

# NEWSLETTER



## COMUNIDADE PORTUÁRIA DA FIGUEIRA DA FOZ

Newsletter CPFF #1/2010

### 1. Newsletter

Este é o 2º número da *Newsletter* da Comunidade Portuária da Figueira da Foz (CPFF), que se propõe a informar os seus associados, e demais stakeholders, das actividades por esta encetadas tendo em conta o acompanhamento da evolução da actividade do porto da Figueira da Foz durante 2009. Neste número orgulhamo-nos de divulgar o testemunho de diversas entidades que responderam afirmativamente ao nosso apelo, no sentido de participar nos seus conteúdos, dando voz activa aos agentes económicos e institucionais com legítimos interesses no Porto da Figueira da Foz. É o caso dos testemunhos do Coordenador Portuário da APFF (Cmdte. Sotto Maior) e da Directora da Delegação da Alfândega da Figueira da Foz (Dra. Maria Viegas), que muito agradecemos.

*This is the second edition of the Figueira da Foz Port Community (CPFF) Newsletter, aiming to inform its associates and other stakeholders, of the activities carried out at Port of Figueira da Foz during 2009. In this edition we proudly include testimonials of two entities that have answered positively to our challenge to participate in its elaboration, giving the economical and institutional agents with legitimate interests in Figueira's Port an active voice. We are speaking about the Port Administration's Coordinator (Cmdte. Sotto Maior) and the Customs Delegation Director (Dra. Maria Viegas) whose contributions we appreciate.*



### 2. Prolongamento do Molho Norte em 400m *400m enlargement of northern mole (Cmdte. Sotto Maior)*

No que diz respeito à empreitada de prolongamento do Molhe Norte exterior, obra emblemática para o futuro desenvolvimento do Porto, como é sabido, a dureza das condições meteorológicas deste Inverno afectou o bom andamento dos trabalhos, não tendo sido possível ao consórcio CPTP/Etermar, dada a sucessão de temporais e condições frequentes de forte ondulação, o acesso à extremidade. De assinalar o facto de que desde o início do Inverno, a violência dos temporais "engoliu" literalmente, um após o outro, dois farolins provisórios colocados a cerca de 70 m da extremidade (em blocos antifer de 50 T), estando já providenciada a colocação de um terceiro. Com todos estes contratempus a nova previsão para terminus dos trabalhos é o final do primeiro semestre do ano.

*With respect to the northern mole enlargement construction, a truly significant milestone towards the development of the port, could not be completed on schedule, due to the severity of winter weather conditions. The consortium CPTP/Etermar could not reach the head of the mole given the successive windstorms and strong waves that literally “swallowed” two provisional lighthouses, one after the other, placed 70m from the far end (on antifer blocks); a third one has already been installed. As said before, these setbacks have postponed completion of the works now expected to be completed by end of June 2010.*



### **3. Outras obras em curso *Other ongoing constructions (Cmdte Sotto Maior)***

A empreitada da responsabilidade do IPTM, IP, de concordância do piso no novo cais de ligação do Terminal de Granéis, está adjudicada tendo sido previsto o seu início para o mês de Abril (neste momento em fase de assinatura de contrato) e tendo uma duração prevista de 60 dias. A importância desta obra deve-se à necessidade de disponibilizarmos este cais o mais rapidamente possível, tendo em consideração as limitações que a empreitada de valorização do Cais Comercial irá causar, na fase de reabilitação da infra-estrutura e o crescimento que todos ambicionamos para o Porto.

*The floor of the new Bulk Terminal was already assigned by IPTM, IP, to a company and its startup was foreseen for April (the contract is being signed) and the work is expected to last about 2 months. The importance of this work lies in the need to have this quay available as soon as possible, considering the limitations that enhancing the commercial port will cause in the rehabilitation phase of all port infrastructures and the consequent port growth.*

A empreitada de valorização do Cais Comercial, a qual tem grande abrangência, iniciou já trabalhos, estando a empresa adjudicatária - Delta 9, já instalada, e a intervir a bom ritmo na caleira técnica do Cais Comercial, que se encontra bastante degradada, tanto a nível da sua cobertura, como no seu interior.

*The wide scope improvements to the commercial quay have already been initiated. The entity responsible for the constructions is Delta 9, already on site and repairing at a good pace the extremely damaged sewer system, on the cover and inside.*

No âmbito desta obra, serão intervencionadas as defensas deste cais, igualmente em estado avançado de degradação, melhorando-se assim as condições de segurança dos navios ao cais, bem como a sua infra-estrutura, o que permitirá no final da empreitada, trabalhar neste cais sem as actuais limitações de cargas no piso. Serão igualmente substituídos os carris das gruas eléctricas de via, os quais registaram nos últimos dois anos alguns problemas, cuja resolução condicionou temporariamente a operacionalidade em algumas áreas. A construção de um novo PT (Posto de Transformação) no Cais Comercial revela-se igualmente de grande importância dado que este equipamento já não se encontra adequado às actuais exigências.

Como já foi anteriormente avançado, será construída nova Portaria, a ser localizada mais a nascente na M600, em área que permitirá uma melhor segregação relativamente ao tráfego urbano. A nova Portaria será provida de duas básculas, uma para cargas à entrada e outra para cargas à saída. O sistema de vídeo-vigilância será ampliado até esta área e implementada câmara adicional na entrada da ferrovia na área portuária. Prevêem-se ainda intervenções no piso das áreas operacionais em especial no Terminal de Granéis, onde a degradação é mais evidente.

*Included in the works to be done is the rehabilitation of quay protections, also very degraded, therefore improving the vessel berthing safety conditions as well as its infrastructures, which will result in eliminating the weight limitations on the current floor. Also the crane railways will be replaced as during the last couple of years there have been some problems causing difficulties in operations. The construction of the new Electrical Power building is also foreseen, as the actual one is no longer adequate to the present requirements.*

*As stated before, a new entrance to the port will be built, on M600 East, an area where it will be possible to perform a better segregation of equipment traffic. There will be two weighbridges at the gate, one for incoming and the other for outgoing movements. A video surveillance system will also be expanded to this area and an additional camera will be installed where the railway enters the Port. The operations floor, specially the bulk terminal floor, will also be improved.*

Foram terminados trabalhos de reabilitação nas gruas Mague 13 e 14 no mês de Janeiro melhorando assim significativamente as condições operacionais do Porto no que diz respeito à capacidade de resposta por parte da APFF. As 4 gruas estão operacionais tendo já operado em simultâneo em Março quando estavam fundeados no cais sete navios, ou seja, uma situação de congestionamento de que não há notícia nos últimos anos e prova de um novo status operacional. Também a nível da manutenção se efectuaram melhoramentos estando em execução planos de manutenção mais eficientes, com o empenho da equipa de manutenção da APFF, sendo já notória a redução do número de avarias nos equipamentos. Estas acções em conjunto com as intervenções de fundo realizadas e a realizar permitirão, num futuro próximo, uma excelente fiabilidade de todos os equipamentos de movimentação de cargas.

*Rehabilitation works performed in cranes Mague 13 and 14 were finished in January, improving drastically operational conditions in terms of the Port's Administration response. The 4 cranes are operational and in March they have already operated simultaneously when there were 7 vessels anchored at the same time, a bottleneck unheard of and witness of a new operational status of the port. Also in terms of maintenance some improvements were made, namely the creation of more efficient maintenance plans, with the commitment of APFF's maintenance team. The equipment failures have remarkably been reduced. These actions together with big interventions, past and future, will render all moving equipments more reliable.*

Relativamente à questão do novo enfiamento, aguarda-se que os equipamentos de substituição nos farolins do enfiamento existente na anterior configuração possam ser instalados pela Lindley ainda este mês. Os pilotos estão a desenvolver um trabalho de percepção e de adaptação aos novos acessos e assinalamentos. No entanto, para dar início à navegação nocturna e alteração do Edital, a Autoridade Portuária está a aguardar pela resolução de uma situação de assoreamento interior (troço final do canal) que se desenvolveu com alguma extensão, para o que já se encontra em curso a elaboração de um concurso de dragagens.

*We expect Lindley to replace former lighthouses still this month. The pilots are already developing the necessary adaptations to the new access and signals. However, due to the sand deposition on the final part of the inside channel new dredging operations must be done to allow night navigation. Tender for dredging was already done.*

Têm sido efectuadas diversas visitas técnicas aos estaleiros da empresa Safehaven (empresa adjudicatária para a construção de duas novas lanchas de pilotos, uma para a APFF e outra para a APA) em Cork, no sul da Irlanda, pelo Coordenador Portuário da APFF e pelo Chefe dos Pilotos da APA. A lancha baptizada "Cabo Mondego" foi recentemente entregue. Esta lancha, para além de ser um equipamento mais evoluído em termos de qualidades náuticas, possibilitando o embarque e desembarque em segurança para o Piloto, em condições mais adversas, possui equipamento de navegação mais avançado e mais adequado às exigências da nova configuração dos acessos marítimos. De salientar a importante vantagem que constitui o facto de o Porto passar a ter disponíveis duas lanchas, em vez de uma somente, o que tem obrigado até hoje a um elevado esforço de manutenção, com custos elevados.

*Several technical visits were made to Safehaven's installations in Cork (south of Ireland), where 2 new pilot barges are being built (one for APFF and the other one for APA), by the Coordinator of Figueira da Foz' Port and Aveiro's Pilots Chief. The pilot barge named "Cabo Mondego" was recently delivered. This barge besides being more modern in terms of navigation qualities, allowing the pilot in difficult situations to have more advanced equipment, is more adequate in what regards the requirements of the new seaways. It is worth noting that the port will have two pilot barges available, instead of one, which means high maintenance efforts and high costs.*

Finalmente, foi salientado pelo coordenador do Porto da Figueira da Foz, o início, no presente mês, da empreitada de instalação de novos passadiços na Doca de Recreio, no lado nascente. 88 numa primeira fase, vindo-se a dispor na segunda fase de um total de cerca de 140 novos lugares, o que em conjunto com os existentes, perfaz cerca de 400 lugares. Encontram-se em planeamento intervenções complementares na envolvente, o que compreende, por exemplo, a instalação de novo pórtico, com capacidade previsível de 25T, melhorando substancialmente a capacidade de movimentação de embarcações de recreio. Pretende-se, em conjunto com os parceiros do Porto nesta área, transformar o Porto de Recreio numa infra-estrutura de referência nacional no sector da náutica de recreio, melhorando a oferta de serviços, a sua qualidade e atratividade, dinamizando as actividades e incrementando os eventos náuticos, dando assim um importante contributo para a economia ligada a este importante sector, numa cidade com grande tradição. O fim dos trabalhos prevê-se para Junho. Também está em estudo uma intervenção de dragagem e substituição dos passadiços na parte jusante.

*Last but not least, it was highlighted by the Coordinator of the Figueira da Foz' Port that in the beginning of the month new platform access will be installed on the Leisure dock. Allowing for 88 places on a first stage, and 140 places on a second stage, which with the existing ones total 140 new places. Other interventions are foreseen on the surroundings such as the installation of a new crane, with an expected capacity of 25ton, improving drastically the ability of moving leisure boats. Together with the partners of the port we intend to transform the existing facility into a leisure dock of national reference, improving services, its quality and attractiveness, bringing a new dynamic to the nautical activities and to the corresponding economic sector in a city with so much sea tradition. Works should end up by June. A dredging plan and replacement of walkways downstream are undergoing study.*



#### **4. Plano de dragagens *Dredging plan***

A navegabilidade do porto da Figueira da Foz está profundamente dependente das dragagens da barra e canal interno, sendo absolutamente vital essencialmente até ao *términus* da obra do prolongamento do molho. Para prevenção de eventuais problemas gravosos à operação foi adjudicada a extracção de 1 milhão de toneladas de areia para o canal interno, porto de pesca e de recreio, a ter início dentro em breve e assim que estejam cumpridos os formalismos legais.

*The navigation of Figueira da Foz' port is deeply dependant on the dredging of the port entrance and the internal channel, being absolutely vital a reinforcement of the dredging plan until the northern mole improvement is done. To prevent eventual major problems on normal operation was foreseen the extraction of 1 million ton of sand in the inside channel. Fishing and leisure ports to begin soon (as soon as formal requirements are fulfilled).*



## 5. Plano Estratégico do Porto *Strategic Plan of the port*

Plano estratégico do Porto está em fase de adjudicação prevendo-se para o final de Junho o início dos trabalhos. A concessão da exploração a privados será então discutida.

*The strategic plan of the port is planned to be adjudicated soon and the beginning of the works are expected for the end of June. The port exploration by private sector will then be discussed.*



## 6. Gabinete de promoção do Porto da Figueira da Foz *Promotional Office of Figueira da Foz' port*

Embora se tenham concretizado algumas acções de promoção em eventos recentes, não se encontram ainda desenvolvidas as iniciativas específicas para a criação do Gabinete, mas sairão certamente orientações mais concretas do Plano Estratégico nesse âmbito.

*Although several promotional activities have been taking place on recent events the Port Promotion Office was not created yet, but we will have more concrete guidelines of this Strategic plan.*



## 7. Delegação Aduaneira da Figueira da Foz *Figueira da Foz Customs Delegation (Dr<sup>a</sup> Maria Viegas)*

A Alfândega da Figueira da Foz, hoje Delegação Aduaneira, DAFF, existe no local que hoje lhe conhecemos, há mais de 500 anos, quando à foz do Mondego começaram a chegar os primeiros navios. A Figueira da Foz e a Alfândega têm uma história comum. A DAFF é um serviço periférico da Direcção Geral da Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, DGAIEC, e depende da Alfândega de Aveiro. Exerce a sua jurisdição, em matéria aduaneira e fiscal, na quase totalidade do distrito de Coimbra, com excepção do concelho de Oliveira do Hospital, que pertence à Delegação Aduaneira da Covilhã e nos concelhos de Ansião, Castanheira de Pêra, Figueiró dos Vinhos e Pedrógão Grande, todos do distrito de Leiria. Significa que, em primeira linha, é aqui que os operadores económicos, com domicílio fiscal nestes concelhos, se devem dirigir. Existem na DAFF os três sistemas basilares da actividade da DGAIEC: o Aduaneiro, o Fiscal e o da Prevenção e Repressão da Fraude (PRF). O primeiro está mais relacionado com a vertente clássica da Alfândega; o segundo, gere os impostos especiais de consumo (tabaco, álcool e bebidas alcoólicas e produtos petrolíferos) que embora sejam impostos harmonizados estão sujeitos a legislação nacional nas regras e taxas aplicadas, o Imposto Sobre Veículos (ISV) é igualmente um imposto especial mas não

harmonizado; o sistema PRF é um sistema transversal que se ocupa das matérias que o próprio nome encerra.

*Figueira da Foz' Customs, now DAFF, has been in the same place where we know it today for more than 500 years, when the first vessels arrived in Mondego river's mouth. The city and Customs have a common history. DAFF is attached to Customs and Consumption Special Taxes General Direction (DGAIEC), working under Aveiro's Customs jurisdiction. Its own jurisdiction, as customs and fiscal authority, comprehends almost all of Coimbra's district, except for Oliveira do Hospital (belonging to Covilhã's Customs service) and for Ansião, Castanheira de Pêra, Figueiró dos Vinhos and Pedrogão Grande (belonging to Leiria's Customs service), This is the place where the economical agents with headquarters in these places should go to. There are three basic systems in the activity of DGAIEC: Customs, Fiscal and Fraud Prevention and Repression (PRF). The first is the traditional scope of customs; the second manages special taxes levied on consumer goods such as tobacco, alcohol and alcoholic drinks and products derived from petrol) which are subject to specific national laws, regulations and taxes; the tax on vehicles is equally a special tax; the PRF system is common to all areas.*

A actividade do porto está, pelas suas características, mais ligada à vertente aduaneira e corresponde também a parte importante da actividade do respectivo Sector, veja-se que foram atribuídas 378 c/m (números atribuídos aos navios quando chegam ao porto) na via marítima, contra 55 da via rodoviária. Mas também é verdade que a actividade do Sector Aduaneiro da DAFF vai bem mais além. Devido à extensão da sua área de jurisdição, foram processadas, na DAFF, cerca de 6 000 declarações, entre importação, exportação e trânsito. Naturalmente que os escassos recursos, quer humanos quer materiais, contaram com a preciosa ajuda dos sistemas informáticos de tratamento das declarações, quer o SSA (Sistema de Selecção Automática), quer o STADA (Sistema de Tratamento Automático da Declaração Aduaneira). As alfândegas electrónicas são, praticamente, uma realidade. E ao falar de sistemas informáticos impõe-se falar do SDS que interessa de forma particular à comunidade portuária. Esta aplicação, de nome próprio Sistema Integrado de Controlo dos Meios de Transporte e da Declaração Sumária (embora tenha uma descrição maior que o simples SDS foi-me confirmado que é o mesmo), valeu à DGAIEC, em 2009, o prémio **Boas Práticas no Sector Público**, instituído pela empresa Deloitte, em parceria com o jornal Diário Económico, vai simplificar a relação operador/alfândega e de futuro fará ligação à JUP (Janela Única Portuária). Já se encontra em funcionamento nos grandes portos nacionais e visto que está em fase experimental no Porto de Aveiro esperamos que dentro de pouco tempo, entre em funcionamento, também, no Porto da Figueira da Foz. Vai exigir um acordo prévio de adesão com a DGAIEC. Exige, igualmente, que o porto tenha um estatuto aduaneiro. Para o efeito a APFF já submeteu, à DGAIEC, um pedido para a obtenção do estatuto de depósito temporário, fundamental para a descarga dos navios com mercadorias não comunitárias. Veja-se o que determina o art. 50º do Código Aduaneiro Comunitário, aprovado pelo Reg. (CEE) 2913/92, do Conselho, de 12 de Outubro. O prazo para armazenagem destas mercadorias é de 45 dias prorrogáveis.

A DAFF está disponível para o esclarecimento de qualquer dúvida através do telefone nº 233 408 110, do fax nº 233 408 119 ou por e-mail: [daff@dgaiec.min-financas.pt](mailto:daff@dgaiec.min-financas.pt). Também no *site* da DGAIEC em [www.dgaiec.min-financas.pt](http://www.dgaiec.min-financas.pt), se encontra informação actualizada sobre os domínios aduaneiro e fiscal. Uma última palavra para a revista *Alfândega* que há mais de 20 anos fornece informação técnica relevante para quem trabalha com estas matérias; está disponível em formato electrónico, mas impõe-se folheá-la pela sua excelente qualidade gráfica.

*The port activities are, due to its characteristics, more linked to customs and related to a significant part of the sector activities: note that 378 sea freights c/m (numbers given to vessels as they arrive to the port) were made as opposed to 55 c/m by land. But Customs activities go beyond that. Given its jurisdiction, DAFF processed 6000 declarations, in terms of SSA or STADA. On-line customs are almost a reality. Speaking about electronic platform it is important to mention SDS, specially related with the Port Community. This application designated as Transport Means and Summary Declaration Integrated System granted DGAIEC the **Best Practices on the Public Sector** award in 2009, by Deloitte in conjunction with "Diário Económico", will simplify operator/customs relationship and will eventually be linked to JUP. It is already working in the main Portuguese ports; it is on a trial basis in Aveiro's port and we soon expect it to be in Figueira da Foz' port as well. A previous membership agreement with DGAIEC is, however, necessary. Also, the port must have a custom statute. APFF has already submitted to DGAIEC a request for this statute of the utmost importance for vessels to unload non-community cargo, as established on Art. 50º of Community Customs Code, approved by*

Regulation (EC) 2913/92, of the Council, 12th October. The cargo storage period is 45 days, renewable.

DAFF is available to clarify any doubts or supply any information via telephone (+351 233 408 110) or fax (+351 233 408 119) or e-mail ([daff@dgaiec.min-financas.pt](mailto:daff@dgaiec.min-financas.pt)). The website [www.dgaiec.min-financas.pt](http://www.dgaiec.min-financas.pt) also provides actual information on customs and fiscal areas. One last word for the magazine "Alfândega" which for more than 20 years provides the relevant technical information for those in the sector: it's available on-line but its graphic quality requires you to leaf through it.



## 8. Estatística do Porto da Figueira da Foz 2009 *2009 Figueira da Foz' port statistics* (factos baseados nas estatísticas oficiais APFF gentilmente cedidas)

A evolução da carga transportada via porto da Figueira da Foz no ano de 2009 registou um incremento de 2,38% face ao ano anterior, fundamentalmente à custa do aumento registado em termos de Carga Geral e de Graneis Sólidos (respectivamente de 4,96% e 3,07%) uma vez que se deu um ligeiro decréscimo da carga contentorizada transportada (na ordem de 7,56%). Verifica-se no entanto que o aumento da carga se dá por intermédio do aumento de carga por navio, como resultado dos melhoramentos já abordados acima, tornando assim a operação logística e portuária mais eficaz.

*Transported cargo evolution via port of Figueira increased in 2009 2,38% when compared with 2008, based on the increasing cargo done via General Cargo and Bulk with an increase of 4,96% and 3,07% respectively. On Container cargo a light decrease was felt, around 7,56%. Total cargo increase was made possible through bigger loads per vessel as a result of the improvements reported above, thus making logistics and port operations more efficient.*

ANO	Navios		Tipos de Carga ( ton )			
	Nrº.	G. T.	Granéis Sólidos	Contentorizada	Carga Geral	Total
2008	404	1.016.708	503.893	160.701	485.232	1.149.826
2009	383	1.023.370	519.367	148.551	509.300	1.177.219
VAR.2009/2008 (%)	-5,20%	0,66%	3,07%	-7,56%	4,96%	2,38%

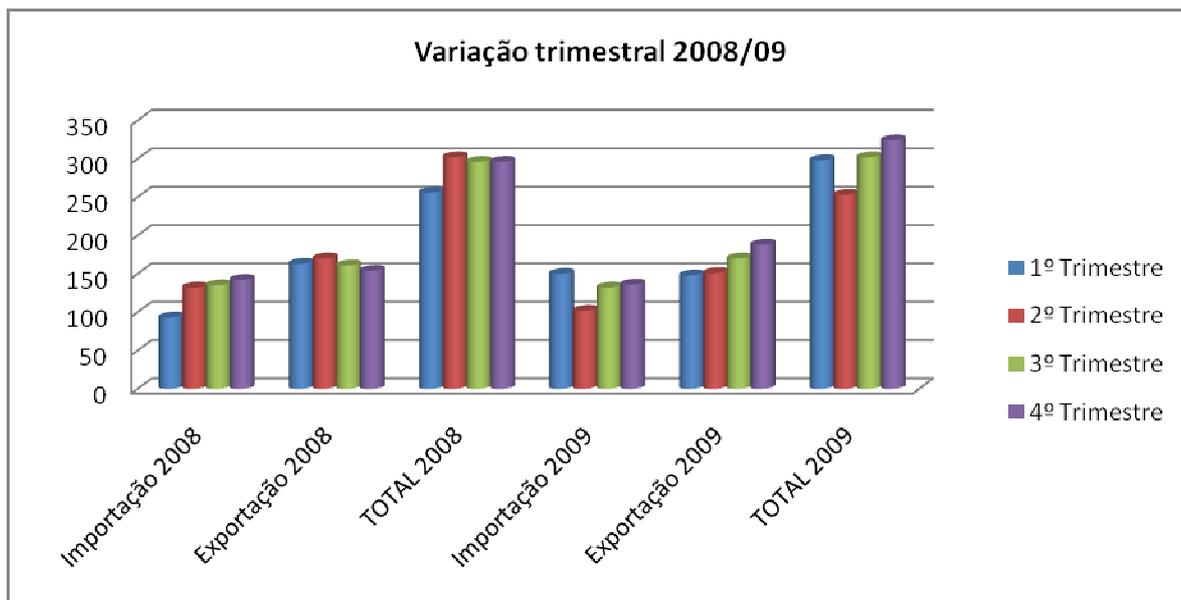
O Porto da Figueira continua a ser um porto eminentemente carregador, fruto das actividades dos principais agentes económicos que lhe dão suporte, com uma vocação eminentemente exportadora, embora se registe apenas uma diferença de 11,6% entre a cota de mercadoria carregada e descarregada.

*Figueira's Port remains focused on loading activities resulting from the economic activities of the main agents supporting this port, mainly in view of exportation activities. Nevertheless the share difference between loaded cargos and discharged cargos is only 11,6% of the total.*

TIPOS DE CARGA	QUANTIDADE ACUMULADA NO ANO		
	DESCAR.	CARREG.	TOTAIS
GRANÉIS SÓLIDOS	376.668	142.730	519.398
CONTENTORIZADA	6.974	141.577	148.551
CARGA GERAL	136.767	372.503	509.270
<b>TOTAL</b>	<b>520.409</b>	<b>656.810</b>	<b>1.177.219</b>
	44,2%	55,8%	

Verificou-se, ao longo do ano 2009, um decréscimo acentuado no segundo trimestre fundamentalmente devido à redução das importações no período. Até final do ano o crescimento foi sustentado, terminando no último trimestre do ano num nível historicamente elevado, ultrapassando claramente as 300 mil toneladas de carga movimentada no período e contribuindo decisivamente para o aumento da carga anual transportada.

*During 2009 a clear cargo reduction was felt in the 2nd quarter of the year based on the imports' reduction during that period. Until the end of 2009, growth was sustainable and Q4 was historically high, being responsible for the loading/discharging of more than 300kton of cargo, thus contributing for the annual increase of cargo loading/discharging.*



*In the tables below we can see the type of goods handled in Figueira port along the year of 2009. The bigger volume merchandise is still pulp with a share of 33,9% in total goods handled, followed by crushed glass/ glass cullet with a share of 20,0% and plaster, clay and eucalyptus rolls with a share between 6,9% and 6,1% in third.*

2009 (ton)														
Porto	CARGA GERAL				GRANÉIS SÓLIDOS					GRANÉIS LÍQUIDOS				TOTAL GERAL
	Fracionada	Contento-rizada	Ro-Ro	TOTAL CG	Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros GS	TOTAL GS	Petróleo Bruto	Produtos Petrolíferos	Outros GL	TOTAL GL	
Viana do Castelo	196 707	2 825		199 532	12 300	25 307		130 362	167 969			39 402	39 402	406 903
Douro e Leixões	340 853	4 607 494	67 137	5 015 484	1 485	423 150	906 013	757 078	2 087 726	3 223 172	3 401 757	472 202	7 097 131	14 200 341
Aveiro	1 015 720	604	615	1 016 938	83 628	2 750	662 050	548 873	1 297 301		229 406	463 463	692 869	3 007 108
Figueira da Foz	509 270	148 551		657 821				519 397	519 397					1 177 219
Lisboa	297 065	5 005 584	72 793	5 375 442	17 721	4 848	3 244 305	1 143 259	4 410 133		1 303 512	620 544	1 924 056	11 709 631
Setúbal	1 447 011	206 732	205 339	1 859 083	477 243	336 961	251 862	2 282 926	3 348 992		550 791	142 051	692 842	5 900 917
Sines	55 172	3 050 230		3 105 401	4 967 036	4 200	3 667	320 842	5 295 744	7 159 588	8 537 969	278 645	15 976 202	24 377 348
<b>TOTAL</b>	<b>3 861 797</b>	<b>13 022 020</b>	<b>345 884</b>	<b>17 229 701</b>	<b>5 559 413</b>	<b>797 216</b>	<b>5 067 897</b>	<b>5 702 737</b>	<b>17 127 263</b>	<b>10 382 760</b>	<b>14 023 435</b>	<b>2 016 307</b>	<b>26 422 502</b>	<b>60 779 466</b>
	6.4%	21.4%	0.6%	28.3%	9.1%	1.3%	8.3%	9.4%	28.2%	17.1%	23.1%	3.3%	43.5%	100.0%
2008(ton)														
Porto	CARGA GERAL				GRANÉIS SÓLIDOS					GRANÉIS LÍQUIDOS				TOTAL GERAL
	Fracionada	Contento-rizada	Ro-Ro	TOTAL CG	Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros GS	TOTAL GS	Petróleo Bruto	Produtos Petrolíferos	Outros GL	TOTAL GL	
Viana do Castelo	233 143	2 104		235 247	4 089	5 880		191 379	201 348			38 909	38 909	475 504
Douro e Leixões	647 656	4 632 604	22 143	5 302 402		587 623	833 592	769 836	2 191 051	4 059 279	3 703 142	379 226	8 141 646	15 635 100
Aveiro	1 466 304	577		1 466 881		3 299	270 159	1 096 485	1 369 943		160 590	468 679	629 269	3 466 093
Figueira da Foz	493 558	160 701		654 260	7 086			488 480	495 566					1 149 826
Lisboa	405 238	5 676 839	12 812	6 094 889	11 688	2 970	3 900 438	1 412 684	5 327 780		1 072 700	484 824	1 557 524	12 980 193
Setúbal	1 517 855	182 705	325 767	2 026 327	570 538	493 545	101 824	1 978 578	3 144 485		781 333	171 995	953 328	6 124 140
Sines	49 932	2 964 945		3 014 877	3 956 468		2 050	395 103	4 353 621	8 651 811	8 738 407	389 848	17 780 066	25 148 564
<b>TOTAL</b>	<b>4 813 686</b>	<b>13 620 475</b>	<b>360 722</b>	<b>18 794 883</b>	<b>4 549 869</b>	<b>1 093 318</b>	<b>5 108 062</b>	<b>6 332 544</b>	<b>17 083 793</b>	<b>12 711 090</b>	<b>14 456 171</b>	<b>1 933 481</b>	<b>29 100 742</b>	<b>64 979 419</b>
	7.4%	21.0%	0.6%	28.9%	7.0%	1.7%	7.9%	9.7%	26.3%	19.6%	22.2%	3.0%	44.8%	100.0%
Var 2009/08 (ton)														
Porto	CARGA GERAL				GRANÉIS SÓLIDOS					GRANÉIS LÍQUIDOS				TOTAL GERAL
	Fracionada	Contento-rizada	Ro-Ro	TOTAL CG	Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros GS	TOTAL GS	Petróleo Bruto	Produtos Petrolíferos	Outros GL	TOTAL GL	
Viana do Castelo	-15.6%	34.3%		-15.2%	200.8%	330.4%		-31.9%	-16.6%			1.3%	1.3%	-14.4%
Douro e Leixões	-47.4%	-0.5%	203.2%	-5.4%	#DIV/0!	-28.0%	8.7%	-1.7%	-4.7%	-20.6%	-8.1%	24.5%	-12.8%	-9.2%
Aveiro	-30.7%	4.6%	#DIV/0!	-30.7%	#DIV/0!	-16.7%	145.1%	-49.9%	-5.3%		42.9%	-1.1%	10.1%	-13.2%
Figueira da Foz	3.2%	-7.6%		0.5%	-100.0%			6.3%	4.8%					2.4%
Lisboa	-26.7%	-11.8%	468.2%	-11.8%	51.6%	63.2%	-16.8%	-19.1%	-17.2%		21.5%	28.0%	23.5%	-9.8%
Setúbal	-4.7%	13.2%	-37.0%	-8.3%	-16.4%	-31.7%	147.4%	15.4%	6.5%		-29.5%	-17.4%	-27.3%	-3.6%
Sines	10.5%	2.9%		3.0%	25.5%	#DIV/0!	78.9%	-18.8%	21.6%	-17.2%	-2.3%	-28.5%	-10.1%	-3.1%
<b>TOTAL</b>	<b>-19.8%</b>	<b>-4.4%</b>	<b>-4.1%</b>	<b>-8.3%</b>	<b>22.2%</b>	<b>-27.1%</b>	<b>-0.8%</b>	<b>-9.9%</b>	<b>0.3%</b>	<b>-18.3%</b>	<b>-3.0%</b>	<b>4.3%</b>	<b>-9.2%</b>	<b>-6.5%</b>

Segundo dados do IPTM o volume total de carga transportada nos portos nacionais caiu em 2009 6,5% para os 61,8 milhões de toneladas. Para este decréscimo de carga movimentada contribuiu decisivamente:

- A quebra acentuada na importação de graneis líquidos, em particular Petróleo Bruto, que com um peso de 17,1% face à carga total movimentada em 2009 revelou uma quebra no volume de carga em 18,3%;
- Um decréscimo acentuado em termos de Carga Geral, baseada no decréscimo de 19,8% da Carga Fracionada que teve um peso em 2009 de 6,4% do total movimentado.

Em termos globais os aumentos de carga movimentada deram-se apenas nos Graneis Sólidos, com especial ênfase para o Carvão que subiu 22,2% em 2009 revelando um peso de 9,1% face ao total de carga movimentada.

Se olharmos aos portos em particular verificamos que há um decréscimo generalizado na carga movimentada em 2009 face a período idêntico em 2008, com excepção do Porto da Figueira da Foz. As maiores quebras deram-se nos Portos de Viana do Castelo e de Aveiro respectivamente com 14,4% (0,7% da carga transportada a nível nacional) e 13,2% (4,9% da carga total) de quebra, porquanto a Figueira da Foz revelou um aumento de carga na ordem de 2,4% (1,9% da carga total transportada). Em termos relativos (variação versus peso no total de carga nacional) o pior desempenho evolutivo coube ao porto de Lisboa com uma quebra absoluta de 9,8% e um peso de 19,3% no total de carga movimentada, logo seguido de Sines que embora tenha quebra apenas 3,1% movimenta 40,1% de toda a carga transportada pelos portos nacionais. Nos mesmos termos relativos o porto de Figueira da Foz o que revelou melhor desempenho.

According to IPTM's data the total volume of cargo handled in national ports in 2009 fell 6.5% to 61.8 million tons. This decrease was mainly due to:

- diminishing imports of liquid bulk, namely oil, representing 17.1% of total cargo handled in 2009 and translated into a reduction in cargo volume of 18.3%;
- a pronounced decrease in general cargo due to 19.8% decrease in fractioned cargo, 6.4% of total cargo handled in 2009.

In general, the cargo increase occurred only in solid bulk cargo with emphasis on coal, up 22.2% in 2009 and 9.1% of total cargo handled. Taking a look at ports in particular, we can see there was a

general decrease in cargo handled in 2009 comparing to the same period in 2008, exception made to Figueira port. Most falls were seen in Viana do Castelo and Aveiro ports, 14.4% (0.7% of total cargo) and 13.2% (4.9% of total cargo), respectively; Figueira's port had an increase of 2.4% (1.9% of total cargo handled). When comparing weight in total national cargo, the worst performance was in Lisbon's port with an absolute decrease of 9.8% and a weight of 19.3% in total cargo handled. In second place, we have Sines with a reduction of 3.1% but they handle 40.1% of all cargo handled by national ports altogether. Considering all ports, Figueira's has the best performance of them all.

#### Port of Antwerp

	2008	2009	Var (%)
Granéis	66.662.051	56.905.481	-14,64%
Carga Geral	122.727.494	100.900.948	-17,78%
<b>TOTAL</b>	<b>189.389.545</b>	<b>157.806.429</b>	<b>-16,68%</b>

#### Port of Rotterdam

	2008	2009 - 1ºSemestre	Var (%) *
Granéis Líquidos	194.003.000	98.934.000	1,99%
Granéis Sólidos	94.935.000	29.035.000	-38,83%
Contentores	106.999.000	46.646.000	-12,81%
Carga Geral	25.161.000	10.635.000	-15,46%
<b>TOTAL</b>	<b>421.098.000</b>	<b>185.250.000</b>	<b>-12,02%</b>

\* Previsão (H2/09=H1/09)

#### Port of Hamburg

	2008	2009	Var (%)
Carga Geral	97.900.000	73.600.000	-24,82%
Carga Convencional	42.500.000	36.800.000	-13,41%
Contentores	95.100.000	71.200.000	-25,13%
<b>TOTAL</b>	<b>235.500.000</b>	<b>181.600.000</b>	<b>-22,89%</b>

#### Port of Valencia

	2008	2009	Var (%)
Granéis Líquidos	5.968.592	5.766.790	-3,38%
Granéis Sólidos	5.136.792	3.523.706	-31,40%
Contentores	41.123.599	42.481.666	3,30%
Carga Geral	7.196.403	5.730.157	-20,37%
<b>TOTAL</b>	<b>59.425.386</b>	<b>57.502.319</b>	<b>-3,24%</b>

Nos quadros acima podemos ver a informação que nos foi possível obter respeitante à variação de carga transportada por outros portos europeus com quem é frequentemente efectuado intercâmbio de carga com o Porto de Figueira. A primeira observação que se nos levanta é o facto de que todos os portos mencionados baixaram em 2009 a quantidade de carga transportada em 2009 relativamente a 2008. Apenas em algumas tipologias específicas de carga com sejam os Graneis líquidos no porto de Roterdão e a Carga Contentorizada no porto de Valência terem tido evolução de respectivamente 1,99% e 3,30%. Apesar disto, a taxa de decrescimento da carga total transportada nestes portos variou entre uma quebra de 3,24% em Valência e um decrescimento abrupto de 22,89% em Hamburgo.

Above charts show information from other European ports with which Figueira's port has business relationship. The first comment is that all mentioned ports lowered cargo handled when comparing 2009 to 2008. Only some types of cargo such as liquid bulk have increased 1,99% in Rotterdam port

*and container cargo in Valencia port, 3,30%. However, the detected cargo rate decreased between 3,24% in Valencia and a sudden 22,89% in Hamburg.*

Estas estatísticas fazem-nos concluir que apesar das contingências o Porto da Figueira está de parabéns como um dos mais eficazes de Portugal e da Europa no que diz respeito à atractividade face aos agentes económicos do seu *hinterland*.

*These statistics show that, in spite of contingencies, the port of Figueira is to be congratulated for being one of the most efficient ports in Portugal and in Europe regarding the attractiveness of its hinterland economic agents.*