



2017-2026

ESTRATÉGIA À VISTA

O Governo vai investir 2,5 mil milhões de euros, entre 2017 e 2026, para aumentar a capacidade portuária, crescer em 200% a movimentação de contentores nos portos do continente e para alargar em 50% o volume de negócios nas actividades conexas e transversais, impulsionando toda a economia do mar. O investimento, que visa reforçar a competitividade do setor portuário, insere-se na Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária - Horizonte 2016-2026, apresentada, em Fevereiro, pela ministra do mar, Ana Paula Vitorino. Entre as ações previstas incluem-se a construção de novos terminais de contentores em Lisboa e Leixões. No porto de Sines, vai arrancar a terceira fase do Terminal XXI e iniciar a construção do Terminal Vasco da Gama.

Com um volume de carga movimentada de mais de 93,9 milhões de toneladas em 2016, os principais portos comerciais registaram a sua melhor marca de sempre no ano passado, de acordo com os números da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT). Além disso, entre 2005 e 2015, a carga global cresceu 42%, esperando-se uma tendência semelhante na próxima década, a começar já este ano. O executivo, perspectiva um crescimento de 88% da carga total - mais 78 milhões de toneladas - na sequência do investimento previsto até 2026.

De acordo com o documento, estes números preveem continuidade. "Os dados de janeiro de 2017 antevêm um ano de novos recordes para os portos do continente", lê-se na Estratégia. Isso mesmo disse a ministra do mar no evento de apresentação: acredita que a movimentação de contentores vai subir 200% nos portos do continente, até 2026, um potencial de crescimento que entende já estar consolidado. A responsável governamental adianta que o cumprimento dos objectivos estabelecidos no documento prevê também a criação de cerca de 12.000 novos postos de trabalho até 2030.

O porto de Sines mantém-se como líder no sistema portuário, com uma quota de mercado de 54,5%. E é à actividade deste porto que se deve o maior volume de carga movimentada: 51,2 milhões de toneladas, mais 7,5 milhões que em 2015, o que corresponde a um aumento de 5,1%. Para este desempenho contribuiu a inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões entre Março e Outubro, que detém a segunda maior

quota: 19,5%. Lisboa é responsável por 10,9%.

É para reforçar a competitividade do sector que a Estratégia foi formulada. São, assim, propósitos fundamentais até 2026: adequar infra-estruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e às ligações ao hinterland; melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias; e criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

As mais de 20 acções previstas "foram identificadas em função das suas implicações sobre toda a cadeia de valor, nomeadamente em termos dos efeitos na marinha mercante nacional, na construção naval, na política energética e noutros clusters tecnológicos", explica Ana Paula Vitorino.

Pretende-se impulsionar a afirmação dos portos nacionais no sistema logístico global e captar mais investimento nacional e internacional, maximizando o investimento privado e comunitário. Diz a ministra que, no plano portuário, 83% desse investimento deve provir do sector privado, 11% do sector público e os remanescentes 6% de fundos comunitários.

Outra das metas é a promoção da intermodalidade marítima, fluvial e terrestres, de modo a permitir uma diminuição em 20% do tráfego rodoviário de ligação aos portos e incrementar o tráfego fluvial de mercadorias.

O plano prevê a criação nos portos de plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências, para incentivar a inovação e modernização do setor, bem como criar plataformas de aceleração tecnológica nos portos para novos negócios

nas indústrias avançadas do mar. O propósito é aumentar em 50% o volume de negócios e atividade conexas/transversais. Serão, deste modo, constituídos diversos clusters nos portos do continente em áreas como engenharia e robótica, energias renováveis, reparação e construção naval, green shipping, entre outros.

MELHORAR ACESSIBILIDADES

Para os portos de Leixões, Lisboa e Sines está também prevista a criação de clusters com capacidade instalada de digitalização e integração das funções de transportes e logística, incubação de startups especializadas na digitalização dos serviços portuários e na criação de ferramentas de otimização da gestão portuária.

Outro foco será a criação de áreas de serviço para abastecimento de navios a GNL e de um "hub" reexportador de gás natural. Afirma Ana Paula Vitorino que todos os portos terão um papel significativo nesta área e Portugal poderá aproveitar as suas potencialidades geográficas para "atrair a crescente frota mundial com esta propulsão, que possibilita o uso do GNL como fonte energética-base da mobilidade marítima entre o continente e as regiões autónomas, dando um contributo para a descarbonização".

O maior investimento destina-se ao porto de Sines: 670 milhões de euros, distribuídos entre a expansão do Terminal XXI (3ª fase) e a construção de um novo terminal de contentores – o terminal Vasco da Gama. A este valor acresce 470 milhões de euros para a segunda fase do novo terminal de contentores Vasco da Gama. O objectivo é aumentar o volume de carga movimentada em 130%.

O porto de Lisboa irá receber a segunda quantia mais avultada – 746 milhões de euros, estando previsto o avanço da construção do terminal de contentores do Barreiro. Está também prevista a melhoria das condições de navegabilidade desde o estuário do Tejo até Castanheira do Ribatejo, na construção da segunda fase do novo terminal de Cruzeiros e o aumento da eficiência do Terminal de Alcântara. Com a concretização destes projetos, a carga movimentada deverá subir 49% (para 5,6 milhões de toneladas).

Para Leixões estão previstos 429,5 milhões de euros, para a construção de um novo terminal de contentores (fundos -14m ZH), a reconversão do TCS (Terminal de Contentores Sul), o aumento da eficiência do terminal de grãos sólidos e alimentares e os pólos 1 e 2 da Plataforma Multimodal Logística. O propósito é permitir um crescimento de 8,2 milhões de toneladas movimentadas. E também esperado um investimento de 77,6 milhões de euros para melhorar a navegabilidade no rio Douro. Também o porto da Figueira da Foz será melhorado, a nível das acessibilidades marítimas e da segurança e operacionalidade na entrada, num investimento de 36,1 milhões de euros.

O investimento no porto de Setúbal será um pouco menor – 25,2 milhões de euros – para melhorar as acessibilidades marítimas.

Em Viana do Castelo, serão atribuídos 24,5 milhões de euros para aprofundar o canal de navegação e melhorar o acesso rodoviário ao porto.

Para o porto de Aveiro está prevista a construção de um terminal intermodal na Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI), a infra-estruturação da Zona de Atividades Logísticas e Industriais e a implementação da operacionalidade do Terminal de Grãos Líquidos, num investimento de 24 milhões de euros.

Por fim, o porto de Portimão também deverá ver melhoradas as acessibilidades marítimas e respectivas infra-estruturas.

NOVO TERMINAL DE CONTENTORES NO BARREIRO

Em entrevista ao Público, a ministra afirma, mesmo, que "a perspectiva de crescer 200% não é sequer muito optimista. É moderada - nós já crescemos 180% nos últimos dez anos". Na mesma entrevista, refere que não é "tecnicamente viável" fazer um porto de águas profundas no Barreiro, mas antes "um terminal como o que existe em Alcântara, por exemplo". "Se cum-

prir os critérios ambientais e houver privados interessados o terminal avança", garante.

No âmbito do plano, a ministra está a renegociação de quatro concessões e o lançamento de três novos concursos. Considera essencial "preparar os nossos portos para as perspectivas de crescimento do tráfego e para as alterações das frotas dos navios". "A carga que está a crescer mais a nível mundial é a contentorização", nota.

"Os investimentos são para resolver problemas de capacidade imediata, como é o caso de Sines e de Leixões, mas também para [os portos] se prepararem para receber esses navios maiores, como é urgente em Leixões, mas também em Setúbal e em Viana do Castelo. Leixões é um porto muito competitivo e eficiente mas, efectivamente, não pode receber os navios maiores. Por isso, teremos de fazer novo terminal com fundos a -14 [metros]. Setúbal não tem o problema imediato de capacidade, mas tem o mesmo problema dos fundos – é, aliás, mais grave do que Leixões, porque os fundos são menos dez metros e com -12 à maré. E queremos passar para -14. O outro caso é Viana do Castelo, onde queremos aumentar não só a movimentação da carga mas, acima de tudo, fazer crescer a indústria naval", afirma.

A propósito da intenção da ministra da construção de um novo terminal de contentores no Barreiro, a Associação Comercial do Porto (ACP) já se manifestou contra, considerando que não é viável nem necessária, seja de águas profundas ou não.

"Não há necessidade urgente de construir novas infra-estruturas portuárias marítimas para dar resposta aos aumentos previsíveis da procura", afirma a ACP, em comunicado. "A Associação Comercial do Porto manifesta a sua perplexidade com a intenção assumida pela ministra do Mar no sentido de o Governo fazer avançar a construção de um terminal portuário no Barreiro. Invocando argumentos desfasados da realidade portuária nacional, fica a sugestão de que o Governo pretende colocar o Estado português na condição de avalista de investidores privados para garantir uma infra-estrutura que é desnecessária, redundante e ruinosa, como documenta o estudo sobre os portos portugueses promovido pela ACP", lê-se





na nota.

De acordo com um estudo da Associação, assinado pelo especialista em transportes Álvaro Costa e pelo professor de economia da católica e ex-chairman da Caixa Geral de Depósitos, Álvaro Nascimento, os portos portugueses só conseguirão "ser competitivos à escala internacional caso haja uma aposta sólida na melhoria das acessibilidades aos principais portos nacionais". Referem-se aos portos de Leixões e de Sines: o primeiro no limite da capacidade e o segundo como uma plataforma com posição privilegiada no apoio à logística das grandes rotas internacionais (e com vocação para o transhipment).

GOVERNO QUER VALORIZAR ÁREAS EMPRESARIAIS

Não é este, porém, o único plano de investimentos previsto para o sector. O Governo apresentou um programa de investimento nas acessibilidades rodoviárias às infra-estruturas no Norte, Centro e Alentejo, no valor de 180 milhões de euros. O Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) inclui intervenções para criar ou melhorar as ligações entre 12 zonas industriais ou parques de negócios e a rede rodoviária principal, num total de cerca de 65 km. Engloba também investimentos para a criação ou melhoria de algumas dessas zonas ou parques.

Até 2021, serão, assim, aplicados 102 milhões em acessibilidades rodoviárias e 78 milhões na criação e expansão de zonas empresariais. Por regiões, os montantes serão assim distribuídos: 112 milhões de euros para o Norte, 50 milhões de euros para o Centro e 18 milhões para o Alentejo.

Do valor total previsto a aplicar neste Programa, a maioria do investimento ficará a cargo da Infraestruturas de Portugal (IP). A empresa pública vai aplicar 102 milhões de euros até 2021 na promoção dos acessos rodoviários às áreas empresariais que o governo considerou prioritárias, investimentos que incluem a requalificação da ligação do Parque Empresarial de Lanheses à Estrada Regional 305, que custará 210 mil euros. O plano implica também intervenções nos acessos rodoviários das áreas empresariais de Fontiscos, Cabeça de Porca, Formariz, Gandra, Fimalicão Sul, Lavagueiras, Mundão, Riachos, Campo Maior e Rio Maior.

Por regiões, o Norte, no eixo das acessibilidades rodoviárias, terá oito intervenções (seis construções e duas requalificações), num total de 39 quilómetros de extensão, o que representa um investimento de 82 milhões de euros. Para a criação e expansão de áreas empresariais estão reservados 30 milhões de euros.

No Centro estão previstas duas intervenções rodoviárias (uma requalificação e uma construção nova) na extensão de 21 quilómetros, num investimento de 15 milhões de euros. Para as áreas empresariais, o investimento é de 35 milhões de euros, o mais elevado entre as três regiões.

No Alentejo está contemplado um investimento de 13 milhões de euros nas áreas de acolhimento empresarial e cinco milhões para as acessibilidades, estando previstas uma requalificação e uma construção, num total de cinco quilómetros.

O investimento mais elevado em acessibilidades – 26,2 milhões de euros – está previsto para a construção de uma ligação entre o Parque de Negócios de Escariz à A32, abrangendo os concelhos de Arouca, Santa Maria da Feira e Oliveira de Azeméis, no distrito de Aveiro.

Além dos 102 milhões de euros previstos para os acessos rodoviários da responsabilidade da IP, o programa da tutela prevê ainda que sejam investidos 78 milhões de euros até 2021 na criação e expansão de áreas empresariais no país, numa verba que será financiada em 85% por fundos comunitários (66 milhões) e o restante (12 milhões) pelas autarquias das áreas a ser beneficiadas. Primeiro, porém, as câmaras terão de apresentar uma candidatura aos programas regionais responsáveis pelos fundos comunitários.

O grosso do investimento em acessos rodoviários (68,7%) estará no terreno entre 2017 e 2019, sendo este último o ano que movimentará mais capital: Só em 2019, a IP investirá 37,4 milhões dos 102 milhões previstos. Já este ano, a empresa pública vai investir 6,6 milhões de euros neste programa, número que aumenta para 26,5 milhões, 37,4 milhões, 22,6 milhões e 9,5 milhões, respetivamente entre 2018 e 2021.

As infraestruturas e equipamentos para a criação e expansão das áreas empresariais visam reforçar a competitividade das regiões de convergência, melhorar as condições de instalação das empresas nas áreas em que existe falta de espaços de implantação empresarial, potenciar a criação de emprego e aumentar as exportações, entre outros.

Por outro lado, o investimento nas acessibilidades de 12 áreas empresariais já existentes tem como propósito reduzir o tempo de percurso até à rede estruturante, facilitar o acesso aos portos e à fronteira, fomentar o crescimento económico e a captação de novos investimentos e aumentar a circulação rodoviária.

Os critérios para este investimento passaram pela redução do tempo de percurso, o custo por quilómetro e a dimensão do tecido empresarial.