



# AGEPOR

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL

Ver para ir  
mais longe



# PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

Terminal de  
Granéis Líquidos

Terminal  
Petroquímico

Terminal de  
Granéis Sólidos,  
Carga Geral  
e Ro-ro

Terminal de  
Gás Natural

Terminal de  
Contentores

Zona de  
Actividades  
Logísticas

Moderno e simplificado (*e-hub*), é um porto de águas profundas (-28m ZH), movimentando anualmente 26 milhões de toneladas de mercadorias. Adjacente à maior plataforma industrial e logística da Península Ibérica (ZILS), dispõe de excelentes acessibilidades rodo-ferroviárias a todo o seu hinterland, distando 150km de Lisboa e 600km de Madrid.

[www.portodesines.pt](http://www.portodesines.pt)



## EDITORIAL

### APOIO ÀS EXPORTAÇÕES?

No início de mais um ano, as expectativas no que respeita à evolução da economia portuguesa não são as mais animadoras, diremos até, que são genericamente, de grande apreensão, tendo em conta alguns dos factores que mais marcam a vida económica e social do País, nomeadamente, a alta taxa de desemprego, o fraco crescimento económico, a diminuição do consumo, o agravamento da carga fiscal, a redução de salários, etc. etc., constituindo rara excepção o aumento das exportações e conseqüente reanimação dos portos portugueses, que praticamente registaram todos eles aumentos de actividade já em 2010, com especial destaque para Setúbal e Sines, relativamente ao tráfego de contentores.

É pacífico e comum ouvirem-se dirigentes políticos e empresariais, assim como conceituados professores, dizerem que é essencial, para ajudar a ultrapassar a crise, apostar no sector exportador, sobretudo de bens transaccionáveis.

A rapidez com que hoje em dia as mercadorias transportadas são entregues no destino final e a existência de serviços regulares de transporte de contentores que cobrem a totalidade do globo, numa perspectiva integradora de vários meios de transporte, constitui factor determinante de sucesso para o desenvolvimento das nossas exportações.

São os Agentes de Navegação, através da sua actuação de chameira entre o mercado Exportador e os transportadores marítimos (Armadores), que acabam por proporcionar aos vários operadores logísticos soluções competitivas, fundamentais para o desenvolvimento das exportações, pelo que as Entidades oficiais deveriam também preocupar-se em criar estímulos para as actividades logísticas conexas com as exportações.

Infelizmente, no início do corrente ano, e em contra-ciclo com as afirmações públicas do imperativo nacional de apoio às exportações, temos assistido a aumentos totalmente desproporcionados de várias taxas que afectam os custos das escalas dos navios nos portos portugueses, diminuindo de forma directa a competitividade dos nossos portos face aos vizinhos de Espanha, pondo em causa todo o trabalho desenvolvido de atracção de cargas para os portos nacionais de e para as regiões fronteiriças, e também, de forma indirecta acabando por diminuir a competitividade das nossas exportações.

Alguns procedimentos introduzidos em matéria aduaneira, sob a capa dos novos regulamentos de segurança, e que a nosso ver poderiam e deveriam ter sido estudados de forma integrada em toda a Comunidade Europeia por forma a evitar custos de programação informática, com as adaptações aos programas, consoante os requisitos de cada Estado membro, já sem falar da sobrecarga de trabalho administrativo por parte de Armadores e seus Agentes, através de introduções manuais de dados que facilmente seriam obtidos por meios automáticos, estão a onerar as exportações.

Com este cenário, aquilo que parecia lógico, e que a nosso ver era uma aposta determinada no apoio às actividades exportadoras e à Economia do Mar, na prática não passa de palavras e frases bonitas.

Temos esperança que o bom senso impere e que os poderes públicos realizem, que cobrar taxas “a torto e a direito”, muitas vezes sem qualquer contraprestação de serviço e em valores manifestamente exagerados, nomeadamente quando comparados com os nossos vizinhos de Espanha, não é o caminho para melhorar a competitividade da economia em geral e do Sector Marítimo-Portuário em particular, pelo que se impõe a revisão urgente das novas taxas do SEF e da Sanidade Marítima. ●



**José Manuel Henriques**

Presidente da Direcção Nacional da AGEPOR  
Navex – Empresa Portuguesa de Navegação, S.A.

## ÍNDICE

### 3 EDITORIAL

### 4 NOTÍCIAS

1º CURSO DE FORMAÇÃO  
EM SHIPPING DA AGEPOR



### 5 NOTÍCIAS

CUSTO ESCALA NOS PORTOS

AGEPOR FORÇADA A AGIR COM  
DETERMINAÇÃO NO INÍCIO DE 2011



### 6 ENTREVISTA COM A

ENGª NATÉRCIA CABRAL  
PRESIDENTE DO CA DA APL



## NOTÍCIAS

# 1º Curso de Formação em SHIPPING da AGEPOR

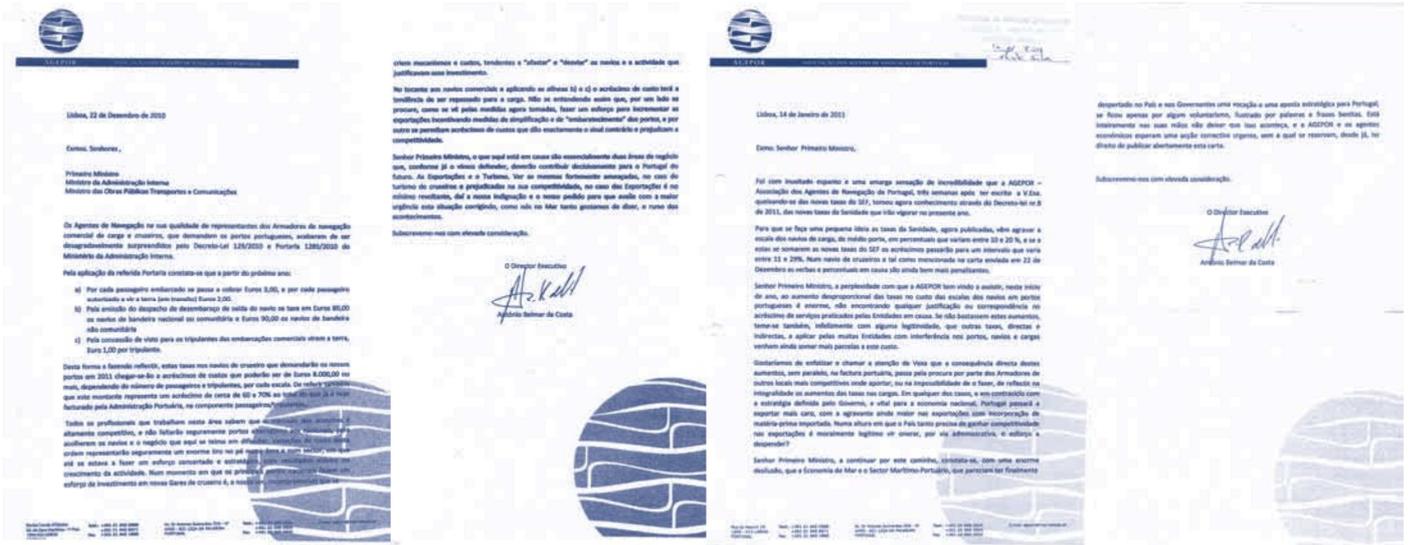


Tal como avançado no último número desta Revista, terminou o 1º Curso de Formação em Shipping da AGEPOR, uma iniciativa que se revelou ter sido um grande sucesso e por esse facto, desde já, a garantia que chegou para ficar. A 2ª edição, a decorrer em Lisboa e no Porto, deverá iniciar-se a meio de Fevereiro. A redacção da Revista quis registar neste número a visita que os formandos fizeram em Lisboa à Sotagus e em Leixões à APDL e ao TCL, bem como a entrega dos Diplomas do Curso aos alunos. ●



# NOTÍCIAS

## Custo escala nos portos



## AGEPOR forçada a agir com determinação no início de 2011



Os Agentes de Navegação despediram-se de 2010 e iniciaram o Ano Novo com fortes preocupações àcerca da futura produtividade e incremento nos custos dos portos portugueses. Por um lado, a imposição da Alfândega aos Agentes de Navegação destes terem a responsabilidade de introdução do MRN no manifesto de saída conduziu a um aumento da carga de trabalho administrativo nas Agências de Navegação. Por outro, a introdução das novas e bastante gravosas taxas do SEF e da Sanidade, vêm encarecer significativamente o custo das escalas nos portos portugueses, com evidentes consequências na competitividade das exportações. Para obviar estas situações e para que a AGEPOR tomasse uma posição firme, os Agentes de Navegação reuniram-se em Lisboa e no Porto (fotos abaixo) onde discutiram toda a problemática do MRN e suas consequências. A Direcção da AGEPOR entendeu também escrever, com três semanas de intervalo, ao Sr. Primeiro Ministro as duas cartas que acima se transcrevem. ●



## ENTREVISTA COM A

# ENG.<sup>a</sup> NATÉRCIA CABRAL, PRESIDENTE DO CA DA APL



### AGEPOR | Como correu o ano de 2010?

- a) **Nos graneis**
- b) **Nos contentores**
- c) **Nos Cruzeiros**



**NC** | Em 2010, a movimentação de mercadorias, no Porto de Lisboa registou um crescimento na ordem dos 2,5%, comparativamente com igual período de 2009, tendo atingido cerca de 12 milhões de toneladas. Os graneis sólidos e a carga contentorizada, com crescimentos na ordem dos 6% e 3% respectivamente, foram os principais responsáveis pelo crescimento registado em 2010.

De referir que na carga contentorizada, em Teu's, se movimentaram mais de 500 000 Teu's.

Em relação aos cruzeiros o ano de 2010 ficou marcado pelo recorde atingido no número de passageiros – 448 497 – o mais alto de sempre, representando um crescimento de 8% em relação a 2009. No que diz respeito às escalas, registaram-se 299, o que corresponde a um crescimento de 2% face às 294 escalas ocorridas em 2009, recuperando, assim, a tendência de crescimento verificada nos anos anteriores.

Em 2010 o porto de Lisboa recebeu em primeira escala 19 navios, dos quais 10 tinham acabado de sair de estaleiro, o que reforça a importância crescente que o porto de Lisboa tem vindo a assumir na inclusão dos itinerários da nova frota dos diferentes operadores.

### AGEPOR | Que expectativa tem para 2011?

- a) **Nos graneis**
- b) **Nos Contentores**
- c) **Nos Cruzeiros**

**NC** | As previsões para 2011 são de um ligeiro crescimento em relação aos volumes movimentados em 2010, sendo que é espectável que as exportações registem aumentos e as importações uma ligeira diminuição. Para os cruzeiros, em 2011, as previsões são de forte crescimento, tanto a nível de escalas como de passageiros. De acordo com os anúncios de escalas recebidos até ao momento, no próximo ano Lisboa receberá cerca de 328 escalas de navios de cruzeiros, prevendo-se que a barreira dos 500 mil passageiros seja ultrapassada. A cumprirem-se estas previsões, o porto de Lisboa registará um crescimento da ordem dos 10% ao nível das escalas e 11% ao nível dos passageiros.



### AGEPOR | Quais os maiores investimentos em curso em 2011 e que resultados deles se esperam?

**NC** | Em relação aos investimentos previstos para o ano de 2011, a Administração do Porto de Lisboa (APL) continuará a desenvolver os projectos já assumidos, como sejam a reabilitação e reforço dos cais



entre Sta. Apolónia e o Jardim do Tabaco para instalação do Novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa.

Esta infra-estrutura multifuncional irá potenciar a oferta de qualidade neste segmento de negócio, permitindo acolher um maior número de turistas e aumentar o nível de notoriedade internacional da Região de Lisboa.

Este importante investimento, engloba obra marítima e obra terrestre, que se desenvolve em 4 fases, nomeadamente:

- A 1ª fase, já concluída, consistiu na reabilitação e na construção do primeiro alinhamento de cais com 200 metros e representou um investimento de €16.254.368,00;
- A 2ª fase, a decorrer e que se prevê esteja concluída no primeiro trimestre de 2011, consiste na reabilitação e construção do segundo alinhamento de 476 metros de cais, e tratamento e consolidação dos lodos e aterro da doca, e está orçamentada em €37.000.000,00; desta fase já se encontra terminado e operacional um troço de cais de 200 metros;
- A 3ª fase, que se prevê que tenha início em 2012, consistirá na reabilitação e reforço do molhe montante da doca da Marinha numa extensão de 140m e custará cerca de €12.000.000,00;
- A 4ª fase, com início previsto para 2012, consiste na construção do Terminal de Cruzeiros de Lisboa, parque de estacionamento subterrâneo e arranjos da envolvente exterior. Para esta obra a autoridade portuária prevê um custo de cerca de €25.500.000,00.

De modo a garantir adequados níveis de serviço aos passageiros, e enquanto não estiver concluído este projecto, irão ser ali instaladas estruturas de abrigo que, apesar do seu carácter temporário, não deixarão de corresponder aos requisitos mais exigentes a nível internacional.

Outro investimento significativo irá desenvolver-se com o novo projecto estruturante de reabilitação e requalificação da Doca de Pedrouços e envolvente, para acolhimento da regata Volvo Ocean Race que se irá realizar em 2012. Este evento, a ser desenvolvido em parceria pela APL e pela Câmara Municipal de Lisboa, pretende promover o turismo e a oferta turística em Lisboa projectando a cidade como destino turístico de excelência. Para além disso, esta será também uma oportunidade para requalificar e investir na zona de Pedrouços, cujos efeitos sociais, urbanos e turísticos perdurarão muito para além da realização do evento e cujo retorno se prevê que venha a ultrapassar largamente o investimento a efectuar, nomeadamente através da criação de um pólo de excelência dedicado à actividade da náutica de recreio e do lazer no porto de Lisboa. Receberá cerca de 328 escalas de navios de cruzeiros, prevendo-se que a barreira dos 500 mil passageiros seja ultrapassada. A cumprirem-se estas previsões, o porto de Lisboa registará um crescimento da ordem dos 10% ao nível das escalas e 11% ao nível dos passageiros.

#### **AGEPOR | Como são hoje as relações entre a Administração Portuária e as diversas Câmaras do estuário do Tejo**

**NC** | Entre o porto de Lisboa e as autarquias existe um relacionamento de total normalidade institucional, o que tem possibilitado o

desenvolvimento, num clima de cooperação de diversos projectos. No que diz respeito aos cruzeiros, salientamos o envolvimento e o empenho do município de Lisboa em todo o processo do Concurso Público Internacional de Concepção para a Elaboração do Projecto do Terminal de Cruzeiros de Lisboa, lançado pelas duas entidades, e que culminou em Março de 2010 com a escolha do projecto vencedor da autoria do atelier José Luís Carrilho da Graça Arquitectos seleccionado num conjunto de 39 concorrentes. A colaboração conjunta foi imprescindível para a forma célere e positiva como o mesmo decorreu. Esta parceria com Lisboa está também em curso no projecto de requalificação da doca de Pedrouços, para realização da prova náutica VOLVO Ocean Race e, posteriormente, para a construção de uma Marina Urbana

Por outro lado a APL concluiu em 2010 um Plano Integrado da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo, para o qual foi imprescindível o diálogo e a cooperação com os 11 municípios, para além das restantes entidades que têm um papel a desempenhar nesta actividade. O plano está agora em apreciação e consulta na ARHTEJO – Administração da Região Hidrográfica do Tejo. Consciente da importância do ESTUÁRIO DO TEJO, enquanto factor de Coesão Territorial da ÁREA METROPOLITANA de LISBOA, a APL, SA - Administração do Porto de Lisboa, tem reforçado o diálogo com os 11 Municípios com Frentes Ribeirinhas, intensificando o estabelecimento de candidaturas ao Programa Operacional da Região de Lisboa, fundamentalmente no quadro do Eixo 2 – Requalificação Urbanística das Frentes Ribeirinhas.

É neste contexto que importa relevar a aprovação, pela Comissão Directiva do PORLis, de seis Programas de Acção para Operações no domínio das Frentes Ribeirinhas e Marítimas no âmbito da Política de Cidades – Parcerias para a Regeneração Urbana, com um investimento de 43.258.059,56 € e o financiamento FEDER de 19.658.322,75 €: CM do Seixal – Regeneração Urbana – Valorização da FR da Amora; CM de Alcochete – Programa de Acção para a Regeneração de FR da Vila de Alcochete; CM do Barreiro – REPARA – Regeneração Programada da Área Ribeirinha de Alburrica; CM de Vila Franca de Xira – Requalificação da FR da zona sul do Concelho de Vila Franca de Xira; CM do Montijo – Requalificação e Dinamização da FR do Montijo; CM de Lisboa – Ribeira das Naus – Reencontrar o Tejo.



#### **AGEPOR | Encontrou muitas diferenças na relação porto-cidade entre o seu primeiro mandato e este?**

**NC** | Em qualquer dos mandatos houve no início bastante críspação no relacionamento, sobretudo com a autarquia de Lisboa, porque é o município onde é maior a tensão entre a zona portuária e a zona urbana com outros usos.

Foi possível nos dois mandatos estabelecer uma base de cooperação

## CONTINUAÇÃO ENTREVISTA COM A ENG.<sup>a</sup> NATÉRCIA CABRAL, PRESIDENTE DO CA DA APL

e de diálogo. No caso de Lisboa essa plataforma de convergência deve-se em grande parte à realização regular de reuniões, quer ao nível da vereação quer ao nível técnico, adoptando-se portanto um regime de trabalho conjunto que permitiu estreitar o relacionamento e o conhecimento mútuo das duas instituições, “prevenindo-se” assim conflitos e antecipando-se soluções.

Mas há diferença no conteúdo desse relacionamento, uma vez que actualmente, de acordo com as orientações sectoriais de Dezembro de 2006 e com o enquadramento legal dado pelo Decreto-lei 100/2008, deve haver uma maior focalização da autoridade portuária na sua função central (portuária, incluindo cruzeiros e náutica).

No caso específico de Lisboa esta “focalização” foi também acompanhada por uma perspectiva de maior integração territorial, quer ao nível dos instrumentos de planeamento e de ordenamento do território, quer ao nível da gestão. De facto é necessário estabelecer um novo patamar de equilíbrio entre o espaço portuário e a envolvente, aceitando que os limites de capacidade de expansão também são balizados pela necessidade de, pelo menos, não agravar o nível de congestionamento e fricção na zona de interface.

Estando actualmente em revisão o PDM de Lisboa, pela primeira vez o espaço portuário terá classificação própria e ficarão salvaguardados os seus acessos terrestres. Até aqui era um espaço “em branco” como que não reconhecido pela cidade.



### AGEPOR | Como tem sentido o papel dos agentes económicos na dinamização do porto de Lisboa?

**NC** | A nível dos cruzeiros, o porto de Lisboa reconhece o esforço realizado pelos agentes de navegação na promoção e captação de negócio, contribuindo para o aumento de tráfego que se tem vindo a registar no nosso porto, bem como dos agentes de viagens responsáveis pelos Tours e operações de embarque dos navios que atracam no nosso porto. Por outro lado, refira-se também o papel que os representantes comerciais dos operadores em Portugal, tais como a Melair, Clube de Cruzeiros, Costa Cruzeiros e MSC Cruzeiros que, graças às acções de familiarização que têm vindo a realizar junto dos agentes de viagens, muito têm contribuído para a divulgação desta

actividade em Portugal com fortes implicações no crescimento do mercado nacional.

No que se refere à carga tem sido feito um esforço muito significativo por parte dos agentes económicos no desenvolvimento do porto, apesar do contexto específico de Lisboa não ter sido dos mais favoráveis nos últimos dois anos.

Releva-se também de forma muito positiva a perspectiva de maior intervenção hoje existente na Comunidade Portuária de Lisboa. ●

