

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2025

Sumário: Aprova a Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 – PORTOS 5+.

Constitui desiderato do XXV Governo Constitucional reforçar o papel dos portos comerciais do continente como infraestruturas competitivas que sirvam plenamente o interesse público. Os portos desempenham um papel crucial na economia nacional e na integração logística global, mas enfrentam desafios significativos para concretizarem o seu potencial no contexto internacional face à sua posição geoestratégica, e para se tornarem polos de desenvolvimento económico nacional. Com efeito, situados na interface entre o Atlântico e o Mediterrâneo, são importantes portas de entrada para o mercado ibérico e, por extensão, pontos de ligação com as redes transeuropeias de transporte, dispondo de potencial para atrair novos investimentos em setores verdes emergentes.

Esta posição privilegiada permite que o País possa assumir um papel importante como centro (*hub*) logístico entre continentes, especialmente no atual momento de disrupção logística internacional e de conflitos e tensões económicas internacionais. Contudo, os portos comerciais do continente registaram, na última década, um período de estagnação e contração na movimentação de cargas, em grande parte devido ao reduzido investimento na renovação e expansão das infraestruturas e equipamentos. A modernização e a adaptação dos portos para fazer face às novas exigências de digitalização, descarbonização e conectividade, no contexto europeu e mundial, permanecem por cumprir.

Neste contexto, é imperioso e urgente melhorar as capacidades das infraestruturas, equipamentos e acessibilidades marítimas e terrestres dos portos comerciais do continente, reforçando o investimento público e privado, especialmente este último, para alavancar a competitividade, a sustentabilidade e o desempenho portuário, bem como para dar resposta às cadeias de abastecimentos e às necessidades do País.

De acordo com os números da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes constantes dos Relatórios de Acompanhamento dos Mercados Portuários – 2015 a 2023, o movimento global de carga nos portos comerciais do continente registou um pico de crescimento em 2013 e o maior valor absoluto em 2017, com 95 897 milhares de toneladas. Desde então, tem decaído, atingindo em 2023 83 355 milhares de toneladas. Ao nível dos indicadores internacionais, designadamente no *liner shipping connectivity index* (LSCI) da UNCTAD (acessível em <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>), no quarto trimestre de 2024, Portugal registou um índice médio de 183,11 pontos, contrastantes com os 426,12 pontos de Espanha.

Acresce, ainda, a necessidade de ajustar os objetivos dos portos comerciais do continente, promovendo uma cultura mais empresarial e metas de gestão operacional ambiciosas, promovendo uma maior coordenação e cooperação em termos setoriais, intermodais e territoriais. Da mesma forma, importa repensar a organização da administração marítimo-portuária, concentrando as funções relacionadas com o setor, atualmente dispersas por vários organismos, proporcionando condições para uma maior e melhor coordenação destas matérias.

Importa desenvolver um novo modelo de relação porto-cidade, assente em relações simbióticas entre as funções portuárias e urbanas, promovendo a sustentabilidade, a qualidade de vida e a valorização das zonas de transição. Para o efeito, é necessário, designadamente, efetivar o mecanismo de transferência da gestão de áreas não afetadas à atividade portuárias para os municípios.

A atualização do regime jurídico aplicável ao setor revela-se também crucial para responder às atuais necessidades infraestruturais e tecnológicas e para desenvolver modelos ágeis de investimento e de financiamento da expansão e da transição energética e digital dos portos.

É neste contexto que se justifica a presente revisão e atualização das orientações da política nacional para os portos comerciais do continente, cuja elaboração foi, também, baseada no resultado de diversas interações com as administrações portuárias do continente e as respetivas comunidades portuárias.

Assim:

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

1 – Aprovar a Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035, abreviadamente designada «PORTOS 5+», constante do anexo I da presente resolução e da qual faz parte integrante, enquanto instrumento estratégico coordenado e integrado entre portos, comunidades portuárias e municípios, por forma a estimular o crescimento da atividade portuária, antevendo as necessidades da economia possibilitando planear e programar:

- a) A adaptação atempada das capacidades;
- b) O aumento do investimento privado;
- c) O lançamento atempado de concessões de terminais e serviços;
- d) O aumento da oferta mais sustentável e competitiva, promovendo a concorrência;
- e) A melhoria da relação porto-cidade.

2 – Determinar que a PORTOS 5+ assenta em cinco objetivos estratégicos:

- a) Mais Investimento e Crescimento;
- b) Mais Descarbonização e Sustentabilidade;
- c) Mais Intermodalidade e Conectividade;
- d) Mais Digitalização e Automação;
- e) Mais Integração e Segurança.

3 – Estabelecer que a PORTOS 5+ integra as medidas, os investimentos e as concessões, para o período 2025-2035, constantes dos anexos II, III e IV, respetivamente, da presente resolução e da qual fazem parte integrante.

4 – Determinar que, até 31 de dezembro de 2026, são apresentadas propostas de alterações legislativas e regulamentares de simplificação administrativa e de fomento da competitividade que se verifiquem necessárias para atingir os objetivos da presente resolução.

5 – Estabelecer que a assunção de compromissos, no âmbito da execução de medidas e ou investimentos previstos, depende exclusivamente de receita própria das administrações portuárias, de fundos privados e da comparticipação da União Europeia, em função da respetiva elegibilidade e da existência de programas para o efeito.

6 – Estabelecer que o financiamento pelas administrações portuárias previsto no número anterior depende da existência de disponibilidade orçamental.

7 – Atribuir ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas a responsabilidade pela implementação da PORTOS 5+.

8 – Determinar que, para efeitos do previsto no número anterior, o membro do Governo responsável pela área das infraestruturas é coadjuvado por cinco elementos das administrações portuárias, designados por despacho, os quais não auferem qualquer remuneração ou abono pelo desempenho de funções, sendo um deles o coordenador.

9 – Estabelecer que no âmbito da implementação da PORTOS 5+ deve, também, ser elaborado o plano de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias aos portos, incluindo a integração com a rede de portos secos e as plataformas intermodais de carga, em articulação com a Infraestruturas de Portugal, SA.

10 – Determinar a constituição de um grupo de trabalho, sem qualquer remuneração ou abono pelo desempenho de funções, com o objetivo de apresentar uma proposta de revisão do atual enquadramento da organização da administração marítimo-portuária constituído pela Direção-Geral de

Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, pela Autoridade Marítima Nacional, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP, e pelas administrações portuárias do continente, que devem auscultar a Associação Nacional de Municípios Portugueses e as Comunidades Marítimas e Portuárias.

11 – Estabelecer que as metas, a organização e o funcionamento do grupo de trabalho previsto no número anterior são definidos por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das infraestruturas e do mar.

12 – Revogar a Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, na sua redação atual.

13 – Estabelecer que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 24 de julho de 2025. – O Primeiro-Ministro, Luís Montenegro.

ANEXO I

(a que se refere o n.º 1)

Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 – PORTOS 5+

1 – Enquadramento

A Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035, abreviadamente designada «PORTOS 5+», articula-se com os principais instrumentos de planeamento e desenvolvimento infraestrutural do país, por forma a garantir a necessária coerência e alinhamento estratégico com as políticas públicas nacionais e europeias.

A visão integrada do desenvolvimento portuário aqui vertida enquadra-se dentro das prioridades nacionais para a economia azul, logística e transição energética, previstas na Lei das Grandes Opções 2024-2028, no Plano Nacional de Investimentos 2030 e no Programa Nacional de Mobilidade e Transportes de Médio Prazo.

A PORTOS 5+ está estruturada para contribuir para os objetivos macroeconómicos e de infraestrutura definidos no Plano Orçamental-Estrutural Nacional de Médio Prazo, garantindo um planeamento sustentável e eficiente dos investimentos no setor portuário. A sua implementação reforçará o posicionamento de Portugal no contexto das redes transeuropeias de transporte e dos corredores logísticos intercontinentais, fundamentais para a competitividade global do país.

A articulação da PORTOS 5+ com estes instrumentos estratégicos reforça o seu papel como motor de desenvolvimento económico, assegurando que os investimentos em infraestruturas portuárias sejam realizados em estreita coordenação com as necessidades da economia nacional e os desafios da transição digital e energética da União Europeia [Programa Europa Digital, Pacote Objetivo 55 («Fit for 55») e o Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (AFIR)].

A implementação da PORTOS 5+ reforça os compromissos globais para a sustentabilidade e a modernização da economia azul previstos na Agenda 2030 das Nações Unidas, apoiando diversos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), designadamente os ODS no quadro abaixo ilustrados.

ODS7	Energias Renováveis e Acessíveis	O PORTOS 5+ aposta na eletrificação portuária, no fornecimento de bancas verdes para navios e na implementação de infraestruturas para combustíveis alternativos, reduzindo a dependência de combustíveis fósseis
ODS 8	Trabalho Digno e Crescimento Económico	Ao fomentar a atração de investimento privado, a modernização dos portos e o aumento da eficiência logística, o plano promove um setor portuário mais competitivo e gerador de empregos qualificados

ODS 9	Indústria, Inovação e Infraestruturas	O reforço da intermodalidade, digitalização e inovação tecnológica permite que os portos portugueses se tomem mais eficientes e integrados nas cadeias logísticas internacionais
ODS 11	Cidades e Comunidades Sustentáveis	O plano promove uma melhor integração Porto-Cidade, garantindo que a expansão portuária respeite o equilíbrio urbano e ambiental, minimizando impactos nas comunidades locais
ODS 12	Produção e Consumo Sustentáveis	O PORTOS 5+ incentiva a economia circular no setor portuário, promovendo a reutilização de materiais, a gestão eficiente de resíduos e a redução do impacto ambiental das operações portuárias. São estabelecidas metas para a redução do desperdício e a adoção de práticas mais sustentáveis nos terminais e nas cadeias logísticas
ODS 13	Ação Climática	A transição energética e a descarbonização dos portos são prioridades do PORTOS 5+, assegurando que as infraestruturas portuárias estejam alinhadas com os compromissos climáticos da União Europeia e das Nações Unidas

A elaboração da PORTOS 5+ foi fruto de um processo participativo que envolveu diversos atores do setor marítimo-portuário. Cada administração portuária do continente desenvolveu um plano estratégico, em articulação com os municípios e as comunidades portuárias e logísticas. Esses planos foram submetidos a uma avaliação local em cada comunidade portuária, garantindo um diagnóstico preciso da realidade do setor.

Foram promovidas reuniões com as administrações portuárias do continente, com as principais associações de empresas do setor, bem como com os municípios e os sindicatos, encontrando-se refletidos na PORTOS 5+ os contributos daí resultantes, os quais se revelaram essenciais para assegurar que esta estratégia compatibilizasse as efetivas necessidades do setor e das suas comunidades, mas também as necessidades do país no abastecimento e no escoamento de produção, de forma articulada e coerente.

1.1 – Tendências no transporte marítimo

Com base na informação da UNCTAD ⁽¹⁾, o comércio marítimo global enfrentou um declínio marginal em 2022, refletindo as tensões geopolíticas e económicas internacionais e a reconfiguração das rotas daí advenientes, tendo recuperado em 2023, e esperando-se uma média de crescimento de 2,1 % até 2028. A mudança na geografia do comércio global, com destaque para as rotas Sul-Sul, tem impulsionado novas iniciativas da China, dos Estados Unidos da América e da Europa, mas enfrenta desafios como a falta de capacidade no Panamá e a falta de segurança no Suez. As economias emergentes, como o Brasil, a Índia e os países do Sudeste Asiático, têm fortalecido as suas participações, levando a um crescimento do comércio entre regiões do hemisfério sul.

Com o aumento do movimento de carga contentorizada e o crescimento das frotas de grande porte, os portos de águas profundas têm continuado a destacar-se, desempenhando um papel crucial como centros (*hubs*) de distribuição. A expansão em cascata para navios de maior capacidade, acima dos 24 000 TEU (unidade de medida equivalente a um contentor de 20 pés), pressiona os portos portugueses para se adaptarem, atualizando infraestruturas e ampliando a capacidade para receber navios de maior porte. Em resposta ao crescimento de capacidade do transporte marítimo no mercado de contentores, os operadores de linha, especialmente na Europa, estão a adotar estratégias de ajuste de capacidade através de redução da velocidade e rotas alternativas. Assim, Portugal necessita de otimizar operações e adaptar as suas infraestruturas portuárias para suportar um fluxo variado de mercadorias e modos de transporte, e simultaneamente incrementar a competitividade.

A digitalização do setor a nível mundial, com impactos significativos na conectividade portuária e marítima à escala global, requer uma maior interoperabilidade entre os portos e os modos de transporte, que devem antecipar esta transição para melhorar a previsibilidade, a confiança e a eficiência operacional, fatores cruciais para a competitividade e a atração de investimento. A modernização alfandegária dos portos, focada numa fiscalização mais eficiente e na maior simplificação dos processos, contribuirá para a transparência das operações e reduzir o tempo e o custo de movimentação de carga.

Em 2023, as emissões de CO₂ do transporte marítimo internacional representaram um aumento de 20 % em relação à década anterior ⁽²⁾. A implementação dos índices de eficiência energética e de

emissões de carbono da União Europeia e da Organização Marítima Internacional é essencial para o cumprimento dos objetivos de sustentabilidade. Para cumprir as metas de redução de emissões, os portos devem investir em tecnologia verde e adaptar as suas infraestruturas, por forma a que estas sustentem e forneçam combustíveis alternativos.

As importações para a União Europeia de produtos cuja produção seja particularmente intensiva em carbono necessitam de certificados CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism), desde outubro de 2023, nos termos do Regulamento (UE) 2023/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que criou um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço. E foi também aprovada a Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que estende ao setor dos transportes marítimos o regime do comércio europeu de licenças de emissão de gases com efeito de estufa que poderá conduzir a reconfigurações na logística, influenciando na escolha dos portos de entrada e de transbordo (*transshipment*). A conformidade com essas novas regulamentações constitui um desafio para os portos portugueses.

1.2 – Evolução dos portos comerciais do continente

Os portos nacionais do continente registaram, na última década, um período de contração da movimentação de cargas, em grande parte devido ao declínio de mercados obsoletos e ao reduzido investimento na renovação e expansão das infraestruturas e equipamentos para suporte de novos mercados verdes. A modernização e a adaptação dos portos face às novas exigências de digitalização, descarbonização e conectividade, no contexto europeu e mundial, permanecem por cumprir. Neste contexto, é imperioso e urgente investir na melhoria das capacidades das infraestruturas, dos equipamentos e das acessibilidades marítimas e terrestres dos portos comerciais do continente.

A Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026, publicada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, apresentou uma perspetiva de aumento substancial do movimento de mercadorias em 2026. Contudo, o movimento global de carga nos portos comerciais do continente, de acordo com os números da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes ⁽³⁾, constantes dos seus relatórios de acompanhamento do mercado portuário, decaiu quase em contínuo, atingindo 83 355 milhares de toneladas em 2023, ou seja, cerca de 8 toneladas por habitante/ano, quando os portos espanhóis movimentaram cerca de 11 toneladas por habitante/ano ⁽⁴⁾.

Assim, importa avançar para a ação e operacionalização de novos investimentos e de novas concessões, ajustando os objetivos de governação das administrações portuárias, promovendo uma gestão mais empresarial, orientada para a atração de investimento privado e definindo metas estratégicas ambiciosas. Adicionalmente, torna-se necessário repensar a organização da administração marítimo-portuária institucional, concentrando as atribuições e competências atualmente dispersas. Por fim, é imprescindível clarificar, atualizar e modernizar o quadro legal do setor, adequando-o às novas exigências de maior flexibilidade e concorrência dos novos modelos de investimento e financiamento em energias verdes e economia circular. Esta atualização deve priorizar o apoio à expansão dos portos e à transição energética e digital com investimentos privados, garantindo maior agilidade e capacidade de resposta às necessidades emergentes. Para o efeito, foi recentemente alterado o prazo máximo das concessões portuárias de serviço público, alinhando-o com o prazo máximo previsto para as concessões portuárias de uso privativo, no contexto da Lei da Água.

1.3 – Desafios e potencialidades estratégicas

Os portos portugueses são alicerces fundamentais para o desenvolvimento económico nacional e a integração no sistema logístico global. Contudo, enfrentam desafios estruturais e estratégicos para maximizar o seu potencial, face à localização geoestratégica que lhes confere uma vantagem competitiva significativa.

A ambição é clara: transformar os portos em polos de dinamismo económico, articulados com o mercado global e capazes de gerar valor acrescentado nacional.

Localizados numa posição geoestratégica privilegiada, os portos nacionais são pontos nevrálgicos de acesso ao mercado ibérico e às redes transeuropeias de transporte, servindo de cruzamento entre os

continentes da Ásia, Europa, África e Américas. Este posicionamento oferece oportunidades para atrair investimentos, particularmente em setores emergentes como as energias renováveis, a digitalização logística e as soluções sustentáveis para o comércio internacional. O seu papel, enquanto pontos de conectividade intercontinental, é ainda mais relevante face às disrupções nas cadeias de abastecimento, apresentando uma oportunidade única para reposicionar o país como ator central no fluxo global de mercadorias.

Assim, é imperativo explorar estas potencialidades, superando barreiras existentes e adotando estratégias orientadas para o reforço da infraestrutura, da eficiência operacional e da sustentabilidade. Em colaboração atlântica com a América do Norte, o Brasil e os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa, os portos comerciais do continente podem desempenhar um papel fundamental, promovendo a integração nas novas cadeias logísticas verdes europeias e atlânticas.

1.4 – Transição energética e sustentabilidade

A adoção de práticas como a produção e o uso de energia renovável neutra em termos carbónicos, a melhoria da eficiência energética e a promoção da economia circular com a reutilização de resíduos, bem como a implementação de sistemas de controlo efetivo da poluição e monitorização do impacto ambiental, contribuem para a sustentabilidade, a redução de emissões e o combate ao aquecimento global.

Por conseguinte, os portos devem passar a incorporar a transição energética, a sustentabilidade e a proteção das pessoas e da natureza no núcleo do seu negócio, e não apenas na sua periferia. A eletrificação dos equipamentos dos terminais, bem como a criação de ligações elétricas para embarcações e o fornecimento de bancas verdes a navios, são novos modelos de negócio fundamentais neste caminho. A disponibilização de áreas para os novos investidores privados nas atividades de produção de energias e indústrias verdes e na economia circular constitui uma oportunidade que não pode ser desperdiçada.

1.5 – Transição digital integrada

A digitalização dos terminais portuários está em expansão, com efeitos na sincronização, na otimização de processos, no aumento da produtividade e da redução dos custos operacionais. O tratamento de dados e imagens, a inteligência artificial e a automação estão também a transformar a indústria portuária e o transporte intermodal, promovendo uma nova era de eficiência e sustentabilidade. A adoção de modelos preditivos permite planear e otimizar os recursos das cadeias logísticas, adaptando-as rapidamente às mudanças do mercado. É fundamental acelerar a transição digital nos portos, com vista a promover a sustentabilidade e a intermodalidade, contribuindo para a redução das emissões de carbono, sem esquecer a competitividade.

1.6 – Integração logística dos portos

A integração dos portos nas redes logísticas intermodais através da promoção da sincromodalidade, da fluidez e transparência da informação e da oferta de áreas para criação de valor com operações logísticas, é essencial para melhorar a competitividade das cadeias de abastecimento de base marítima e da economia nacional. Os portos devem integrar-se nas cadeias logísticas internacionais, articulando-se com as redes de transporte marítimas e terrestres e com os portos secos e plataformas logísticas e industriais. É essencial acelerar a integração logística e intermodal dos portos, aumentando e melhorando as capacidades de interface ferroviário e promovendo e apoiando soluções logísticas verdes.

1.7 – Governação dos portos

As administrações portuárias desempenham um papel fundamental na operação e no desenvolvimento dos portos, através do planeamento das infraestruturas e da regulação das atividades, equilibrando objetivos económicos, ambientais e sociais, especialmente com a crescente participação de operadores privados. Adicionalmente concessionam e licenciam espaços e atividades essenciais, devendo assumir-se como empresas de desenvolvimento sustentável dos portos, promotoras da inovação e da economia circular. A crescente integração horizontal e vertical internacional do setor e as

exigências de investimento nas infraestruturas, na transição digital e energética e na intermodalidade, implicam a necessidade de ajustar os objetivos e metas operacionais dos portos, promovendo o equilíbrio entre autonomia e coordenação das administrações portuárias com os atores locais e globais.

1.8 – Organização da administração marítimo-portuária institucional

A centralização e o efetivo exercício das atribuições e competências do setor marítimo-portuário, na vertente de infraestruturas e mobilidade, é fundamental para garantir o seu funcionamento equilibrado e seguro, incluindo atribuições como a formulação, preparação e acompanhamento dos instrumentos técnicos e normativos, bem como a supervisão, regulamentação e inspeção de atividades, cargas, navios, equipamentos e instalações portuárias. É necessário, com os meios adequados, concentrar as funções de coordenação e planeamento do setor marítimo-portuário, incluindo o apoio ao Governo na definição e implementação da política marítimo-portuária, bem como a monitorização da atividade portuária, em termos de sustentabilidade e intermodalidade, articulando planos de infraestruturas e investimentos, e garantindo o cumprimento de normas e a necessária e adequada regulamentação técnica, assegurando, ainda, a representação nacional ao nível comunitário e internacional.

1.9 – Relação porto-cidade

A relação entre o porto, as cidades e os ecossistemas tem vindo a evoluir do permanente conflito para uma relação simbiótica de coordenação territorial e criação de valor para as comunidades locais, que permite a obtenção de vantagens estratégicas para todas as partes interessadas. No entanto, a expansão dos portos, necessária para acomodar o suporte da reindustrialização verde, da nova economia circular e das energias verdes implica novos desafios, por vezes percecionados pelas comunidades locais como novas fontes de impacto negativo. Os portos devem promover uma relação continuada de cooperação com as cidades e as regiões, através do planeamento conjunto, articulado e integrado, do território e a internalização contínua de investimentos e custos com medidas mitigatórias que compensem as comunidades locais e o ambiente.

2 – Princípios e valores estratégicos

Esta estratégia estabelece as diretrizes fundamentais que orientam a gestão, o desenvolvimento e a operação dos portos, destacando a importância de princípios e valores essenciais para promover um setor portuário robusto, sustentável e adaptado às atuais necessidades.

Os valores estratégicos fundamentam a atuação dos portos e incluem a autonomia, a viabilidade económica, a competitividade e a colaboração. Estes valores refletem os ideais fundamentais que norteiam o setor portuário, garantindo que se mantenha forte, sustentável e adaptado às exigências contemporâneas.

Com base nestes valores, são definidos os princípios estratégicos que orientam a gestão, o desenvolvimento e a operação dos portos. Estes princípios promovem uma abordagem equilibrada entre o desenvolvimento económico e as responsabilidades sociais e ambientais. Ao implementar esta estratégia, os portos devem assegurar uma operação eficiente e sustentável, garantindo a transição energética e digital, incentivando a intermodalidade e a segurança, enquanto promovem a responsabilidade social e o bem-estar das comunidades e ecossistemas locais.

A orientação referida serve de base para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades que se colocam aos portos num contexto global em constante transformação. Assim, apresenta-se uma visão holística que visa integrar todas as partes interessadas, dos operadores portuários às comunidades locais, com uma abordagem colaborativa e de longo prazo, assente nos seguintes princípios:

a) Princípio da Autonomia e da Coordenação e Colaboração: os portos devem exercer os seus poderes e responsabilidades de forma autónoma, mas coordenada entre si e em colaboração com diferentes partes interessadas, incluindo entidades ambientais, municipais e regionais, comunidades locais, empresariais, logísticas e ligadas ao turismo e à economia do Mar;

b) Princípio do Planeamento e Desenvolvimento Económico Articulado: os portos devem desenvolver um planeamento comum e articulado de longo prazo, dado o seu caráter intensivo em capital e o forte impacto na economia;

c) Princípio da Viabilidade Financeira: os portos devem garantir a viabilidade económica e financeira a longo prazo, com foco na gestão eficiente dos investimentos estratégicos, em especial privados, e na operação não deficitária;

d) Princípio da Competitividade e da Concorrência: os portos devem incentivar a competitividade, a eficiência dos custos portuários, a produtividade e a qualidade dos serviços, através da concorrência entre prestadores de serviços privados e concessionários de terminais portuários, e através da regulação do serviço público;

e) Princípio da Sustentabilidade e da Transição Energética: os portos devem assegurar a sustentabilidade e a transição energética, através da descarbonização da atividade e da criação de valor partilhado, garantindo o equilíbrio entre atividade, proteção ambiental e bem-estar social das comunidades locais;

f) Princípio da Transição Digital e Inovação: os portos devem adotar uma abordagem de investimento na modernização tecnológica e transição digital contínua e integrada com cadeia de abastecimento, especialmente com vista a otimizar a passagem dos navios, da carga e dos passageiros pelo porto;

g) Princípio da Integração Logística e da Intermodalidade: os portos devem promover a integração logística e a intermodalidade, conectando-se de forma eficiente e sustentável com outros modos de transporte, especialmente incentivando o modo ferroviário e os portos secos, na ligação com as cadeias de abastecimento;

h) Princípio da Segurança e da Proteção: os portos devem garantir a integridade e a segurança das operações portuárias, dos trabalhadores, das populações e da natureza, bem como a proteção das infraestruturas, dos navios, das cargas e dos passageiros, cumprindo com todos os requisitos regulamentares e certificações nacionais, comunitárias e internacionais;

i) Princípio da Responsabilidade Social: os portos devem atuar com responsabilidade social, promovendo o desenvolvimento das comunidades locais e da equidade social. Devem investir em iniciativas que gerem desenvolvimento local, emprego, educação e saúde, garantindo a minimização e compensação dos impactos das operações portuárias e promovendo programas de envolvimento comunitário e ações de mitigação de impactos sociais e ambientais;

j) Princípio do bem-estar humano e animal: os portos devem proteger o bem-estar dos trabalhadores, dos tripulantes/passageiros, das comunidades locais, dos animais transportados e dos seres vivos dos ecossistemas do porto, garantindo as melhores práticas internacionais e fiscalizando as atividades com este desígnio.

3 – Visão estratégica integrada

Num contexto global de reconfiguração das cadeias logísticas e de aceleração das exigências ambientais e tecnológicas, os portos comerciais do continente têm diante de si uma oportunidade única e decisiva para se tornarem polos de desenvolvimento, ligando o Atlântico ao Mediterrâneo e posicionando-se como plataformas estratégicas para o comércio entre continentes. A localização geoestratégica, a proximidade ao mercado ibérico e as fortes ligações com as redes transeuropeias de transporte conferem-lhes um potencial único para atrair novos investimentos, especialmente em setores emergentes.

Contudo, para concretizar este potencial, é fundamental que os portos sejam capazes de se adaptarem rapidamente às tendências globais do setor do transporte marítimo, que incluem a digitalização, a transição energética e a capacidade para receber navios de grande porte.

Estas tendências refletem a necessidade de uma infraestrutura moderna e resiliente, capaz de suportar a evolução dos mercados e dos modelos logísticos e de garantir a competitividade dos portos comerciais do continente no cenário europeu e global. Além disso, é crucial que a capacidade da rede intermodal com o interior do país e Espanha seja reforçada, facilitando o fluxo eficiente e sustentável de mercadorias e contribuindo para a redução das emissões de carbono.

Em paralelo, o desafio da sustentabilidade impõe-se cada vez mais, exigindo a redução das emissões e a adaptação dos portos a regulamentações rigorosas. O Comércio Europeu de Licenças de

Emissão aplica-se aos navios que escalam os portos europeus e deve constituir um incentivo à descarbonização dos portos e à adoção de práticas mais sustentáveis, pressionando a célere adaptação das infraestruturas para fornecer combustíveis alternativos e tecnologias verdes.

Para além das pressões ambientais e tecnológicas, a relação porto-cidade emerge como um fator relevante, exigindo a cooperação e o planeamento conjunto, por forma a mitigar os impactos locais e valorizar o papel dos portos na criação de oportunidades económicas e sociais para as comunidades envolventes. Uma maior integração entre o porto e a cidade pode transformar áreas adjacentes aos portos em centros dinâmicos e sustentáveis, criadores de mais valor, respondendo às necessidades do turismo e da economia azul e circular.

A fim de responder a estes desafios e potenciar as oportunidades, a definição da Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 (PORTOS 5+) assenta em cinco vetores fundamentais, que estruturam a visão holística e de longo prazo para o setor portuário, apta a dotá-los de infraestruturas que não só respondam às exigências de hoje, mas que sejam capazes de se adaptarem e liderarem a transformação das cadeias logísticas do futuro.

A publicação do Decreto-Lei n.º 92/2024, de 25 de novembro, que procede à quarta alteração ao Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, que estabelece o regime de operação portuária, e à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro, que aprova as bases gerais das concessões do serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias, e que veio estabelecer que o prazo das concessões do serviço público de movimentação de carga deve ser estabelecido em função do período de tempo necessário para amortização e remuneração, em normais condições de rentabilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário, não podendo exceder os 75 anos, insere-se no âmbito da presente estratégia. Esta alteração legislativa vem criar condições para potenciar a renovação das infraestruturas portuárias, em linha com o disposto no Código dos Contratos Públicos, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual, eliminando, simultaneamente, a distinção entre terminais de serviço público e de uso privativo, alinhando os respetivos prazos máximos de concessão.

4 – Estratégia «PORTOS 5+»

Os cinco objetivos estratégicos da PORTOS 5+ são:

1) Mais Investimento e Crescimento – acelerar o investimento no aumento da capacidade, produtividade e competitividade dos portos, em especial com capitais privados, e o crescimento do movimento de navios, passageiros e cargas, com particular enfoque nas exportações;

2) Mais Descarbonização e Sustentabilidade – acelerar o investimento na transição energética e na descarbonização dos serviços aos navios, à carga e aos passageiros, promovendo as melhores práticas sustentáveis nos portos e no transporte marítimo e a atração de novos setores da economia circular e das energias verdes;

3) Mais Intermodalidade e Conectividade – promover uma visão logística e intermodal integrada, complementando os portos com mais conexões terrestres verdes, melhorando as capacidades de interface ferroviário e desenvolvendo soluções logísticas inovadoras e sustentáveis;

4) Mais Digitalização e Automação – promover a transição tecnológica, avançando mais na transformação digital, automação e integração dos terminais portuários e dos portos e alargando a função da Janela Única Logística a todos os serviços dos portos e dos terminais, de forma articulada com o transporte marítimo, rodoviário e ferroviário;

5) Mais Integração e Segurança – promover uma maior integração estratégica e coordenação entre portos e com as comunidades portuárias, designadamente no combate ao comércio ilícito, e promover uma maior integração simbiótica com as cidades e com as comunidades locais, através de instrumentos de gestão porto-cidade.

5 – Vocações estratégicas dos portos

A estratégia integrada e coordenada entre os portos comerciais do continente, que promova mais concorrência entre terminais portuários e robusteça todo o sistema portuário nacional, exige a redefinição das suas vocações estratégicas principais e complementares. A especialização para o aumento da competitividade e das economias de escala é essencial.

5.1 – Viana do Castelo: porto vocacionado para as energias sustentáveis, eólica *offshore*, indústrias tradicionais, estaleiros navais e pesca, criando um equilíbrio entre prioridades industriais e ecológicas.

5.2 – Leixões: afirmação da vocação na ligação dos mercados ibéricos ao transporte marítimo atlântico e europeu, como porta de entrada/saída de carga contentorizada, carga em sistema *roll-on roll-off*, granéis e carga industrial e *hub* no segmento dos cruzeiros turísticos.

5.3 – Douro: desenvolvimento do transporte de mercadorias e consolidação no segmento dos cruzeiros turísticos ao longo da Via Navegável do Douro, de forma coordenada e integrada com as comunidades e os ecossistemas do Douro.

5.4 – Aveiro: aposta no desenvolvimento enquanto polo logístico e industrial ligado ao transporte marítimo de curta distância de carga geral e *roll-on roll-off*, carga de projeto, granéis e combustíveis verdes e apoio ao setor eólico e agroalimentar, de forma integrada com as zonas urbanas envolventes e com os ecossistemas naturais da ria de Aveiro.

5.5 – Figueira da Foz: aposta na carga contentorizada e na carga *newbulk* industrial regional, apoio às eólicas *offshore*, náutica, estaleiros, pesca e aquacultura.

5.6 – Lisboa: reforço da vocação atlântica, com a consolidação da função de abastecimento à região de Lisboa e apostando na vertente do turismo, e na integração simbiótica entre o porto e as comunidades urbanas confinantes, em especial com a cidade de Lisboa, o Arco Ribeirinho Sul e os ecossistemas do Estuário do Tejo.

5.7 – Setúbal: especialização na carga contentorizada, carga industrial e veículos novos, e afirmação no mercado dos granéis sólidos e nos *clusters* eólico, náutica, estaleiro naval e aquacultura, de forma simbiótica com a cidade e os ecossistemas naturais do Estuário do Sado e Arrábida. Reavaliação do modelo de gestão do porto de Sesimbra.

5.8 – Sines: consolidação da sua vocação de transbordo na carga contentorizada, com reforço do peso do tráfego do *hinterland* baseado na melhoria do acesso ferroviário ao mercado ibérico, aposta nos granéis sólidos industriais e afirmação como porto industrial de energias e combustíveis verdes e no fornecimento de bancas a navios.

5.9 – Faro e Portimão: portos orientados para o setor turístico, aproveitando as suas localizações estratégicas no Algarve, nos segmentos dos cruzeiros, náutica de lazer, pesca e aquacultura. A estratégia para estes portos será definida em articulação com os municípios.

Em síntese:

Vocações	Contentores <i>Hinterland</i>	Contentores <i>Transshipment</i>	Industrial	Agro Alimentar	Gases combustíveis	Combustíveis Verdes	Eólicas offshore	Roro Viaturas	Trailers Roro/ Ferry	Cruzeiros
V. Castelo			•				•			
Leixões	•		•	•		•		•	•	•
Douro										•
Aveiro			•	•		•	•	•	•	
F. Foz	•		•				•			
Lisboa	•			•						•
Setúbal	•		•		•		•	•	•	
Sines	•	•	•		•	•				
Portimão									•	•
Faro										
Legenda:	•	Vocação Principal	•	Vocação Secundária						

6 – Objetivos de movimentação de cargas e de capacidades por porto

6.1 – Aumento da movimentação de cargas

O crescimento na movimentação de cargas nos principais portos comerciais do continente constitui um objetivo nuclear desta estratégia para 2035, prevendo-se atingir cerca de 125 milhões de toneladas (+50 % face a 2023), 6,5 milhões de TEU (+70 %) e 3 milhões de passageiros (+30 %). Este crescimento deverá ser sustentado por uma estratégia ativa de captação de tráfego, incluindo a transferência de carga atualmente transportada por rodovia nas ligações ao Norte da Europa, onde persiste uma elevada quota deste modo de transporte, a recuperação de carga portuguesa que utiliza portos espanhóis e a captação de carga proveniente de Espanha, alargando o *hinterland* dos portos nacionais até Madrid e ao centro da Península Ibérica.

6.1.1 – Em Viana do Castelo, o objetivo será atingir cerca de 500 mil toneladas de carga, em 2035 (+50 %). O maior aumento deverá verificar-se na carga geral fracionada, acompanhada por incrementos marginais nos granéis sólidos e líquidos. Além disso, é objetivo receber navios de cruzeiro.

6.1.2 – No porto de Leixões, tem-se como objetivo atingir o movimento de 20 milhões de toneladas (+35 %) e 1 milhão de TEU (+40 %) em 2035, com aumentos destacados na carga geral fracionada, na carga *roll-on roll-off*, na carga contentorizada e nos granéis sólidos e líquidos. Pretende-se ainda atingir o movimento de 260 mil (+75 %) passageiros de navios de cruzeiro.

6.1.3 – No Douro, estima-se que a movimentação de cargas não será significativa. No entanto, objetiva-se chegar a 1,8 milhões de passageiros dos navios de cruzeiro (+30 %) em 2035.

6.1.4 – No porto de Aveiro, o movimento de carga poderá chegar a 7,5 milhões de toneladas (+35 %) em 2035, com destaque para a carga geral fracionada, os granéis sólidos e os granéis líquidos.

6.1.5 – Na Figueira da Foz, o movimento portuário de carga poderá atingir 3 milhões de toneladas (+35 %) em 2035, com o potencial de crescimento liderado pela carga geral contentorizada e fracionada e pelos granéis sólidos.

6.1.6 – No porto de Lisboa prevê-se o aumento na movimentação total para 15 milhões de toneladas (+30 %) em 2035. Os maiores incrementos deverão ocorrer na carga contentorizada e nos granéis sólidos agroalimentares. No setor de navios de cruzeiros, prevê-se um aumento do movimento até 900 mil passageiros (+20 %).

6.1.7 – Em Setúbal estima-se que o movimento portuário de carga deverá atingir 10 milhões de toneladas (+55 %) em 2035, impulsionado pela carga geral fracionada, carga *roll-on roll-off*, carga contentorizada e de projeto e granéis.

6.1.8 – O porto de Sines apresentará potencialmente um crescimento para cerca de 70 milhões de toneladas (+45 %) de carga em 2035. O destaque irá para a carga contentorizada. O movimento de granéis sólidos e líquidos verdes também deverá crescer substancialmente.

6.1.9 – No Algarve, a movimentação de cargas e passageiros deverá consolidar-se.

6.2 – Reforço das capacidades

Para fazer face à movimentação de cargas e passageiros prevista para 2035, garantindo níveis de serviço e tempos de espera adequados, as capacidades dos portos comerciais do continente exigem investimentos significativos. Assim, esta Estratégia prevê o aumento da atual capacidade portuária, até 2035, em mais 35 milhões de toneladas, mais 2,5 milhões de TEU e mais 500 mil passageiros de navios de cruzeiro.

6.2.1 – Mais Capacidade Gateway a Norte: com esta estratégia de investimentos, as capacidades da Via Navegável do Douro suportarão o crescimento de passageiros previsto. No porto de Leixões, a capacidade deverá aumentar 10 milhões de toneladas. Os maiores incrementos de capacidade ocorrerão na carga contentorizada com o novo Terminal de Contentores Norte, e na carga em sistema *roll-on roll-off*.

6.2.2 – Desbloquear as Capacidades no Centro: nos portos de Aveiro e da Figueira da Foz, a melhoria dos acessos marítimos deverá permitir utilizar a importante capacidade existente, prevenindo-se o aumento da capacidade em terra para viaturas, granéis líquidos e carga geral em mais 2 milhões de toneladas.

6.2.3 – Expandir e Coordenar Capacidades na Grande Lisboa: no porto de Lisboa, a capacidade será ajustada em mais 2 milhões de toneladas, em especial na carga contentorizada. No porto de Setúbal, a capacidade deverá aumentar 4 milhões de toneladas. Os principais incrementos são na carga contentorizada, *roll-on roll-off* e granéis sólidos/carga de projeto.

6.2.4 – Novas Capacidades Globais a Sul: no porto de Sines, a capacidade total aumentará 17 milhões de toneladas, consolidando sua posição como o maior porto do país. O maior crescimento de capacidade será na carga contentorizada, com a expansão do Terminal XXI e do novo Terminal Vasco da Gama.

7 – Objetivos gerais para os portos

7.1 – Mais investimento e crescimento

7.1.1 – Investir: concretizar os investimentos, com recurso a fundos públicos e privados, para maximizar a utilização do potencial dos portos, aumentar a capacidade das infraestruturas, promover a digitalização e a descarbonização e aumentar das ligações marítimas e intermodais.

7.1.2 – PEAP35: executar os planos estratégicos e de ação de cada porto para o período 2025-2035, que definem o detalhe e a calendarização dos projetos.

7.1.3 – Concessionar: privilegiar o modelo de concessão da construção e exploração privada de terminais portuários, incentivando a concorrência, no e pelo mercado, com a entrada de novos operadores, garantindo a paz social e a transmissão da posição do empregador nos contratos de trabalho dos trabalhadores portuários, e respetivas condições, nos concursos de concessão a lançar.

7.1.4 – Gestão Privada: promover a gestão privada e a concorrência no mercado e pelo mercado nos serviços portuários e na náutica de recreio, bem como nos terminais portuários e intermodais, ainda sob a gestão direta das administrações;

7.1.5 – Reboques: ajustar os prazos de autorização da atividade de reboque, permitindo maior investimento em capacidade e segurança.

7.2 – Mais descarbonização e sustentabilidade

7.2.1 – Descarbonização: desenvolver o Plano de Descarbonização e Transição Energética dos Portos, dos equipamentos portuários nos terminais e embarcações de apoio e acelerar o investimento no aumento da potência elétrica dos portos, apostando no fornecimento privado de energia elétrica a embarcações e veículos.

7.2.2 – Energias Verdes e Economia Circular: promover a criação de comunidades portuárias para a produção e gestão de energia sustentável, atrair atividades ligadas às energias verdes, hidrogénio e economia circular, garantir o fornecimento de bancas verdes e gás natural líquido a navios e incentivar as escalas de navios verdes, as autoestradas do mar e as cargas da economia circular.

7.2.3 – Eólicas *Offshore/Onshore* e Captura de Carbono: preparar os portos para apoiar as oportunidades das novas indústrias eólicas em terra (*onshore*) e no mar (*offshore*) e o mercado de captura de carbono, com investimento privado.

7.2.4 – Comunidades Locais e Ambiente: envolver as comunidades locais em planos de proteção e regeneração da qualidade das águas e dos ecossistemas do porto e reforçar os regulamentos e a fiscalização de resíduos e da poluição de navios e das atividades portuárias.

7.3 – Mais intermodalidade e conectividade

7.3.1 – RTE: assegurar maior integração dos principais portos comerciais do continente nas redes transeuropeias de transportes e garantir a obtenção de eventuais fundos comunitários para modernização e aumento da capacidade intermodal dos portos.

7.3.2 – Mais Ferrovia: melhorar a capacidade em toneladas e número de comboios das conexões ferroviárias dos portos e incentivar mais serviços ferroviários regulares nos portos, aumentando a quota intermodal portuária atualmente em cerca de 6 %, conforme dados de 2024 da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

7.3.3 – Logística Verde: apoiar a modernização de infraestruturas de interface nos portos para garantir o aumento da quota intermodal, promover os modos de transporte terrestre sustentáveis e incentivar as unidades de transporte menos poluentes.

7.3.4 – Mobilidade Militar: garantir a dupla utilização das infraestruturas portuárias para fins civis e militares, em especial nos portos de Setúbal e Sines, em coordenação com o Ministério da Defesa Nacional.

7.4 – Mais digitalização e automação

7.4.1 – Digitalização e Análise de Dados: implementar a transformação digital, a análise de megadados (Big Data) e a automação dos portos e dos terminais portuários, com recurso a fundos públicos e em parceria com os privados, integrando-os digitalmente nas cadeias logísticas marítimas e terrestres.

7.4.2 – JUL 5+: evoluir a Plataforma Portuária da Janela Única Logística (JUL), com inteligência artificial, ligação dos terminais e serviços portuários e integração intermodal e marítima na cadeia logística regional, nacional e europeia.

7.4.3 – Automação inteligente: desenvolver portarias automáticas inteligentes nos terminais, automação inteligente da decisão na JUL e nos licenciamentos dominiais e usos de sensores para controlo inteligente das atividades, da logística e dos sistemas ambientais nos portos.

7.4.4 – Sistemas Abertos: expandir o programa Nexus de Sines aos restantes portos, abrir os sistemas portuários aos prestadores de serviços privados e aos organismos do Estado central e local e promover a total digitalização da relação dos portos com todos os utilizadores e o atendimento e procedimentos inteligentes.

7.4.5 – Inovar: criar academias portuárias de formação e inovação, em ligação com as universidades.

7.5 – Mais integração e segurança

7.5.1 – Governança: implementar o planeamento estratégico integrado do setor marítimo-portuário e promover o reforço da cooperação no planeamento, na promoção e nos serviços conjuntos partilhados das administrações portuárias.

7.5.2 – Regulamentação: atualizar a regulamentação portuária, visitar o sistema tarifário dos portos e rever o regime dos terminais de uso privativo para apoio aos novos operadores da logística de energia verde, economia circular e *cluster* industrial eólico.

7.5.3 – Representatividade operacional local: o acompanhamento operacional da atividade deve ser garantido por gestores dedicados permanentes em cada porto.

7.5.4 – Combate ao comércio ilícito: reforço do investimento tecnológico e da coordenação das administrações portuárias com as autoridades de segurança, tributárias e aduaneiras, na prevenção e no combate eficaz ao comércio ilícito nos portos, garantindo simultaneamente canais de eficiência e fluidez para o comércio legítimo.

7.5.5 – Porto-Cidade: Transferir áreas sem funções portuárias para os municípios e envolver as comunidades locais e as autarquias no planeamento do porto e na integração com a cidade.

8 – Monitorização e avaliação

A monitorização da implementação da PORTOS 5+ é assegurada pelo membro do Governo responsável pela área das infraestruturas, que inicia os trabalhos com a elaboração de diagnóstico da situação atual dos indicadores do quadro seguinte e acompanha e avalia a implementação da estratégia,

através da elaboração de relatórios anuais, e propondo, sempre que relevante, medidas de atualização da estratégia.

A monitorização da implementação da PORTOS 5+, e os ajustamentos de recursos financeiros e humanos em cada porto, será igualmente efetuada pelas respetivas tutelas sectorial e financeira, através dos instrumentos dos planos de atividade e orçamento e relatórios e contas anuais.

PORTOS 5+	Objetivo	Indicador	Meta	Avaliação
Mais Investimento e Crescimento	Aumento do Investimento público e privado por porto	Volume de investimento nos portos do continente N.º de procedimentos concursais lançados e/ou concluídos N.º de contratos de concessão celebrados	3 967 milhões de euros 15 procedimentos 15 contratos de concessão	Anual
Mais Descarbonização e Sustentabilidade	Redução das emissões portuárias	N.º de sistemas de energia <i>Onshore Power Supply</i> instalados nos portos do continente Oferta de energia elétrica a navios em cais nos terminais de contentores e cruzeiros Quota de equipamentos elétricos de cais e estacionamento a adquirir nos portos	5 sistemas nos portos 80 % da procura servida 100 % novos equipamentos	Anual
Mais Intermodalidade e Conectividade	Melhorar as acessibilidades verdes ao interior	Quota de mercadorias por via ferroviária e fluvial nos portos do continente (%)	10 % de quota	Anual
Mais Digitalização e Automação	Automação dos portos e dos terminais portuários	N.º de portarias automáticas inteligentes nos portos Quota de equipamentos inteligentes de cais e de estacionamento nos portos	100 % existentes e novas 100 % novos equipamentos	Anual
Mais Integração Local, Regional e Setorial	Transferir áreas sem funções portuárias para os municípios	N.º de Protocolos entre os portos e as cidades para gestão partilhada de áreas	9 novos protocolos	Anual

(¹) Acessível em <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>.

(²) UNCTAD, 2024 – <https://unric.org/pt/unctad-pede-acao-global-para-descarbonizar-o-transporte-maritimo>.

(³) Fonte: Relatórios de Acompanhamento dos Mercados Portuários – 2015 a 2023.

(⁴) Fonte: Puertos del Estado, Espanha.

ANEXO II

(a que se refere o n.º 3)

Medidas por porto para o período de 2025-2035

Porto	+ Investimento e Crescimento	+ Descarbonização e Sustentabilidade	+ Intermodalidade e Conectividade	+ Digitalização e Automação	+ Integração Local, Regional e Setorial
Viana do Castelo	Expansão do porto como plataforma industrial de exportação do norte de Portugal e melhoria dos equipamentos. Criar doca seca especializada, ajustar o canal de acesso e reabilitar o molhe norte.	Apostar nas indústrias de energias renováveis e no apoio ao <i>cluster</i> da produção de equipamento para a energia eólica terrestre e marítima e manutenção.	Integrar o porto nas cadeias logísticas multimodais, alinhando-se com os objetivos de descarbonização e sustentabilidade	Implementar processos digitais avançados para monitorização dos terminais, contribuindo para maior eficiência nos processos portuários.	Desenvolver infraestruturas para receber cruzeiros e marina privada, promovendo uma maior interação do porto com o turismo, a cidade e as comunidades locais. Ajustar as infraestruturas da via de cintura portuária, facilitando a convivência entre áreas portuárias e urbanas.
Leixões	Construir um novo cais e ampliação de terraplenos no terminal de contentores Norte, através do lançamento de concurso público. Ampliação do cais e terrapleno para carga <i>roll-on roll-off</i> . Reconversão do terminal petrolífero e novo centro inspectivo. Modernizar os Terminais de Carga Geral e Granéis Sólidos e alinhamento do muro cais.	Implementar a instalação de sistemas de produção e fornecimento de energia verde a navios, com vista à neutralidade carbónica em 2035. Remodelar a rede elétrica, desenvolvimento da subestação e instalação de sistemas OPS nos terminais. Promover a sustentabilidade e a redução da pegada ambiental nas operações logísticas da plataforma de Leixões.	Desenvolver os terminais ferroviários de Leixões e da Guarda, aumentando a intermodalidade. Melhorar as acessibilidades terrestres e as portarias, garantindo fluidez no acesso ao porto. Promover o desenvolvimento de soluções logísticas inovadoras verdes. Estruturação da plataforma logística de Leixões (Pólo 1 e 2).	Desenvolver a Janela Única Logística (JUL), avançando na digitalização e automação dos serviços portuários. Desenvolvimento de novo Data-center. Desenvolvimento da sensorização do porto e novo digital twin.	Promover parcerias com as comunidades locais e modernizar espaços urbanos, em especial com o município de Matosinhos. Reordenar a via de cintura portuária, facilitando a convivência porto-cidade. Aumentar a colaboração com as comunidades locais e com as zonas urbanas adjacentes e desenvolver planos de monitorização ambiental.
Via Navegável do Douro	Promover e apoiar iniciativas comerciais para carga e navegação turística, com conexão transfronteiriça ao porto de Vega Terrón. Promover a correção de canais e reabilitar o molhe norte do Douro e as 5 eclusas (Crestuma/Lever, Carrapatelo, Régua, Valeira e Pocinho).	Expansão do sistema OPS (<i>onshore power supply</i>) e abastecimento de água em 19 cais, com prioridade para os 10 cais principais. Equipar a VND com mais plataformas flutuantes e recursos para a gestão de resíduos, reduzindo o impacto ambiental das operações fluviais.	Promover a cooperação com municípios e operadores para desenvolver interfaces e conexões entre os cais e outras infraestruturas logísticas e de transporte. Beneficiar e transformar o Cais de Gaia para embarque/desembarque público, aumentando o fluxo de passageiros e a atividade turística.	Modernizar os sistemas digitais de gestão e navegação da via navegável e dos cais (RIS).	Clarificar as competências com as autarquias, particularmente no Cais de Gaia. Modernizar e melhorar a segurança das eclusas. Promover a cooperação com municípios e operadores, aumentando a integração.

Porto	+ Investimento e Crescimento	+ Descarbonização e Sustentabilidade	+ Intermodalidade e Conectividade	+ Digitalização e Automação	+ Integração Local, Regional e Setorial
	<p>Incentivar o investimento privado para aumento de capacidade na Marina do Ouro, no cais do Cavaco e noutros cais.</p> <p>Priorizar os investimentos nos cais de Pinhão, Sabrosa, Lamego, Pocinho e Ferradosa, promovendo maior capacidade e desenvolvimento regional.</p>	<p>Promover práticas sustentáveis nos cais e marinas.</p>			
Aveiro	<p>Melhorar as condições de navegabilidade para acomodar navios de maior dimensão, incluindo a substituição de defensas e cabeços de amarração.</p> <p>Expansão da capacidade de movimentação no Terminal de Granéis Líquidos (TGL).</p> <p>Expandir a capacidade de acostagem de novo terminal para viaturas e carga de projeto.</p>	<p>Expandir a rede elétrica para <i>Onshore Power Supply</i> e implementar uma microrede elétrica.</p> <p>Consolidar a operação dos serviços de reboque, amarração e estiva, promovendo equipamento híbridos e elétricos.</p>	<p>Estabelecer acordos com portos secos para otimizar a conectividade terrestre.</p> <p>Construção de um Terminal Intermodal na ZALI e concessionar a exploração.</p> <p>Reabilitação e reordenamento da rede viária interna.</p>	<p>Apostar na modernização tecnológica do VTS (sistema de tráfego marítimo).</p> <p>Implementar portarias digitais e um sistema inteligente de segurança.</p> <p>Desenvolver sistema inteligente de segurança.</p>	<p>Promover um alinhamento com os objetivos das autarquias e operadores regionais.</p> <p>Concessionar serviços e terminais com critérios que promovam integração sustentável.</p> <p>Construção de cais-dique no porto de pesca do largo.</p>
Figueira da Foz	<p>Melhorar as acessibilidades marítimas e expandir as infraestruturas a norte do porto.</p> <p>Reordenar as atividades e áreas de armazenagem nos terminais, otimizando o uso do espaço para e aumentando a eficiência logística e promover a valorização da zona de novas atividades logísticas, atraindo novos negócios e cargas.</p>	<p>Incentivar o uso de equipamentos portuários mais eficientes ambientalmente e implementar sistemas de <i>Onshore Power Supply</i> (OPS) nos terminais.</p> <p>Promover práticas ambientais sustentáveis através de critérios nos licenciamentos.</p>	<p>Promover um terminal rodoviário, integrando o porto em cadeias multimodais.</p> <p>Implementar módulos ferroviários na plataforma digital do porto (JUL) e construção de linhas ferroviárias nos terminais.</p>	<p>Modernizar o sistema de gestão do porto (Vessel Traffic Service "VTS").</p> <p>Implementar soluções digitais inovadoras, reforçando a integração de processos.</p>	<p>Concessão da marina atlântica e terminal de cruzeiros.</p> <p>Reforçar as condições de segurança no acesso ao porto e integração urbana.</p>
Lisboa	<p>Consolidar a exploração dos terminais da Trafaria e Beato, aumentando o investimento e a concorrência como infra-estrutura crítica agroalimentar.</p>	<p>Implementar sistema de energia <i>Onshore Power Supply</i> (OPS) nos terminais de cruzeiros e de contentores.</p>	<p>Promover o desenvolvimento das acessibilidades fluviais, ferroviárias e rodoviárias verdes de forma autossustentada e integrada com as cadeias logísticas verdes.</p>	<p>Promover o reforço da Cibersegurança e a integração dos terminais e serviços na JUL.</p>	<p>Promover a transferência de áreas sem atividade portuária para os municípios, fortalecendo a integração Porto-Cidade com Lisboa e o Arco Ribeirinho.</p>

Porto	+ Investimento e Crescimento	+ Descarbonização e Sustentabilidade	+ Intermodalidade e Conectividade	+ Digitalização e Automação	+ Integração Local, Regional e Setorial
	<p>Consolidar as obras de reforço da capacidade e a atividade do terminal de Alcântara, a atividade do terminal de Cruzeiros e a atividade dos terminais da Zona Oriental e margem sul do Tejo no abastecimento da região.</p> <p>Promover o planeamento integrado funcional com o porto de Setúbal.</p>	<p>Promover a eletrificação do equipamento dos terminais portuários e a economia circular, contribuindo para a regeneração dos ecossistemas e a sustentabilidade da região.</p> <p>Incluir rigorosos requisitos tecnológicos e ambientais nas novas concessões portuárias.</p>	<p>Desenvolver sistemas de otimização e coordenação do tráfego do porto com a cidade.</p> <p>Desenvolver soluções verdes nas acessibilidades aos terminais de Alcântara, Santa Apolónia e Trafaria.</p>	<p>Promover sistemas de inteligência artificial e automação para o controlo e a otimização da logística dos navios, comboios e camiões, das cargas e dos terminais portuários.</p>	<p>Promover a integração urbana e paisagístico do porto com a cidade em Alcântara, na Zona Portuária Oriental e no Arco Ribeirinho Sul.</p> <p>Promover projetos de integração das comunidades locais no desenvolvimento sustentável do porto, do Tejo e das ligações fluviais.</p>
Setúbal	<p>Expandir a capacidade no segmento <i>roll-on roll-off</i> na importação e exportação, adequando às necessidades das unidades industriais e criando valor logístico no porto.</p> <p>Preparar a expansão das capacidades do porto nos segmentos da carga geral /projeto e carga multimodal e graneis.</p> <p>Expandir a atividade dos estaleiros para apoio a novos segmentos do <i>cluster</i> da energia eólica e da economia circular dos navios.</p>	<p>Implementar sistemas de OPS e incluir nas novas concessões exigências de eletrificação de equipamentos e tratamento de resíduos, eliminando a poluição no ar, o ruído e no Estuário do Sado.</p> <p>Desenvolver soluções logísticas com a comunidade logística e local que permitam a atração de novos <i>clusters</i> industriais da economia circular e economia verde, com a proteção e regeneração de ecossistemas.</p> <p>Estabelecer fortes compromissos com a proteção ambiental e a regeneração dos ecossistemas do Estuário do Sado.</p>	<p>Eletrificar o "last-mile" ferroviário no porto, promovendo maior capacidade e conectividade sustentável.</p> <p>Consolidar as acessibilidades marítimas e o aumento sustentável da capacidade do interface ferroviário ao porto de Setúbal.</p> <p>Consolidar as acessibilidades e terraplenos do Porto de Setúbal como porto de movimentação de carga militar.</p>	<p>Promover o reforço da Cibersegurança e a automação dos terminais.</p> <p>Promover sistemas de inteligência artificial e automação para o controlo e a otimização da logística dos navios, dos comboios e camiões, das cargas e dos terminais portuários.</p>	<p>Consolidar o planeamento integrado com a cidade de Setúbal e a transferência de áreas sem funções portuárias para o município.</p> <p>Promover, com o município, o desenvolvimento privado de infraestruturas para náutica de recreio e cruzeiros.</p> <p>Promover projetos de integração das comunidades locais no desenvolvimento sustentável do porto e do Sado.</p>
Sines	<p>Desenvolver a Plataforma Logística de Sines com estatuto aduaneiro industrial, posicionando o porto como a principal porta atlântica industrial e logística da Península Ibérica.</p> <p>Concluir a terceira fase de expansão do Terminal XXI, duplicando a capacidade e aproveitando as novas acessibilidades ferroviárias para alargar o <i>hinterland</i> a Espanha.</p>	<p>Promover a instalação de unidades para fornecimento de energia elétrica a navios (OPS).</p> <p>Tornar o porto autossuficiente com energia renovável.</p> <p>Promover o armazenamento e utilização de combustíveis sustentáveis, bem como o fornecimento de bancas verdes e LNG a navios no terminal e em barcaças, para os restantes portos do continente.</p>	<p>Melhorar as acessibilidades terrestres à Península Ibérica, com investimento em infraestrutura rodoviária e ferroviária.</p> <p>Consolidar a função dual civil e militar do porto de Sines, com reforço de acessibilidades e infraestruturas.</p>	<p>Promover a implementação de infraestrutura e sistemas digitais de controlo de acessos na pré- Gate e Área de Espera de Camiões.</p> <p>Desenvolver uma plataforma de dados abertos (Open Data Collaboration Platform) para integrar eventos do transporte multimodal e fornecedores privados de serviços digitais avançados logísticos e portuários.</p>	<p>Melhorar os processos inspetivos e reforçar os recursos humanos do Centro de Despacho de Mercadorias.</p> <p>Integrar a visão estratégica do porto e do município de Sines, como um polo de inovação e sustentabilidade no Atlântico</p> <p>Promover a monitorização ambiental e a participação das comunidades locais nas atividades do porto.</p>

Porto	+ Investimento e Crescimento	+ Descarbonização e Sustentabilidade	+ Intermodalidade e Conectividade	+ Digitalização e Automação	+ Integração Local, Regional e Setorial
	<p>Proceder ao lançamento do concurso público para a concessão de um novo terminal de contentores de <i>transshipment</i> (Terminal Vasco da Gama).</p> <p>Promover a concessão de áreas de armazenamento de combustíveis sustentáveis de hidrogénio verde no Parque de Tancagem de Produtos Sustentáveis.</p>	<p>Criar parcerias locais para a Comunidade de Energia Renovável (CER)</p>	<p>Desenvolver uma plataforma logística multimodal que integre o transporte marítimo, ferroviário e rodoviário, fortalecendo Sines como um hub intermodal estratégico Ibérico, com ligação atlântica e ao extremo oriente.</p>	<p>Consolidar a atividade do centro de Cibersegurança (Port Cyber Arena).</p> <p>Disseminar os resultados do projeto NEXUS a todos os portos comerciais do continente.</p>	
Algarve	<p>Melhorar as acessibilidades marítimas e requalificar os molhes de proteção.</p> <p>Apostar no porto de Portimão para concentrar as atividades comerciais e de turismo no Algarve, em especial através de novos serviços ferry e cruzeiros.</p>	<p>Promover a instalação de sistemas OPS para fornecer energia elétrica aos navios.</p> <p>Adaptar as infraestruturas portuárias às exigências dos navios de cruzeiro modernos.</p>	<p>Melhorar as acessibilidades terrestres, garantindo maior conectividade e fluidez</p> <p>Reabilitar o Cais e a Plataforma Ro-Ro para apoiar operações ferry.</p>	<p>Apoiar o uso de tecnologias avançadas e sistemas inteligentes para monitorização</p>	<p>Avaliar a gestão dos portos do Algarve com os municípios.</p> <p>Transformar o porto de Faro num ponto para atividades náuticas, recreativas e de economia azul, promovendo sinergias com a gestão municipal.</p> <p>Promover Portimão e o Algarve como destinos de cruzeiros.</p>

ANEXO III

(a que se refere o n.º 3)

Investimentos por objetivos para o período de 2025-2035

Os investimentos dos portos comerciais do continente para o período de 2025 a 2035 incluem os principais projetos agregados dos planos estratégicos de cada porto, repartidos pelos cinco objetivos de crescimento, descarbonização, digitalização, intermodalidade e integração. Com um valor de investimento total previsto em cerca de 4 mil milhões de euros, a financiar pelas autoridades portuárias, eventuais fundos comunitários e empresas privadas, esta estratégia visa aumentar a competitividade, promover a sustentabilidade e fomentar a integração das infraestruturas portuárias no contexto nacional e internacional. A componente de financiamento das administrações portuárias em cada investimento está dependente da aprovação prévia pelas tutelas financeira e setorial e dos planos de atividade e orçamento anuais aprovados.

Mais Investimento e Crescimento		Mais Descarbonização e Sustentabilidade		Mais Intermodalidade e Conectividade		Mais Digitalização e Automação		Mais Integração Local, Regional e Setorial	
Investimento	(M€)	Investimento	(M€)	Investimento	(M€)	Investimento	(M€)	Investimento	(M€)
Desenvolvimento do Porto de Viana do Castelo	133	Eletricidade para Navios e Equipamentos nos Portos	147	Plataforma Logística e Ferrovia no Porto de Leixões	72	Data Center, Digital Twin e Sensorização do Porto de Leixões e VND	34	integração do Porto de Viana do Castelo com as Zonas Urbanas	6
Expansão do Porto de Leixões	637	Produção de Energia Verde nos Portos	55	Via Navegável do Douro	80	Portarias Digitais e VTS dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz	12	Integração do Porto de Leixões com Matosinhos	93
Expansão Portuária e Acessos Marítimos dos Portos de Aveiro/Figueira da Foz	229	Instalações Portuárias para Combustíveis Verdes	11	Porto Seco da Guarda	5	SmartPort, Portaria Digital e Inovação dos Portos de Lisboa e Setúbal	11	Integração da Via Navegável do Douro com a Região	109
Reordenamento do Porto de Lisboa	478	Terminal de Gases Criogénicos do Porto de Sines	37	Terminal Intermodal no Porto de Aveiro	17	Cibersegurança e Open Data do Porto de Sines	15	Integração dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz com as Zonas Urbanas	44
Desenvolvimento do Porto de Setúbal	250			Navegabilidade do Tejo	22			Integração do Porto de Lisboa com as zonas urbanas	27
Estaleiro da Mitrcna no Porto de Setúbal	300			Acessibilidade Ferroviárias no Interior do Porto de Setúbal	40			Integração Porto de Setúbal com as Zonas Urbanas	14
Expansão da Infraestrutura do Porto de Sines e do Terminal XXI	328			Novas Acessibilidades Terrestres no Interior do Porto de Sines	60				
Novo Terminal Vasco da Gama do Porto de Sines	701								
Total	3056	Total	250	Total	296	Total	72	Total	293

Em resumo, o investimento previsto por fonte de financiamento e por porto, em milhões de euros, é o seguinte:

Fonte de financiamento	Porto								
	Viana do Castelo	Via Navegável Douro	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total
Autoridade Portuária/Fundos Comunitários	77	109	219	151	55	78	80	257	1 026
Empresas Privadas	62	91	712	90	33	478	550	925	2 941
Total	139	200	931	241	88	556	630	1 182	3 967

ANEXO IV

(a que se refere o n.º 3)

Concessões por porto para o período de 2025-2035

O compromisso estratégico do Governo com o fortalecimento das infraestruturas portuárias de serviço público, através do recurso ao investimento e gestão privada, encontra-se refletido no quadro de previsão das concessões para os portos comerciais do continente, que serão objeto de procedimento concursal no período de 2025 a 2035. Este quadro previsional alinha-se com os objetivos, a estratégia e os investimentos previstos nos anexos I, II e III e com as crescentes necessidades da economia, do comércio internacional e da sustentabilidade. Visa modernizar, expandir e otimizar a capacidade operacional dos principais portos comerciais do continente, promovendo o investimento e assegurando a eficiência das infraestruturas portuárias, assegurando, simultaneamente, a transparência, o equilíbrio económico e financeiro dos processos e a sustentabilidade ambiental e social.

No total, estão previstas novas concessões de serviço público a serem lançadas neste período, abrangendo os portos de Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, com um foco em diversos segmentos de mercado, incluindo a carga contentorizada, carga geral, granéis líquidos e sólidos e operações *roll-on roll-off*. A amplitude desta estratégia reflete as especificidades e os desafios de cada porto, garantindo que as novas concessões permitirão assegurar mais concorrência pelo mercado, o surgimento de novos operadores portuários e responder de forma adequada às exigências atuais e futuras da economia e das cadeias logísticas. Os concursos de concessão de terminais para a movimentação de cargas em regime de serviço público a lançar preveem um investimento privado estimado em cerca de 2 mil milhões de euros, abrangendo a construção de novos terminais portuários e a modernização de infraestruturas existentes. A este valor acresce o investimento privado previsto nos terminais portuários de movimentação de cargas em regime de serviço público já concessionados, como é o caso do Terminal XXI do porto de Sines e do Terminal de Alcântara do porto de Lisboa, e noutros terminais portuários, estaleiros navais e docas de uso privativo existentes.

Porto	Terminal	Objeto	Capacidade	Investimento (M€)
Leixões	Terminal de Contentores de Leixões	Contentores	1,6 milhões de TEU	430
	Terminal de Carga Geral de Leixões	Carga Geral, Granéis e armazenagem de Agroalimentares	4,5 milhões de toneladas	85
	Terminal <i>Roll-on Roll-off</i> de Leixões	Carga <i>Ro-Ro</i>	3,0 milhões de toneladas	50
Aveiro	Terminal Sul	Carga Geral e Granéis	1 milhão de toneladas	5
	Terminal de Granéis Líquidos	Granéis Líquidos	3,5 milhões de toneladas	10
	Terminal <i>Roll-on Roll-off</i> e Logístico de Aveiro	<i>Roll-on Roll-off</i> e Carga de Projeto	2 milhões de toneladas	75



Porto	Terminal	Objeto	Capacidade	Investimento (M€)
Lisboa	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	Contentores	700 mil TEU	115
	Terminais Multiúsos de Santa Apolónia	Carga Geral e Granéis	13,5 milhões de toneladas	95
	Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	Granéis Líquidos	1,2 milhões de toneladas	50
	Terminal da Trafaria	Cereais	3 milhões de toneladas	30
Setúbal	Terminal Multiúsos da Mitrena	Carga Geral e Granéis	5 milhões toneladas	80
	Terminal <i>Roll-on Roll-off</i> do Porto de Setúbal	Veículos Novos e Pesados com Carga	700 mil veículos	60
	Terminal Multiúsos e Carga de Projeto	Multiúsos	Cargas de Projeto	100
	Estaleiro da Mitrena	Apoio ao Ouster e Eólico e Reparação/Desmantelamento Naval	Desenvolvimento de novas infraestruturas e novos cais	300
Sines	Terminal Vasco da Gama	<i>Transshipment</i> de Contentores	3 milhões de TEU	560

119408195