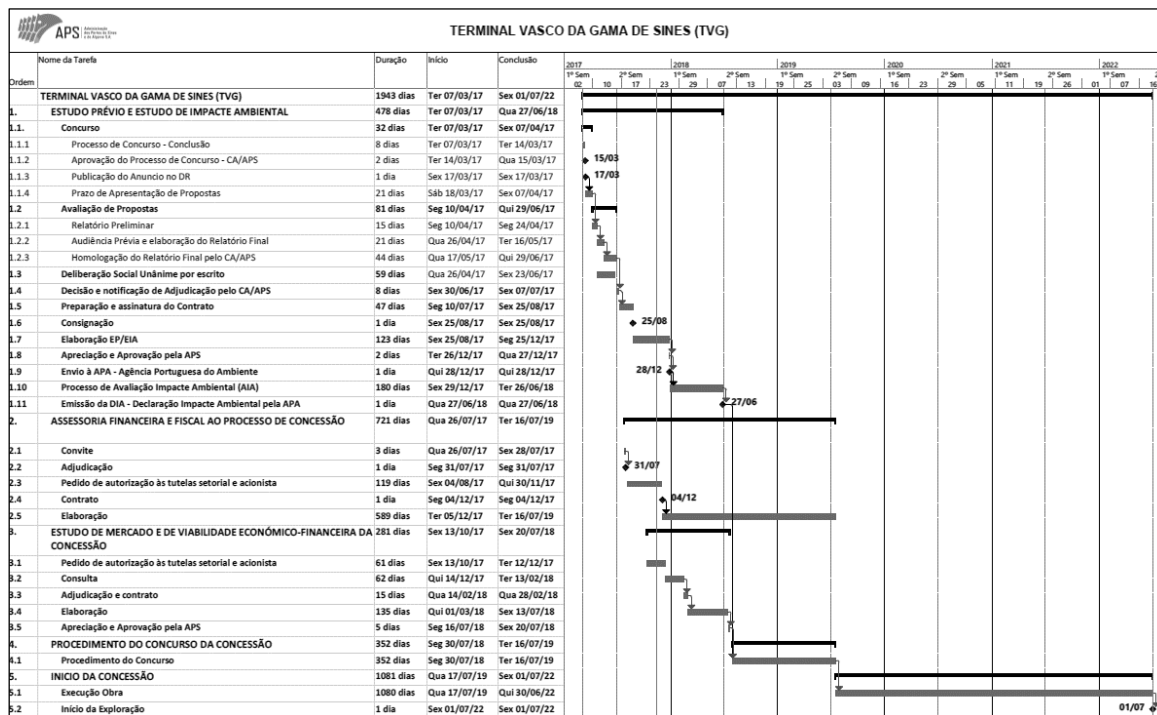
O valor total deste projeto está estimado em 470 M(euro) e será totalmente financiado por fundos privados através do promotor selecionado do concurso público internacional.

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

Calendário de execução:

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

Figura 23 - Cronograma do Terminal Vasco da Gama de Sines



Fonte: APS, S. A., 2017.

Porto de Portimão

Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas marítimas

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

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

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

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

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

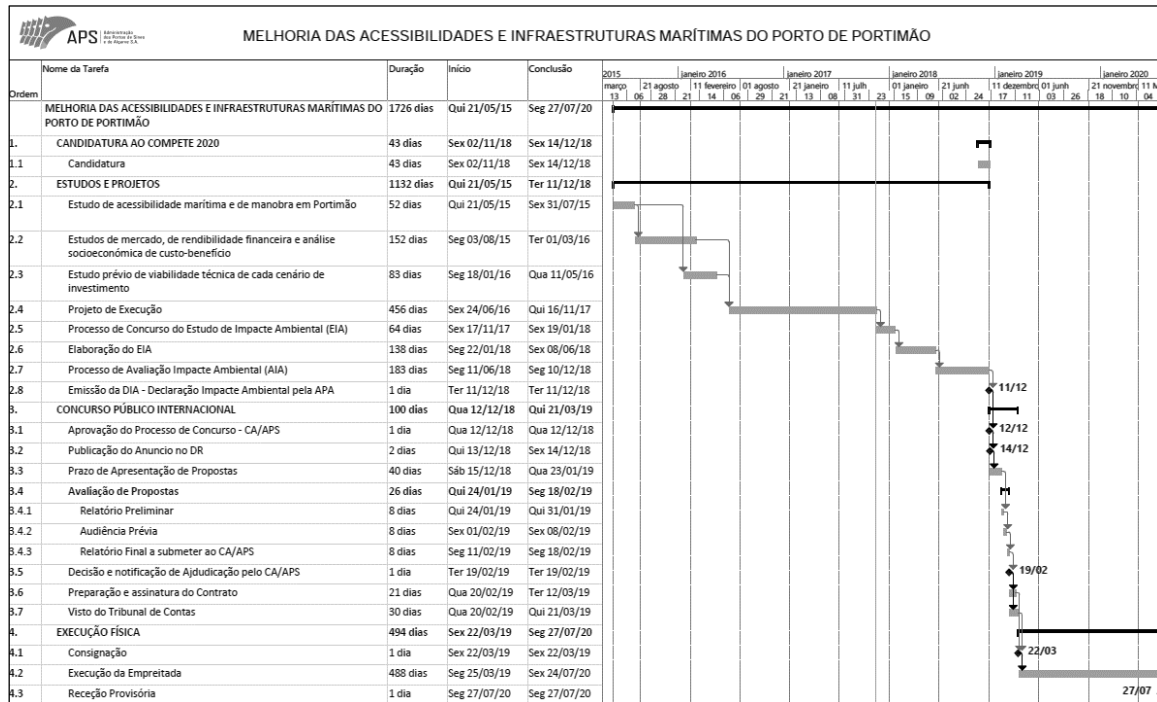
O valor total deste projeto está estimado em 17,5 M(euro) e as suas fontes de financiamento passam por fundos europeus ao abrigo do Programa COMPETE 2020/POCI (Eixo IV) e fundos nacionais da responsabilidade do promotor público.

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

Calendário de execução:

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

Figura 24 - Cronograma do Projeto do Porto de Portimão



Fonte: APS, S. A., 2017.

## 6.2 - Projetos transversais

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

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



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

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

A JUL terá como principais objetivos:

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

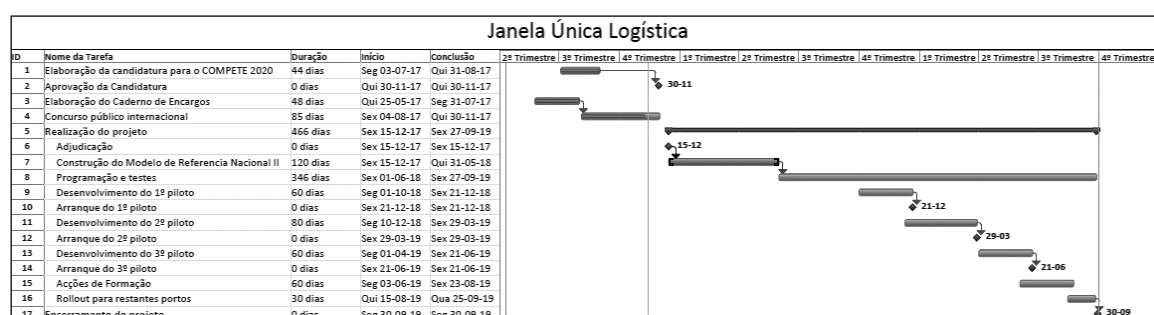
Através da publicação do Despacho n.º 2061/2017, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 2061, de 10 de março, foi constituído um grupo de trabalho com o objetivo de executar a missão de implementar a JUL nos Portos Comerciais do Continente. O grupo é coordenado pelo Diretor-Geral da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos é composto pelo Diretor-Geral da Direção-Geral de Política do Mar, os Presidentes dos Conselhos de Administração das administrações portuárias, a Presidente do Conselho de Administração da Docapesca - Portos e Lotas, S. A., e representantes do Ministro das Finanças, do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

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

Calendário de execução:

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

Figura 25 - Cronograma do Projeto da Janela Única Logística



Fonte: Grupo de Trabalho da JUL, 2017.

### Fatura Única Portuária

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



### Modernização do VTS

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

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

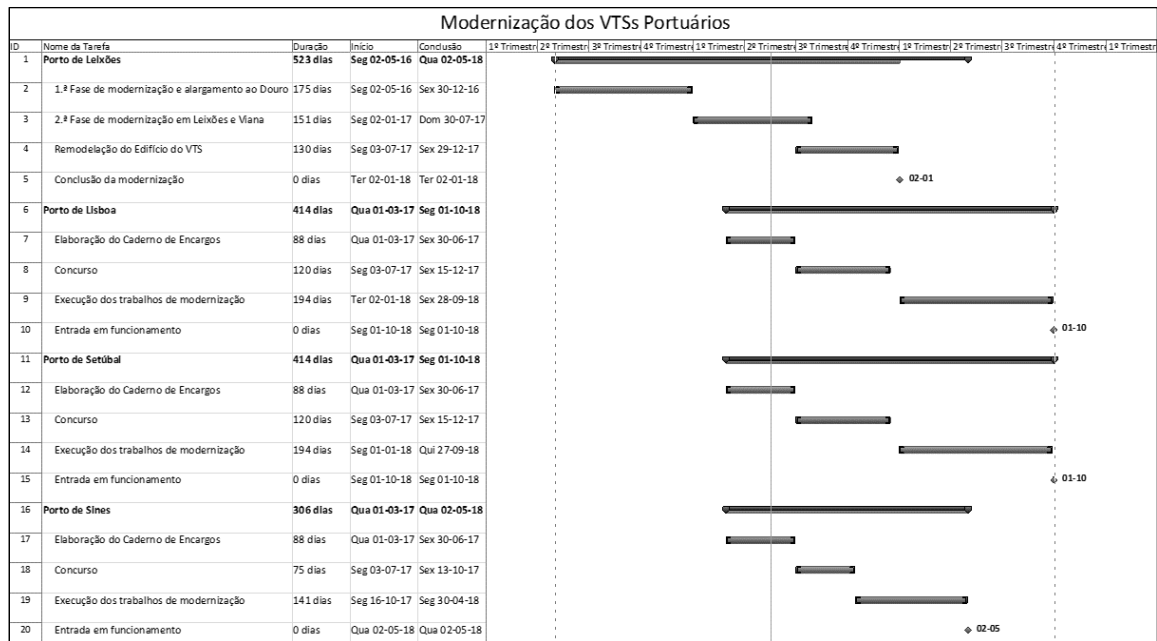
O valor total do projeto está estimado em 6,1 M(euro) e será totalmente financiado por fundos nacionais.

### Calendário de execução:

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



Figura 26 - Cronograma do Projeto de Modernização do VTS



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

### Implementação do conceito legal de Porto Seco

A criação do conceito legal de Porto Seco, de cariz essencialmente aduaneiro, estabelece um modelo simplificado de transferências de mercadorias por ferrovia entre os portos comerciais do Continente e os portos secos, que assentará numa solução integrada de tratamento da informação por via eletrónica com total controlo da circulação dos contentores e composições ferroviárias entre as gates ao longo do trajeto de transferência entre o Terminal Marítimo e o Porto Seco no *binterland*.



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

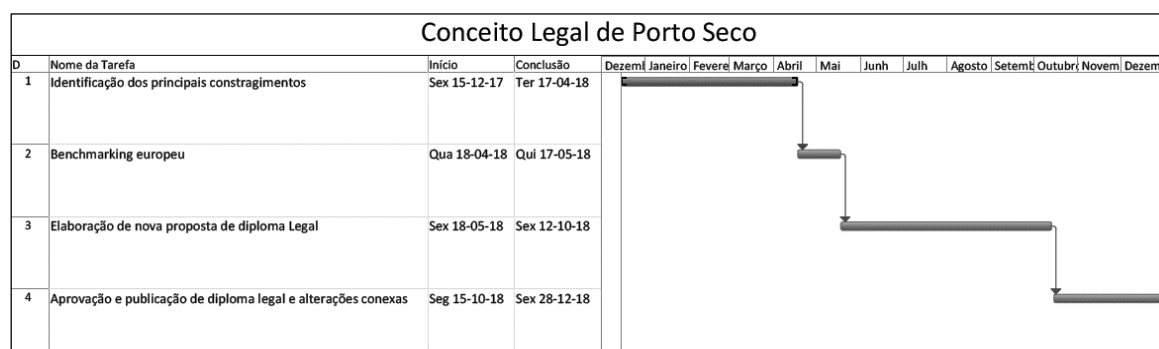
O novo conceito legal de porto seco apresentará vantagens para os operadores económicos, nomeadamente no âmbito da redução/eliminação de garantias bancárias, eliminação de estrangulamentos administrativos, envio das declarações aduaneiras e na simplificação da transferência de mercadorias entre depósitos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

O valor total do projeto está estimado em 150 000 (euro) e será totalmente financiado por fundos nacionais.

Calendário de execução:

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

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



### 6.3 - Portugal *Hub* GNL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

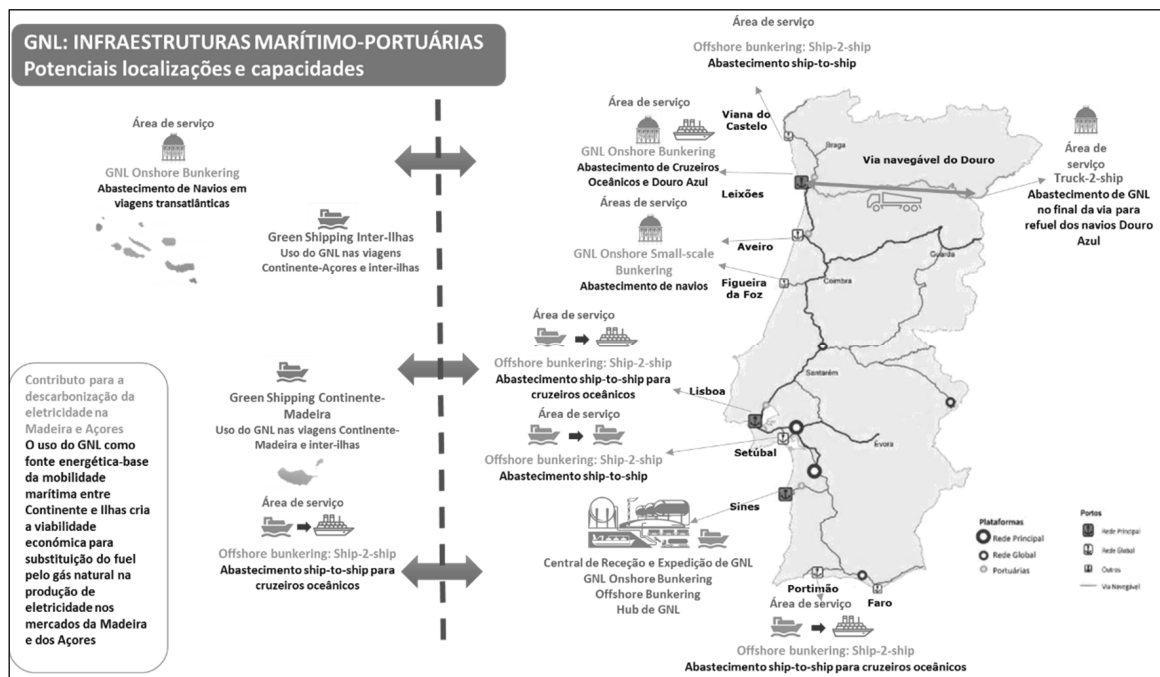
Com efeito, dado que a maior parte do tráfego transatlântico se realiza entre as ECA, isto significa que estas afetarão indiretamente os portos portugueses. Importa também realçar que a Diretiva Europeia relativa à utilização da infraestrutura de combustíveis alternativos indica que deverá existir um número adequado de pontos de abastecimento de GNL, fornecido em portos marítimos, de modo a permitir a circulação com base naquela fonte energética em todo o núcleo da rede TEN-T (segundo as normas técnicas comuns, até 2025 para GNL).

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

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

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

Figura 28 - Plano Nacional de Abastecimento de Navios com GNL



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

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

- 1) Identificação dos portos portugueses em que deverão ser instaladas e/ou reforçadas as capacidades de *bunkering onshore* (*upload* e *download* de GNL), para finalidades de reexportação e abastecimento de navios a GNL;
- 2) Elaboração de um comparativo de competitividade entre as soluções tecnológicas de *bunkering onshore* vs. *offshore*, segundo as atividades de reexportação e abastecimento de navios a GNL;
- 3) Elaboração de um plano de captação de investimento privado para realizar capacidade de *bunkering*;
- 4) Definição das metas e objetivos em conformidade com a Diretiva 2014/94/CE, do Parlamento e do Conselho, de 22 de outubro de 2014;
- 5) Identificação das diferentes medidas (legais, políticas, I&D, etc.) para atingir as metas e estimar custos.

#### 6.4 - Port Tech Clusters

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

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

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

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



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

Para concretizar esta ambição, será promovida no âmbito da «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026» a criação da Rede *Port Tech Clusters*, crucial ao desenvolvimento do *Hub Azul*, com o objetivo principal de sedimentar competências inovadoras de criação de valor nos portos portugueses nas indústrias emergentes do mar.

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

Os *Port Tech Clusters* constituir-se-ão como plataformas de aceleração tecnológica das novas indústrias marítimas, incluindo a biotecnologia azul e outras áreas emergentes da bioeconomia, promovendo a proximidade entre a ciência e o mundo empresarial. Serão desenvolvidas as condições infraestruturais para que os centros de investigação se possam instalar nos portos, junto da indústria e do ambiente de operações marinho.

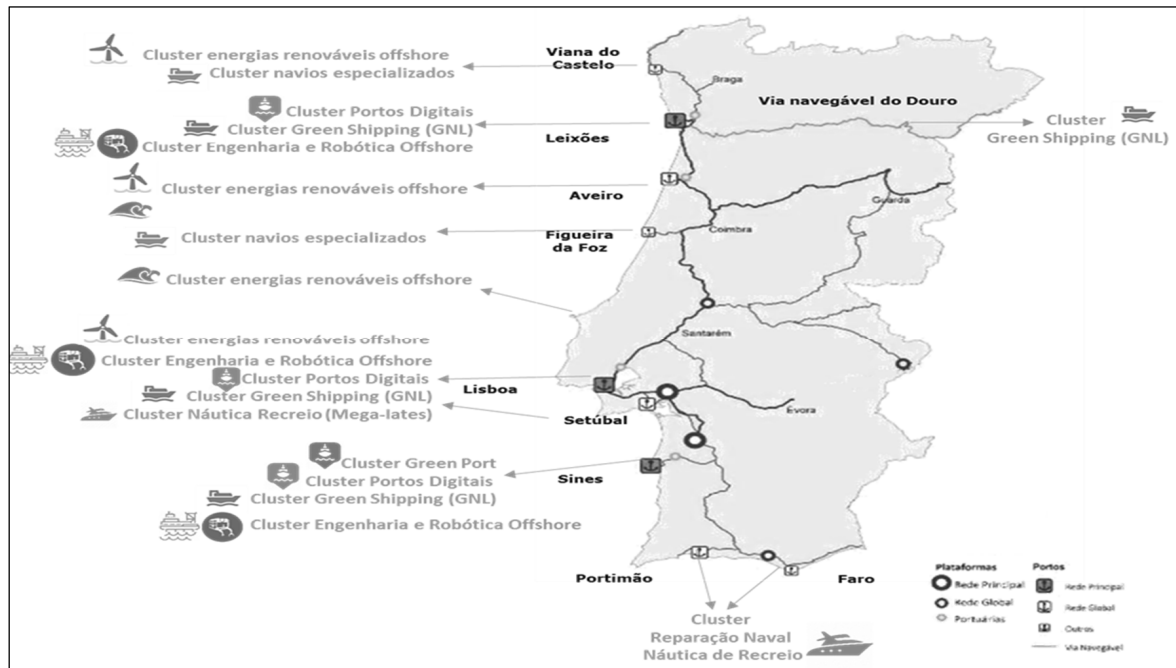
Desta forma, os *Port Tech Clusters* irão acelerar não só a transferência de conhecimento entre o mundo científico e o empresarial, como também o ciclo de desenvolvimento das novas indústrias marítimas, diminuindo o tempo despendido para inovar e os recursos financeiros necessários para criar um produto/serviço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





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

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



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

<i>Port Tech Cluster</i>	Breve descrição	Portos/Estaleiros
1 – Energias Renováveis de Fonte ou Localização Oceânica	Desenvolvimento de tecnologias de aproveitamento das energias renováveis de fonte ou localização oceânica (nomeadamente eólica <i>offshore</i> e energia das ondas e marés)	Viana do Castelo Aveiro Estaleiros Navais de Peniche Lisboa Setúbal
2 – Navios Especializados	Produção de navios especializados (Exemplo: <i>bunkering offshore</i> GNL, hidrogénio renovável e outros gases renováveis, suportes às operações de manutenção de renováveis e petróleo <i>offshore</i> , investigação oceânica, etc.)	Viana do Castelo Figueira da Foz
3 – <i>Green Shipping</i>	Capacidade <i>onshore</i> e/ou <i>offshore</i> de abastecimento GNL, hidrogénio renovável e outros gases renováveis; Investigação para o aumento da eficiência energética dos navios e portos	Viana do Castelo Leixões Aveiro Figueira da Foz



<i>Port Tech Cluster</i>	Breve descrição	Portos/Estaleiros
		Lisboa Setúbal Sines Portimão
4 – Engenharia e Robótica Oceânica	Serviços de I&D e comerciais de engenharia de estruturas <i>offshore</i> , navios autónomos e de robótica submarina	Leixões Peniche Lisboa Setúbal Sines
5 – Portos Digitais (Indústria 4.0)	Capacidade instalada de digitalização e integração das funções de transportes e logística; Incubação de <i>start-ups</i> especializadas na digitalização dos serviços portuários e na criação de ferramentas de otimização da gestão portuária (exemplo: modelação de « <i>big data</i> » aplicado à gestão preditiva dos fluxos de movimentação portuária)	Viana do Castelo Leixões Aveiro Figueira da Foz Peniche Lisboa Setúbal Sines Portimão



<i>Port Tech Cluster</i>	Breve descrição	Portos/Estaleiros
6 – <i>Green Port</i>	Desenvolvimento de soluções industriais que aumentem a sustentabilidade ambiental do <i>shipping</i> (exemplo: Inovação da Ecoslops Portugal S.A. em Sines)	Sines
7 – Reparação Naval Náutica de Recreio	Desenvolvimento de capacidades inovadoras no negócio e na reparação naval da náutica de recreio	Lisboa Setúbal Portimão
8 – Promoção da aquicultura e da biotecnologia azul, criação de centros tecnológicos de apoio à inovação e I&D	Instalação de laboratórios e espaços equipados para prototipagem, biorefinarias e/ou <i>scale-up</i> , de uso partilhado. Apoio a <i>start-ups</i> e projetos empreendedores em torno da economia azul, incluindo programas de aceleração, a incubação de empresas, e a transferência de conhecimento das universidades para o mercado. Desenvolvimento de novos conceitos produtivos, assentes nos	Leixões Aveiro Peniche Lisboa



<i>Port Tech Cluster</i>	Breve descrição	Portos/Estaleiros
	princípios da economia circular, para a promoção de mais e melhores iniciativas aquícolas.	
9 – Prospecção e Vigilância marinha/monitorização	Desenvolvimento de um ecossistema de referência para monitorização, prospecção e vigilância marinha, incluindo veículos não tripulados para apoio a atividades de mar e da bioeconomia azul, assegurando a capacidade de manter uma presença contínua nas águas nacionais.	Leixões Lisboa

## 7 - Visão futura



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

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

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

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

- 1) Na afirmação de Portugal enquanto Plataforma Logística Global geradora de valor com os atributos que hoje lhe são exigidos em termos de dimensão física (cais, fundos, áreas adjacentes disponíveis, acessibilidades marítimas e terrestres) e de dimensão tecnológica e digital (pela simplificação de procedimentos e utilização de novas tecnologias);
- 2) Na criação de um *hub* portuário acelerador de negócios com capacidade para atrair o investimento e apoiar a internacionalização da economia portuguesa;
- 3) Na afirmação de Portugal enquanto *hub* de GNL do Atlântico, com uma aposta clara na inovação nas atividades de *green shipping*.

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

114835064



## FINANÇAS

### Portaria n.º 318/2021

de 24 de dezembro

*Sumário:* Define os critérios de seleção dos contribuintes cuja situação tributária deve ser acompanhada pela Unidade dos Grandes Contribuintes da Autoridade Tributária e Aduaneira e revoga a Portaria n.º 130/2016, de 10 de maio.

Considerando a sua importância em termos económicos, a receita fiscal gerada e a crescente complexidade das suas operações, a generalidade dos países da OCDE possui serviços que se ocupam exclusivamente do acompanhamento tributário dos grandes contribuintes promovendo, entre outros aspetos, a assistência no cumprimento voluntário das respetivas obrigações fiscais e a redução do número de litígios de natureza fiscal.

No cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 118/2011, de 15 de dezembro, a Portaria n.º 320-A/2011, de 30 de dezembro, estabeleceu a estrutura nuclear da Autoridade Tributária e Aduaneira, fixando, simultaneamente, as competências da Unidade dos Grandes Contribuintes (UGC). Por outro lado, o Decreto-Lei n.º 6/2013, de 17 de janeiro, operacionalizou aquela Unidade, com efeitos a 1 de janeiro de 2012, procedendo a diversas alterações legislativas relevantes nesta matéria.

Uma vez criada organicamente a estrutura destinada a efetuar o acompanhamento tributário dos grandes contribuintes e definidas as respetivas competências, foi publicada a Portaria n.º 107/2013, de 15 de março, que estabeleceu os critérios de seleção dos contribuintes cuja situação tributária deve ser acompanhada pela UGC.

Na sequência das alterações ao artigo 68.º-B da lei geral tributária (LGT), no que concerne aos contribuintes individuais de elevada capacidade patrimonial, bem como o alargamento do acompanhamento à generalidade das entidades do setor financeiro, foram publicadas as Portarias n.ºs 130/2016, de 10 de maio, e 159/2018, de 1 de junho.

A complexidade da fiscalidade internacional, e a sua evolução recente, justifica agora estender o acompanhamento da UGC às entidades que celebrem e mantenham em vigor acordos prévios sobre preços de transferência, às entidades, residentes ou com estabelecimento estável, em território português, que integrem um grupo multinacional sujeito à apresentação de uma declaração de informação financeira e fiscal por país ou por jurisdição fiscal (*CbCR*) e ainda às entidades não residentes sem estabelecimento estável que exercem atividade económica no território nacional sujeita a supervisão do Banco de Portugal.

Adicionalmente, importa consolidar e dotar de estabilidade as listas dos contribuintes acompanhados pela UGC, recomendada também por força das competências de órgão periférico local que lhe foram conferidas pela Lei n.º 100/2017, de 28 de agosto, pelo que se alteram as regras de vigência do cadastro, mantendo-se os quatro anos até agora acolhidos, mas prevendo-se a extensão automática desse prazo, sempre que não se verifiquem razões que justifiquem a sua revisão.

Por fim, prevê-se que, sem prejuízo da publicação inicial no *Diário da República*, a lista de entidades acompanhadas pela UGC, com exceção das pessoas singulares, é atualizada anualmente e divulgada no Portal das Finanças.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto e dos Assuntos Fiscais, ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 68.º-B da lei geral tributária, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, de 17 de dezembro, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente portaria estabelece os critérios de seleção dos contribuintes cuja situação tributária deve ser acompanhada pela Unidade dos Grandes Contribuintes (UGC) e estabelece os respetivos procedimentos de publicidade e vigência.

## Artigo 2.º

## Critérios de seleção

Os contribuintes cuja situação tributária deve ser acompanhada pela UGC são os que preenchem pelo menos um dos seguintes critérios:

## a) Entidades:

- i) Sob a supervisão do Banco de Portugal;
- ii) Sob a supervisão da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, com exceção das que exerçam a atividade de distribuição de seguros, conforme definida no artigo 4.º do regime jurídico da distribuição de seguros e resseguros anexo à Lei n.º 7/2019, de 16 de janeiro;
- iii) Que sejam organismos de investimento coletivo sob a supervisão da Comissão do Mercado de Valores Mobiliários;
- iv) Não residentes sem estabelecimento estável que desenvolvam atividade económica, sujeita a supervisão do Banco de Portugal, no território nacional;
- v) Com um volume de negócios, ou um valor total de rendimentos, no caso das Sociedades Gestoras de Participações Sociais, constituídas nos termos do Decreto-Lei n.º 495/88, de 30 de dezembro, superior a:

1200 milhões de euros; ou

2100 milhões de euros, caso se trate de entidade abrangida pelo n.º 4 do artigo 121.º-A do Código do IRC;

## b) Com um valor global de impostos pagos superior a 20 milhões de euros;

c) Que tenham em vigor acordo prévio sobre preços de transferência celebrado nos termos do artigo 138.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas;

d) Sociedades não abrangidas por qualquer das alíneas anteriores que sejam consideradas relevantes, atendendo, nomeadamente, à sua relação societária com as sociedades abrangidas pelas referidas alíneas;

e) Sociedades integradas em grupos, abrangidos pelo regime especial de tributação dos grupos de sociedades, nos termos do artigo 69.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, em que alguma das sociedades integrantes do grupo, dominante ou dominada, seja abrangida pelas condições definidas em qualquer das alíneas anteriores;

f) As pessoas singulares que tenham auferido rendimentos superiores a 750 mil euros;

g) As pessoas singulares que detenham, direta ou indiretamente, ou sejam beneficiárias efetivas de património, incluindo bens e direitos, de valor superior a 5 milhões de euros;

h) As pessoas singulares com manifestações de fortuna congruentes com os rendimentos ou património referidos nas alíneas f) e g);

i) As pessoas singulares, bem como as sociedades e outras entidades, que não sendo abrangidas por qualquer das alíneas anteriores sejam consideradas relevantes, atendendo à sua relação jurídica ou económica com os sujeitos passivos abrangidos pelas alíneas f), g) e h).

## Artigo 3.º

## Definições

1 — O volume de negócios referido no artigo anterior é calculado nos termos do artigo 143.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas.

2 — O valor total de rendimentos a que se refere o artigo anterior corresponde ao total apresentado na demonstração dos resultados por naturezas da entidade a que se refere, em conformidade com a respetiva normalização contabilística aplicável.

3 — Os rendimentos a que se refere a alínea f) do artigo anterior são compostos por todos os fluxos patrimoniais, nomeadamente os considerados para efeitos de incidência a IRS ainda que isentos daquele imposto.



4 — O património a que se refere a alínea *g*) do artigo anterior é constituído pelo conjunto de bens e direitos suscetíveis de avaliação em dinheiro.

#### Artigo 4.º

##### Publicidade e vigência

1 — As entidades referidas nas alíneas *a*) a *d*) do artigo 2.º são definidas e identificadas em relação alfabética a aprovar por despacho do diretor-geral da Autoridade Tributária e Aduaneira a publicar no *Diário da República*, mantendo-se acompanhadas pela UGC até ao fim da sua vigência, ainda que deixem de verificar os critérios que conduziram à sua inclusão.

2 — A relação alfabética referida no número anterior identifica, ainda, as sociedades dominantes dos grupos de sociedades, nos termos do artigo 69.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, em que alguma das sociedades integrantes do grupo conste da referida relação.

3 — As entidades que venham a preencher o critério da alínea *e*) do artigo 2.º, em momento posterior à entrada em vigor da relação prevista no número anterior, consideram-se nela incluídas a partir do primeiro dia do 7.º mês do período de tributação a que se reporta a declaração entregue para efeitos do previsto na alínea *a*) ou alínea *b*) do n.º 7 do artigo 69.º do Código do IRC, mantendo-se acompanhadas pela UGC até ao fim da sua vigência, ainda que deixem de verificar os requisitos que conduziram à sua inclusão.

4 — Sem prejuízo do referido na parte final do número anterior, as entidades que estando incluídas na composição do grupo declarado não venham, de facto, a incluir o grupo para efeitos de aplicação do regime especial de tributação dos grupos de sociedades deixam de ser acompanhadas pela UGC a partir do último dia do 6.º mês do período de tributação seguinte ao referenciado no número anterior.

5 — A relação alfabética a que se referem os n.ºs 1 e 2, acrescida das entidades a que se refere o n.º 3, é, face aos critérios previstos nas alíneas *a*) a *e*) do artigo 2.º, atualizada anualmente e publicada no Portal das Finanças.

6 — Sem prejuízo das atualizações referidas no número anterior, a relação alfabética tem uma vigência de quatro anos, sendo renovada automaticamente por iguais períodos de tempo, salvo se razões objetivas definidas por despacho do diretor-geral da AT determinarem a sua revisão.

7 — As pessoas singulares referidas nas alíneas *f*) a *i*) do artigo 2.º, quando se verifique o preenchimento de pelo menos um dos critérios ali previstos, são notificadas de que passam a ser acompanhadas pela UGC, mantendo-se nessa situação durante os quatro anos seguintes ao da notificação, ainda que deixem de preencher o critério de seleção que lhe foi aplicado, renovando-se automaticamente por iguais períodos a sua permanência nessa situação, salvo se por despacho do diretor-geral da AT vierem a ser notificados do contrário.

#### Artigo 5.º

##### Normas revogatória e transitória

1 — É revogada a Portaria n.º 130/2016, de 10 de maio.

2 — As pessoas singulares que integraram o cadastro dos grandes contribuintes, antes da entrada em vigor desta portaria, mantêm-se a ser acompanhadas pela UGC, aplicando-se as regras de permanência referidas na última parte do n.º 7 do artigo anterior.

#### Artigo 6.º

##### Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado Adjunto e dos Assuntos Fiscais, *António Mendonça Mendes*, em 21 de dezembro de 2021.

114840945



*I SÉRIE*



**DIÁRIO  
DA REPÚBLICA**

Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750