

# Relatório de Sustentabilidade 2009



**PORTOS DA MADEIRA**

**APRAM**

Administração dos Portos  
da Região Autónoma da Madeira, S.A.

# ÍNDICE

<b>O COMPROMISSO COM O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL</b>	4
A APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.	5
Mensagem do Conselho de Administração	7
Sobre o relatório	8
<hr/>	
<b>A APRAM – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA, S.A. E A SUSTENTABILIDADE</b>	10
<hr/>	
<b>1. EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA</b>	11
1.1. Missão, Visão e Valores	11
1.2. Localização do Arquipélago da Madeira	12
1.3. Principais marcos históricos	13
1.4. Os Portos da Madeira	14
<hr/>	
<b>2. ÁREAS DE NEGÓCIO EM PROL DE UM SERVIÇO DE QUALIDADE</b>	23
<hr/>	
<b>3. CORPORATE GOVERNANCE: UMA ESTRUTURA PREPARADA PARA OS DESAFIOS ACTUAIS</b>	25
3.1. Uma questão de sustentabilidade	25
<hr/>	
<b>4. A ABORDAGEM À SUSTENTABILIDADE</b>	29
4.1. Impactos e desafios da actividade	29
4.2. Definição da estratégia de sustentabilidade	32
<hr/>	
<b>EIXOS ESTRATÉGICOS</b>	34
<hr/>	
<b>5. CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA</b>	35
5.1. Portos da Madeira: Um contributo diversificado para o desenvolvimento económico da região	36
5.2. Uma fonte de investimento regional	37
5.3. Intervenção junto dos decisores políticos	40
5.4. Melhoria da atractividade dos portos da Madeira	40
5.5. Aposta na marca regional da RAM	42
5.6. Relação com fornecedores	43
5.7. Apoio às Comunidades / Requalificação e Investimentos	44
5.8. Cooperação e Parcerias	46





<b>6. POSICIONAMENTO COMO AUTORIDADE PORTUÁRIA</b>	49
6.1. Eficiência da actividade da comunidade portuária	49
6.2. Promoção da segurança portuária ( <i>Safety &amp; Security</i> )	50
<hr/>	
<b>7. ACTUAÇÃO NUMA LÓGICA DE NEGÓCIO</b>	55
7.1. Posicionamento comercial e oferta de serviços	55
7.2. Projectos comparticipados por fundos comunitários	56
7.3. A satisfação do cliente do mercado de cruzeiros: um indicador de gestão fundamental	59
7.4. Gestão da marca	64
<hr/>	
<b>8. ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS <i>STAKEHOLDERS</i></b>	67
8.1. Relação com os Colaboradores	69
<hr/>	
<b>9. CONTRIBUIÇÃO DA APRAM PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA</b>	79
9.1. Eficiência energética e alterações climáticas	80
9.2. Gestão do consumo de água e controlo da qualidade da água superficial	83
9.3. Gestão de resíduos nos portos e em alto mar	85
9.4. Prevenção, minimização e combate à poluição nas áreas sob jurisdição da APRAM, S.A.	87
9.5. Biodiversidade	90
9.6. Eco-eficiência no consumo de matérias-primas	91
9.7. Consciencialização e formação em ambiente da comunidade portuária e contributo para a sensibilização da RAM	93
<b>GLOSSÁRIO</b>	98
<b>TABELA GRI</b>	100



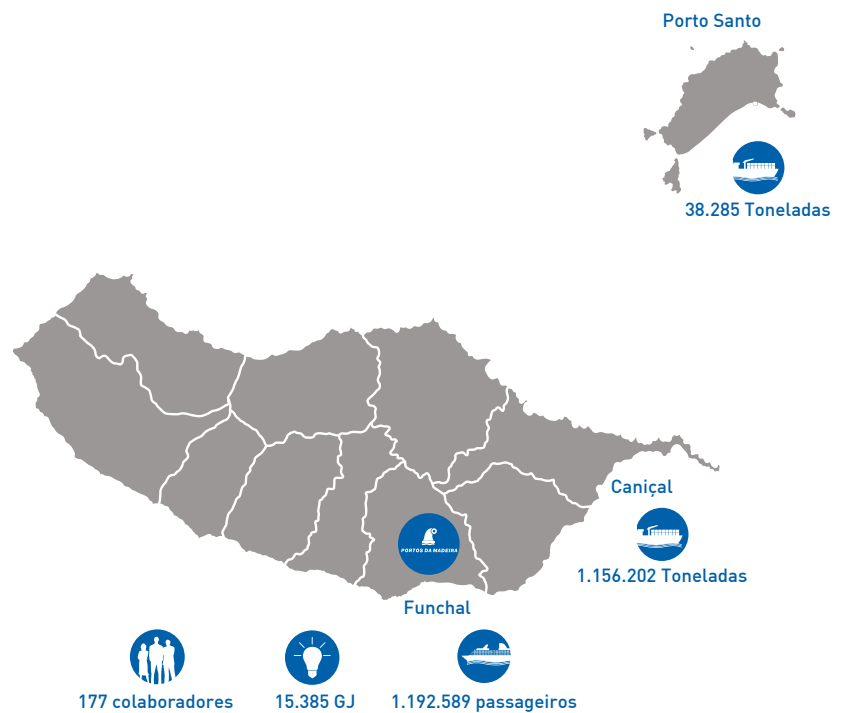
# O COMPROMISSO COM O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL





# A APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.

Valor Económico Directo Gerado – 14,1 milhões de euros  
Valor Económico Directo Distribuído – 13,6 milhões de euros



Navios de Carga



Navios de Cruzeiro e Inter-ilhas



Nº de Colaboradores



Consumo de energia







## Mensagem do Conselho de Administração

É com enorme orgulho e satisfação que a APRAM, S.A. apresenta o seu segundo relatório de sustentabilidade, reforçando o carácter inovador e empreendedor com que procura caracterizar a sua postura no desenvolvimento da actividade.

Consciente da sua importância para o desenvolvimento económico e social regional, a empresa quer ter uma actuação cada vez mais efectiva e eficaz, para potenciar o seu impacto positivo junto da comunidade.

A melhoria das infra-estruturas existentes, a introdução de mecanismos que assegurem e optimizem a eficiência das operações portuárias, a criação de programas de monitorização ambiental, o desenvolvimento de uma política de transporte de mercadorias adequada às actuais necessidades da população e a aposta no crescimento do mercado de cruzeiros e em novas áreas de negócios ligadas ao mar, são alguns dos objectivos pelos quais irá trabalhar e nortear a sua intervenção.

Em termos de desempenho operacional, o ano de 2009 foi caracterizado pelo desenvolvimento da construção da Gare Marítima da Madeira e pela conclusão do projecto da grande reparação do molhe principal do Porto do Porto Santo.

Este ano também foi caracterizado pelo reforço e estabelecimento de novas parcerias estratégicas em termos de promoção, pois além da existente com as Ilhas Canárias, a APRAM, S.A. aderiu à organização MedCruise e à Associação de Promoção da Madeira, iniciando ainda uma nova etapa na colaboração com toda a comunidade portuária nacional, de forma a optimizar a sua capacidade de promoção conjuntamente com os portos nacionais. Em termos de promoção turística da Região Autónoma da Madeira, a Administração dos Portos marcou presença em alguns eventos turísticos internacionais a destacar Seatrade Miami/Seatrade Hamburgo e WTM-Londres "World Travel Market".

A continuidade territorial através das ligações marítimas de passageiros entre a Madeira e o continente Português. A assumpção do papel regulador e dinamizador possibilitou garantir a regularidade das ligações marítimas de passageiros entre a Madeira e o Continente Português, dando-se cumprimento à nossa missão no sentido de assegurar a continuidade territorial através de ligações marítimas.

A segurança marítima e patrimonial foi uma prioridade da empresa. Nesse sentido, investiu-se na certificação dos portos, de acordo com as normas de segurança, de acordo com as normas de segurança, nomeadamente, as previstas no Código ISPS (*International Ships and Ports Security*).

A APRAM, S.A. afirma o seu compromisso de concretizar os objectivos da sua estratégia de sustentabilidade e agradece aos colaboradores, comunidade portuária, clientes, fornecedores, entidades e demais parceiros regionais, o contributo para a elaboração deste projecto e para o desenvolvimento da actividade da empresa.

Estamos confiantes de que, em conjunto, saberemos honrar os compromissos, fazendo com que a imagem da Madeira e a excelência dos seus serviços estejam sempre na linha da frente e sirvam de factor de maior competitividade da nossa Região.

O Conselho de Administração.

## Sobre o relatório

Com este relatório pretende-se evidenciar, de forma clara e transparente, o desempenho e as práticas da APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A. nas dimensões económica, ambiental e social, no ano de 2009, e definir objectivos para o futuro.

O âmbito do relatório concentra a totalidade das actividades e instalações da Empresa. A sua elaboração teve como base as directrizes da Global Reporting Initiative, linhas de orientação G3 (GRI-G3), para o nível de aplicação B.

A leitura deste relatório poderá ser complementada com a consulta do Relatório e Contas, Balanço Social e com a consulta do website corporativo ([www.apram.pt](http://www.apram.pt)) da APRAM, S.A.

No presente relatório, a APRAM, S.A. procura responder a todos os indicadores económicos, ambientais e sociais da GRI, com excepção dos que se tenha considerado imateriais para a sua actividade. No capítulo Tabela GRI encontra-se a tabela de correspondência GRI e as explicações sobre as limitações e omissões referentes aos indicadores.

### Materialidade

Os temas relevantes para a APRAM, S.A., no âmbito do desenvolvimento sustentável, foram identificados com base numa análise de materialidade, que teve como fontes de informação:

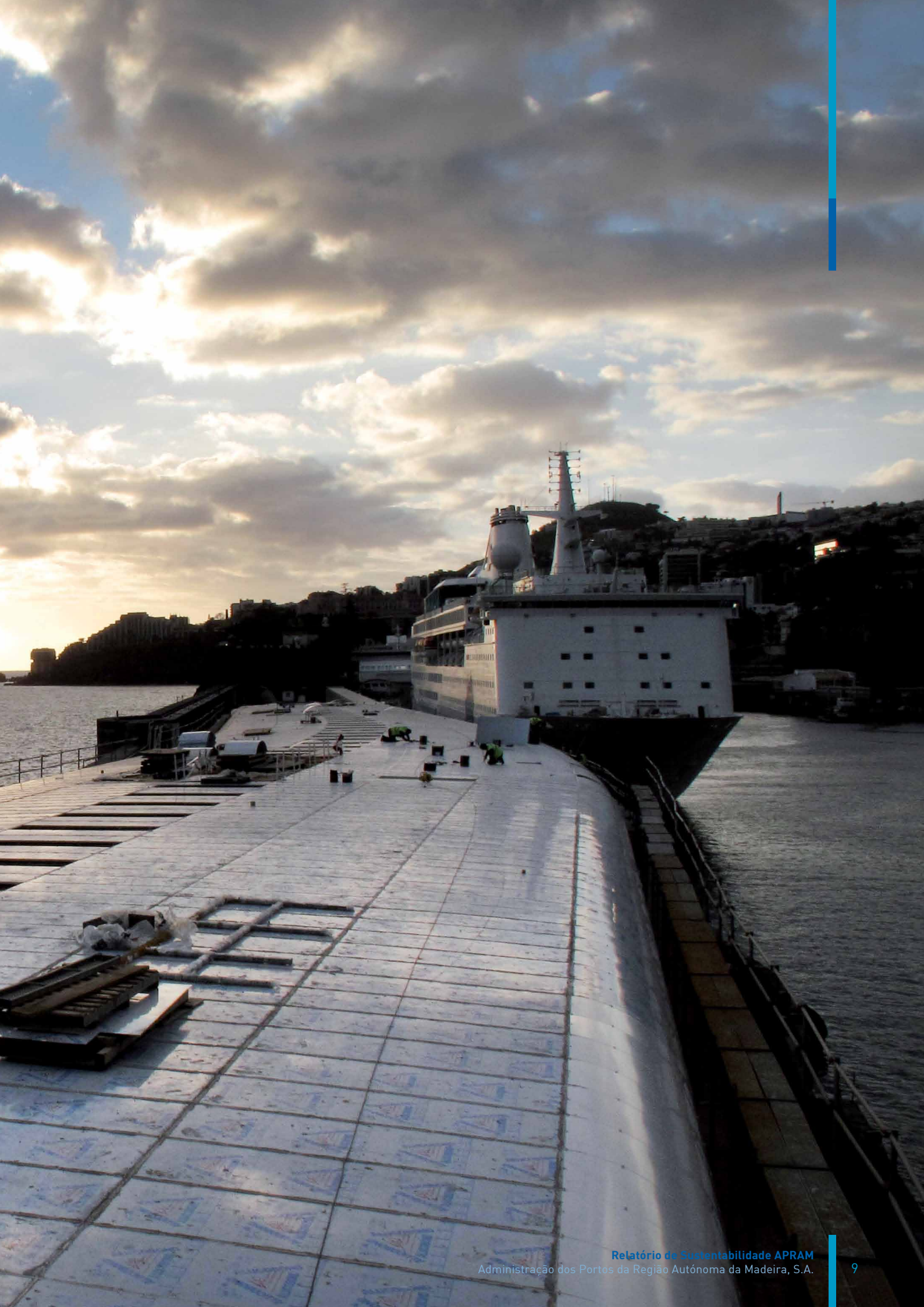
- *Benchmark* realizado às melhores práticas das empresas de referência do sector;
- Consulta efectuada a *stakeholders* internos e externos da APRAM, S.A.;
- Enquadramento sectorial;
- Orientações de gestão da Empresa.

É objectivo do presente relatório dar resposta aos temas materiais identificados (ver capítulo A abordagem à Sustentabilidade).

No seguimento da análise de materialidade, foi definida a estratégia da APRAM, S.A. relativamente ao desenvolvimento sustentável, da qual resultou a estrutura do relatório, segundo cinco eixos estratégicos (ver subcapítulo 4.2).

Nível de Aplicação		C	C+	B	B+	A	A+
Obrigatório	Auto declaração			✓			
Opcional	Verificação por terceira parte						
	Verificação da GRI						







# A APRAM – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA, S.A. E A SUSTENTABILIDADE





# EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA

1

A APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A (APRAM, S.A.), é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, que se apresenta com a designação comercial de Portos da Madeira.

## 1.1. Missão, Visão e Valores

### • Missão

Administrar as infra-estruturas portuárias de modo a assegurar o acesso e a circulação de pessoas e bens por via marítima, com qualidade, eficácia e eficiência económica e operacional, contribuindo para o desenvolvimento sustentável da Região Autónoma da Madeira.

### • Visão

Prestar os serviços marítimo-portuários, de forma eficaz e eficiente, com elevados padrões de segurança e qualidade.

### • Valores

- Qualidade - procurar a excelência na sua actuação, esforçando-se diariamente por uma prestação de serviço qualificada, tendo por base os meios e tecnologia existentes.
- Segurança - garantir a segurança da vida humana, a preservação do ambiente e dos ecossistemas marinhos e a protecção da propriedade.
- Atitude – actuar de forma articulada, com o contributo dos colaboradores, no sentido de cumprir com a missão da organização e satisfazer as expectativas de todos os parceiros.
- Inovação – encorajar e premiar a inovação, a criatividade e a pro-actividade na vida da organização, de modo a assegurar um desenvolvimento sustentado da actividade.



# 1 EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA

## 1.2. Localização do Arquipélago da Madeira

O arquipélago da Madeira situa-se entre 30° a 33° de latitude norte, no Oceano Atlântico, a 978 km a sudoeste de Lisboa e a cerca de 700 quilómetros da costa africana, quase à mesma latitude de Casablanca. De origem vulcânica, é formado por:

- Ilha da Madeira (740,7 km<sup>2</sup>);
- Porto Santo (42,5 km<sup>2</sup>);
- Ilhas Desertas (14,2 km<sup>2</sup>) - 3 ilhas desabitadas (Reserva Natural);
- Ilhas Selvagens (3,6 km<sup>2</sup>) - 3 ilhas e dezasseis ilhéus desabitados (Reserva Natural).

Das oito ilhas, apenas as duas com maior área (Madeira e Porto Santo) são habitadas, tendo, como principais acessos os portos da Região Autónoma, assim como os aeroportos do Funchal e do Porto Santo.

### 1.2.1. Ilha da Madeira

A ilha da Madeira tem um comprimento máximo de 58 quilómetros, desde a Ponta de São Lourenço, a nascente, e a Ponta do Pargo, a poente. A sua largura máxima é de aproximadamente 23 quilómetros, desenvolvendo-se entre a Ponta de São Jorge, a norte, e a Ponta da Cruz, a sul, e possui um comprimento total de linha de costa de 153 quilómetros.



Figura 1 - Localização do arquipélago da Madeira

Tendo como cidade capital o Funchal, a Madeira é considerada uma jóia verde no Oceano Atlântico pelo facto de dois terços do seu território serem considerados área florestal protegida.

Tal facto permitiu-lhe o reconhecimento pela Organização das Nações Unidas (ONU) da sua floresta Laurissilva como Património Mundial Natural.

### 1.2.2. Ilha de Porto Santo

A ilha do Porto Santo, situada a cerca de 1000 quilómetros a sudoeste de Portugal Continental e a cerca de 60 quilómetros a nordeste da ilha da Madeira, tem um comprimento de cerca de 11 quilómetros entre a Ponta do Nordeste e a Ponta do Focinho do Urso. A sua maior largura, entre a Ponta da Cruz e a Ponta do Incão, é de cerca de cinco quilómetros.

Com uma área total de cerca de 40 quilómetros quadrados, a ilha de Porto Santo apresenta uma extensão de zona costeira de aproximadamente 40 quilómetros.

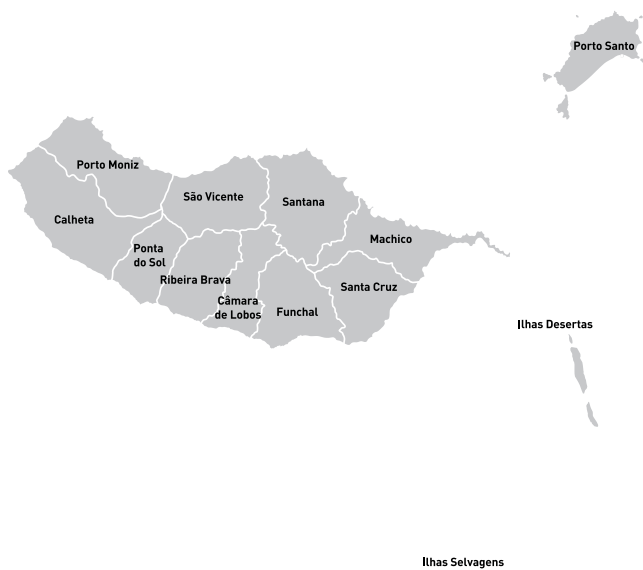


Figura 2 - Arquipélago da Madeira

## 1.3. Principais Marcos Históricos

1756	1887	1913
<p>Primeira ordem para o estudo das obras e de exploração do porto do Funchal, emanada por D. José I, por carta régia.</p> <p>As primeiras obras realizadas para efectuar a exploração do Porto do Funchal consistiram na ligação entre a terra e o ilhéu de S. José, entre 1757 e 1762, ficando o Porto do Funchal a dispor do seu primeiro cais de desembarque.</p>	<p>Apresentação do projecto, com pequenas modificações, para um molhe cais de 75 metros de extensão e doze metros de largura, fundado a uma profundidade de cinco metros abaixo do nível da baixa-mar.</p> <p>A obra, concluída em Abril de 1892, tornou possível a utilização e exploração do porto do Funchal, permitindo a acostagem para movimento comercial e serviço de passageiros.</p>	<p>Exigências de aumento de tráfego e de maior comodidade de serviços que o avançar do tempo ia impondo, e o receio da concorrência que as Canárias poderiam fazer ao Funchal, instigavam à realização de mais obras.</p> <p>Para estudar e indicar as melhorias de que carecia o Funchal, foi criada pelo Governo a Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal.</p>
1929	1953	1955
<p>Elaborado o novo plano de obras portuárias por uma comissão técnica especial de que resultou o prolongamento do cais de entrada da cidade.</p>	<p>O Conselho Superior de Obras Públicas pronunciou-se favoravelmente pelo projecto apresentado para o prolongamento do terceiro molhe do Porto do Funchal na directriz actual até uma certa e pequena extensão, inflectindo-o depois para Oeste-Leste a fim de permitir uma espaçosa área de manobras marítimas.</p>	<p>Conclusão da construção de um cais próximo do cais do Carvão: o Cais Regional, onde passaram a atracar os serviços de carga e passageiros dos "carreiros" do Porto Santo.</p>
1961	2004	
<p>Conclusão da intervenção de ampliação do Porto do Funchal, que consistiu no alargamento do cais em todo o seu comprimento e no seu prolongamento em mais 457 metros.</p> <p>Ficaram nesta data criadas as estruturas fundamentais para o desenvolvimento daquele que é hoje o Porto do Funchal.</p>	<p>Aprovação do Plano Director do Porto do Funchal, pelo qual se define o seu futuro como um porto exclusivamente dedicado ao turismo de cruzeiros e actividades náuticas, libertando a cidade do Funchal da movimentação e transporte de carga.</p>	

# 1 EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA

## 1.4. Os Portos da Madeira

### 1.4.1. Porto do Funchal

Pela sua posição estratégica, a Madeira foi, durante décadas, ponto de passagem dos grandes paquetes oceânicos, tendo constituído, até à II Guerra Mundial, um importante porto de escala das rotas entre a Europa e os continentes africano e americano. Entre os navios de passageiros e mercadorias que escalavam regularmente o Porto do Funchal, destacavam-se os das linhas que estabeleciam a ligação entre Portugal Continental e as suas ex-colónias africanas e entre a Inglaterra e a África do Sul.

A exploração do Porto do Funchal foi estabelecida no ano de 1756 por carta régia emanada por D. José I, na qual se dava “luz verde” ao início das obras para construção de um porto de abrigo. O primeiro cais de embarque do Funchal surgiu, assim, até ao ilhéu do Forte de S. José, obra finalizada em 1762.

Só em 1890 o ilhéu do Forte de Nossa Senhora da Conceição foi ligado à primeira fase, aumentando, desta forma, a área de acostagem. A primeira muralha acostável resguardava o porto na parte mais vulnerável dos ventos dominantes a SSE e SW, os mais violentos e prejudiciais ao tráfego e movimentos marítimos. Curiosamente, esta foi uma obra parcialmente destruída por temporais imediatamente a seguir à sua finalização, o que aspirou à necessidade de um porto artificial preparado para as contingências meteorológicas de todos os quadrantes.

O cais até ao Forte de Nossa Senhora da Conceição e os acessos viários entre a Pontinha e a Alfândega tornavam premente a necessidade de criação de um organismo gestor da área portuária.

Foi, assim, em 1913, criada a Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal. Em 1929, elaborou-se um novo plano de obras portuárias que resultou no prolongamento do cais de entrada da cidade em mais 80 metros e 16,4 metros de largura, desde 1932 até 1933. O novo ou terceiro molhe, da Pontinha à Avenida Marginal, registou melhorias executadas desde 1933 a 1939. No entanto, era necessário dar ao porto as instalações suficientes para os abastecimentos necessários à moderna navegação.



Figura 3 -Ligação com o ilhéu de S. José



Figura 4 -Ilhéu de Nossa Senhora da Conceição



Figura 5 - Cais de ligação ao ilhéu de Nossa Senhora da Conceição





Figura 6 – O Cais Regional

**1682**

Construção da Capela de Nossa Senhora da Conceição.

**1757/1762**

Construção da ligação da costa ao primeiro ilhéu (Forte de S. José).

**1885/1890**

Construção da ligação ao segundo ilhéu (Ilhéu da Nossa Senhora da Conceição).

**1891/1892**

Os temporais destroem parte desta última construção.

**1895**

Conclusão da construção da estrada da Pontinha 1933/1939 – Abertura de um túnel no último ilhéu e ampliação do molhe.

**1953/1961**

Construção da última fase do prolongamento do molhe.

**1992/1997**

Efectuadas obras de reparação no Porto.

**1995/1996**

Construção do Centro de Animação Turística e Artesanal no cais sul do Porto.

**1998/1999**

Construção de uma rampa roll on roll off.

**2004**

Aprovado o novo Plano Director do Porto do Funchal, através do qual se consagra a sua vocação como porto de passageiros e de actividades de recreio.

**2005**

Transferência das operações de movimentação de mercadorias para o Porto do Caniçal.

**2008**

Iniciadas as obras de construção da nova Gare Marítima da Madeira e reconversão do Porto do Funchal.

A importância da Madeira como ponto de escala regular dos grandes paquetes de passageiros iniciou-se muito antes do boom dos cruzeiros turísticos. Nas décadas de 40 e 50, os navios a vapor da linha Southampton - Cape Town, que asseguravam uma ligação regular quinzenal com a colónia inglesa na África do Sul, faziam escala na ilha da Madeira, transportando muitos turistas ingleses para a ilha.

Em 1955, foi concluída a construção de um cais próximo ao cais do Carvão: o cais Regional, onde passaram a atracar os serviços de carga e passageiros dos “carreiros” do Porto Santo.

Como resultado do projecto de ampliação do Porto do Funchal, desenvolvido em 1953, foi concluída a intervenção do alargamento do cais em todo o seu comprimento e no seu prolongamento em mais 457 metros, em 1961. Para complementar as instalações portuárias foi criado um parque de reservatórios para fornecimento dos vários combustíveis líquidos utilizados nas naves marítimas e aéreas, que abasteceu - e ainda abastece - os postos dos cais por meio de oleodutos. Ficaram, nesta data, criadas as estruturas fundamentais para o desenvolvimento daquele que é hoje o Porto do Funchal.

A *Greg Line* foi uma das primeiras companhias de cruzeiros a operar com regularidade, nos princípios da década de 60, uma linha entre a Inglaterra e a Madeira, onde existia uma comunidade inglesa importante. Esta linha teve, contudo, uma curta duração, pois foi encerrada poucos anos após o seu estabelecimento, devido às repercussões de um incêndio num dos navios da empresa - o *Lacónia*. Também ainda nos primeiros anos da década de 60, começaram a frequentar a Madeira os navios Cambera da *P&O Orient Lines* e, iniciava-se então, a “época de ouro” para os navios soviéticos da *Black Sea Ship Company*, os quais operavam a partir de São Petersburgo. As décadas de 60 e 70, nesta zona do Atlântico, foram dominadas pelos navios soviéticos de cruzeiros, que, apesar de possuírem bandeira e tripulações soviéticas, tinham uma clientela oriunda, maioritariamente, dos países nórdicos.

# 1 EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA

Posteriormente, a partir dos anos 80, e sobretudo na década de 90, a indústria dos cruzeiros registou uma fulgurante expansão, inicialmente circunscrita aos Estados Unidos da América e, depois, abrangendo a Europa. Na Madeira rapidamente se fez sentir este efeito, tendo-se assistido ao aumento do número de linhas de cruzeiro, bem como de navios e de passageiros. No entanto, com o desenvolvimento do transporte aéreo e a diminuição do peso do transporte marítimo de passageiros, o Funchal perdeu parte da sua importância como porto de escala no Atlântico, assistindo ao decréscimo do movimento de navios e de passageiros. Contudo, a Madeira nunca deixou de ser um ponto de escala dos navios de cruzeiro, e, com o ressurgimento recente da actividade dos cruzeiros turísticos a nível mundial, a região tem-se afirmado como uma referência importante nesta área do Atlântico e como um destino em crescimento.

No ano de 2004, com a aprovação do Plano Director do Porto do Funchal, pelo qual se define o seu futuro como um porto exclusivamente dedicado ao turismo de cruzeiros e actividades náuticas, a cidade do Funchal foi libertada da movimentação e transporte de carga, tornando o porto do Funchal um porto mais atractivo.

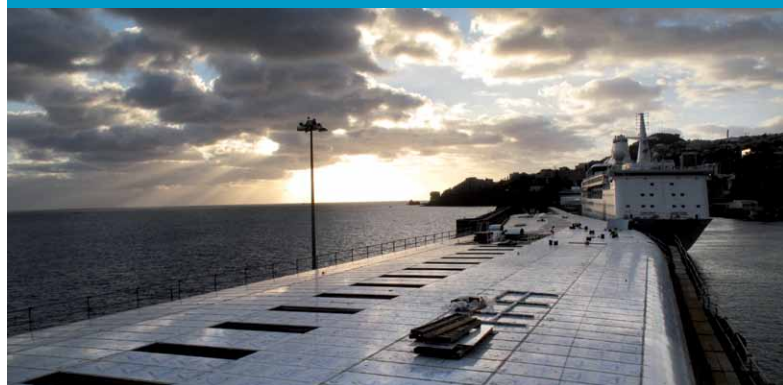
A forte tradição turística, a existência de equipamentos e serviços de apoio aos visitantes, a hospitalidade do seu povo e a tranquilidade são chave para o sucesso do mercado de cruzeiros na Região Autónoma da Madeira. Outro conjunto de factores a relevar é de ordem geográfica: o ambiente, o clima, o apelo das ilhas e a sua localização geográfica. As linhas de tráfego que fazem regularmente escala nos portos da região inserem a Madeira nos circuitos de cruzeiros que se desenvolvem entre os arquipélagos da Madeira e das Canárias e o norte de África. Existem também alguns circuitos que operam a partir do Mediterrâneo Ocidental ou da fachada atlântica da Europa, nomeadamente a partir de Lisboa.



Figura 7 –0 Porto do Funchal

## Projecto para um porto turístico

Com o projecto da Gare Marítima da Madeira, a APRAM, S.A. responde ao crescimento do mercado de navios cruzeiro que se tem verificado na Ilha da Madeira durante a última década, e requalificar uma das zonas mais nobres da cidade do Funchal, investindo numa nova infra-estrutura de apoio ao passageiro e às tripulações.



## Características do futuro Porto do Funchal:

- Gare para passageiros internacionais;
- Gare para passageiros regionais (ligações marítimas com a Ilha do Porto Santo);
- Zonas de estacionamento de autocarros de turismo e táxis;
- Zonas pedonais;
- Comércio;
- Restauração
- Infra-estruturas para todos os serviços de apoio à actividade turística de cruzeiros e às actividades de desporto náuticas e marítimo-turísticas.

## EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA

### 1.4.2. Porto do Caniçal

O porto do Caniçal é responsável pela movimentação de mercadorias, por via marítima, na Região Autónoma da Madeira.

Este porto, planeado na década de 80, tinha como objectivo a exportação de produtos produzidos na Zona Franca Industrial da Madeira, pois estava vocacionado para a operação de contentores e para a actividade da pesca, dispondo de duas áreas principais, cada uma delas especializada nestes tipos de carga.

Com o decorrer dos anos, os objectivos inicialmente definidos foram ampliados, o que permitiu a transferência da movimentação de mercadorias do porto do Funchal para o do Caniçal.

Actualmente, dispõe de cais vocacionados para a recepção de navios e movimentação de carga geral (fraccionada e contentorizada), de granéis sólidos (cereais e cimentos) e áreas terrestres para apoio associado a estas cargas (parqueamentos, edifícios administrativos, oficinas, portarias, entre outros).

O porto do Caniçal passou, assim, a ser a principal infraestrutura de movimentação portuária para as cargas comerciais, destinadas e/ou geradas na Madeira.



Figura 8 – Porto do Caniçal

#### 1994

É iniciada a construção do terminal marítimo do Caniçal, infra-estrutura criada para apoio à Zona Franca Industrial do Caniçal.

#### 1997-2006

Executadas as grandes obras para criação do Porto do Caniçal, exclusivamente dedicado à movimentação de carga.

#### Impactos positivos na RAM resultantes da construção do Porto do Caniçal

- Redução do tempo de permanência dos navios em porto;
- Diminuição da duração das operações portuárias;
- Aumento da segurança das operações;
- Descongestionamento da cidade e do Porto do Funchal.



# 1 EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA

A Comissão de Avaliação de Impacto Ambiental (CAIA), no âmbito do estudo de impacto ambiental, reconheceu que o local de implantação do projecto apresentava vantagens do ponto de vista estratégico, ambiental, do ordenamento do território e de segurança.

A análise dos custos e benefícios económicos do projecto, feita para um período de 25 anos a contar da data prevista para a conclusão dos investimentos (2006), demonstra rentabilidade económico-social elevada resultante dos efeitos positivos do projecto na criação de emprego, directo e indirecto, e na geração de riqueza.

O rácio económico benefício/custo encontrado, mesmo sem ter em conta os benefícios indirectos associados, é de dois para um. Este valor demonstra que o projecto se reveste de grande importância estratégica para a Região.

## Porto do Caniçal

As intervenções efectuadas no Caniçal, cujo investimento global elegível ascendeu a 170 milhões de euros, comparticipados em 58% pelo Fundo de Coesão, compreenderam o prolongamento do quebra-mar de protecção ao porto, a construção de uma rampa roll on/roll off para a movimentação de mercadorias sob plataforma rolante, a ampliação para nascente e poente do cais de contentores e ainda a ampliação dos terraplenos portuários destinados à movimentação de mercadorias.

O projecto de investimento incluiu:

- Edifícios e Arranjos Exteriores da Zona de Apoio Portuário (Torre de Controlo; arranjos paisagísticos; infra-estruturas viárias; portaria; escritórios; quiosques; estacionamento, restauração e outras infra-estruturas exteriores);
- Remodelação das Infra-estruturas Gerais do Porto do Caniçal;
- Aquisição de equipamentos navais de apoio à operação.



Características Técnicas do Porto do Caniçal:

- Molhe exterior, com 390m de comprimento e fundos de 15,0m (ZH);
- Molhe para terminal de contentores com 420m de comprimento e fundos de 8,0m (ZH);
- Terrapleno polivalente com 42.750m<sup>2</sup>;
- Rampa roll on/roll off destinada à movimentação de mercadorias.

### 1.4.3. Porto do Porto Santo

Este porto é constituído por uma bacia com uma área molhada de aproximadamente 233.000m<sup>2</sup> e com uma embocadura de cerca de 150 metros, medida entre as infraestruturas de betão dos cais. O acesso viário ao porto é efectuado pela estrada marginal à costa e estabelece a ligação ao principal núcleo urbano da ilha, existindo edifícios de apoio à infra-estrutura portuária.



Figura 9 – Porto do Porto Santo

O porto possui um terraplano com uma área de, aproximadamente, 69.000m<sup>2</sup>, onde se localiza a área de armazenamento da carga geral fraccionada e contentorizada, os edifícios de apoio às actividades marítimo/portuárias e estacionamentos de veículos e embarcações.

O porto dispõe ainda de infra-estruturas de apoio à frota de pesca, estruturas de reparação e parque para embarcações.

Tendo em conta as tendências de desenvolvimento e crescimento que se verificam na ilha do Porto Santo e as estimativas do aumento do movimento portuário até ao ano de 2020, a administração portuária decidiu elaborar um Plano Director para o Porto do Porto Santo. O plano tem em conta o movimento de passageiros, a movimentação de carga fraccionada e contentorizada, a actividade de pescas e as actividades de recreio e lazer.

#### Porto do Porto Santo

Para o futuro do Porto do Porto Santo está prevista a construção de edifícios de apoio administrativo à actividade portuária, alargamento do terraplano, uma rampa destinada ao salvamento marítimo, estradas e passeios pedonais e a requalificação da rede viária de acesso ao Porto.

#### 1978 – 1984

Construção do Porto do Porto Santo.

#### 1996

O Porto foi dotado de infraestruturas de apoio náutico.

#### 1999/2000

Construção de uma rampa roll-on roll-off.

#### 2000

Ampliação do cais em mais 50 metros.

#### 2002

Ampliação com inflexão e construção de um passeio marítimo junto à estrada de acesso ao cais.

#### 2003

Início dos trabalhos de melhoramentos do passeio marítimo.

#### 2006

Obras de reestruturação das infra-estruturas de águas e esgotos e de águas pluviais, reparação do molhe principal 2009 – Conclusão das obras de reparação do molhe principal no exterior, a reconstrução da zona Este do terraplano para parque de contentores e nova estrada de acesso ao porto.

# EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA

## 1.4.4. Pequenos portos

Para além dos portos acima referidos, na Região Autónoma da Madeira existem pequenos portos e cais que se encontram sob jurisdição da APRAM, S.A. Constituindo pólos de desenvolvimento local, estes pequenos portos e cais destacam-se pelo seu contributo para o desenvolvimento económico-social da RAM no século XXI.

### Cais de Câmara de Lobos

**1876**

Início da construção

**1903**

Obras de ampliação

**1995/96**

Obras de melhoramentos

**2002/2003**

Reabilitação da Ponte Cais. Obras de reparação do cais

### Cais da Ribeira Brava

**1904/1908**

Início de construção

**1991/1991**

Obras de ampliação

**1997**

Obras de melhoramento

**2001**

Ampliação do cais

### Cais da Calheta

**1947/1949**

Início da construção

**1992/1997**

Obras de ampliação

### Cais do Paúl do Mar

**S/D**

Construção de um pequeno cais

**2003-04**

Ampliação do cais; prolongamento da rampa de varagem; novos postos de amarração

### Cais do Porto Novo

**1908**

Construção de um pequeno cais

**1994/1996**

Construção de um terminal para a descarga de granéis sólidos (inertes)

### Cais de Machico

**1904/1905**

Início de construção

**1996/1997**

Obras de melhoramento e ampliação

**2000**

Ampliação do cais

**2002**

Ampliação e construção de um passeio marítimo junto à estrada de acesso ao cais

**2003**

Início dos trabalhos de melhoramentos do passeio marítimo Cais do Porto Moniz

**1909**

Construção de escada de acesso ao ramal do cais existente

**2003-04**

Construção de um molhe de abrigo



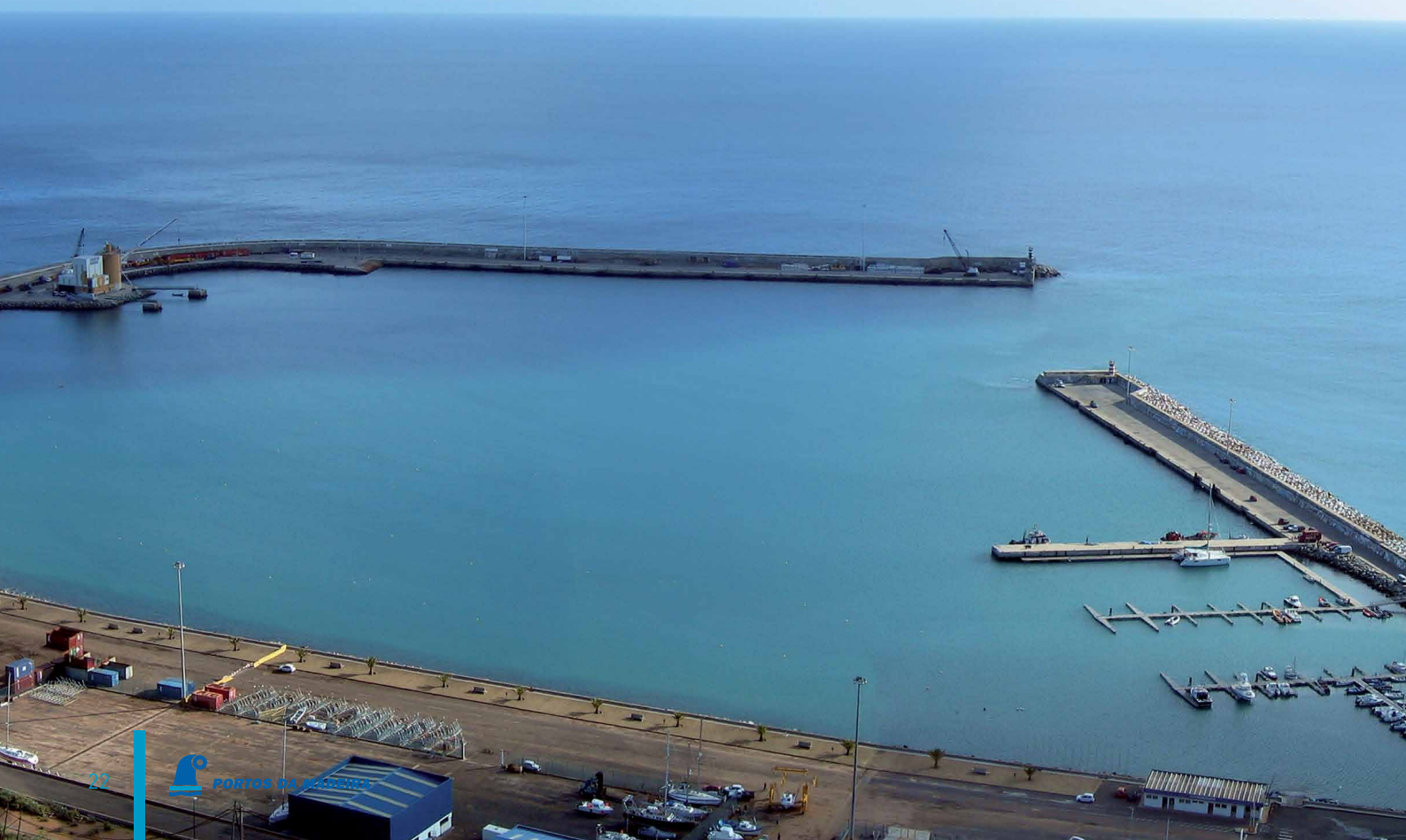
# EXPERIÊNCIA E MODERNIDADE: SÉCULOS DE HISTÓRIA

1

Descrição dos pequenos portos da APRAM, S.A. no início do século XX		
Nome	Data de Construção	Descrição
Cais Câmara de Lobos	1903	Principal porto piscatório. Movimento médio anual de 575 toneladas entre 1940 e 1947. Sem interesse como porto comercial, dada a sua proximidade do Funchal.
Cais Ribeira Brava	1904 a 1908	Principal porto de passageiros da costa sul. Em 1946, movimentou 50.393 passageiros e 4.000 toneladas de mercadorias.
Cais Ponta do Sol	1850	Porto secundário mais importante da Madeira até finais do século XIX. Movimento médio anual de cerca de 8.000 toneladas (produtos de terra e granéis alimentícios importados do Funchal para consumo da população) e 25.798 passageiros movimentados em 1947.
Cais Madalena do Mar	-	Um dos principais centros produtores de banana. Movimento médio anual de cerca de 1.800 toneladas (sendo que cerca de três quartos são bananas) e 14.300 passageiros movimentados em 1946.
Cais Calheta	-	Porto mais importante, a seguir a Ponta do Sol. Em 1947 movimentou 5.000 toneladas de mercadorias e 14.033 passageiros.
Cais Paúl do Mar	-	Terceiro centro piscatório mais importante em meados do século XX (a seguir a Câmara de Lobos e Machico). O pescado é vendido quase exclusivamente nas Lotas do Funchal e Câmara de Lobos. Movimento médio anual de 2.000 toneladas de mercadorias.
Cais Porto Moniz	1916	O maior e mais abrigado porto da costa norte. Registava, no início do século XX, grandes possibilidades de futuro, desde que fosse convenientemente apetrechado. Movimento médio anual de cerca de 1.900 toneladas de mercadorias e 5.000 passageiros.
Cais Seixal	1916	Pequeno movimento de mercadorias e insignificante movimento de passageiros.
Cais Machico	1874	Importante centro piscatório, cujo pescado ia na sua grande maioria para a lota do Funchal. Movimento médio anual de cerca de 22.000 toneladas e 19.610 passageiros.
Cais Santa Cruz	1870	Movimento médio anual de cerca de 6.000 toneladas de mercadorias. Apesar das facilidades das comunicações terrestres, movimentou 19.422 passageiros em 1946.
Cais Porto da Cruz	1910	Pequeno cais utilizado para embarque/desembarque de passageiros e de mercadorias.
Cais Porto Novo	1909	Servido directamente por estrada. Em meados do século XX, o movimento de mercadorias não atingia 1.000 toneladas, mas registava-se aumento do movimento de passageiros.

Tabela 1 – Descrição dos pequenos portos no início do século XX.

# A APRAM – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA, S.A. E A SUSTENTABILIDADE



## ÁREAS DE NEGÓCIO EM PROL DE UM SERVIÇO DE QUALIDADE

A APRAM, S.A. é a única entidade incumbida de administrar os portos e cais da Região Autónoma da Madeira (RAM). Tem uma vocação predominantemente comercial e desempenha funções de

supervisão de todos os serviços associados à exploração portuária. Neste âmbito, foram atribuídas à APRAM, S.A. as responsabilidades que se encontram descritas na figura que se segue.

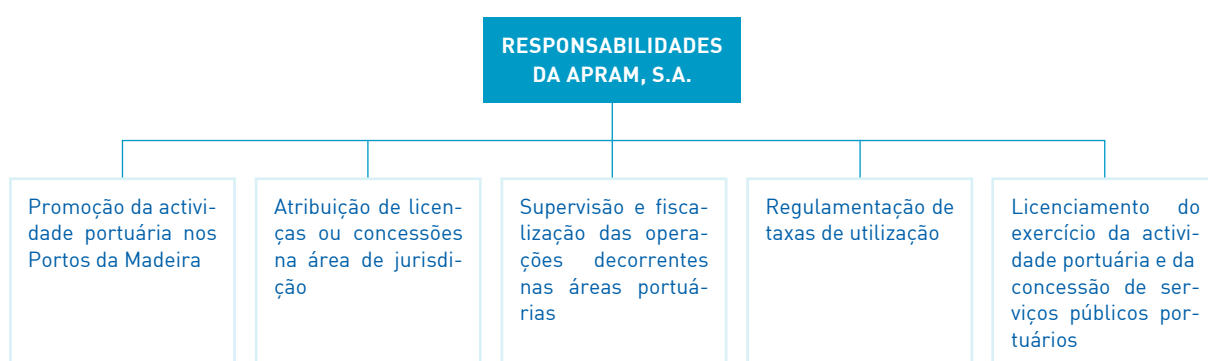


Figura 10 - Principais responsabilidades da APRAM, S.A.

Compete ainda à APRAM, S.A. exercer as actividades portuárias, ou outras com estas directamente

relacionadas, esquematizadas na figura 11.

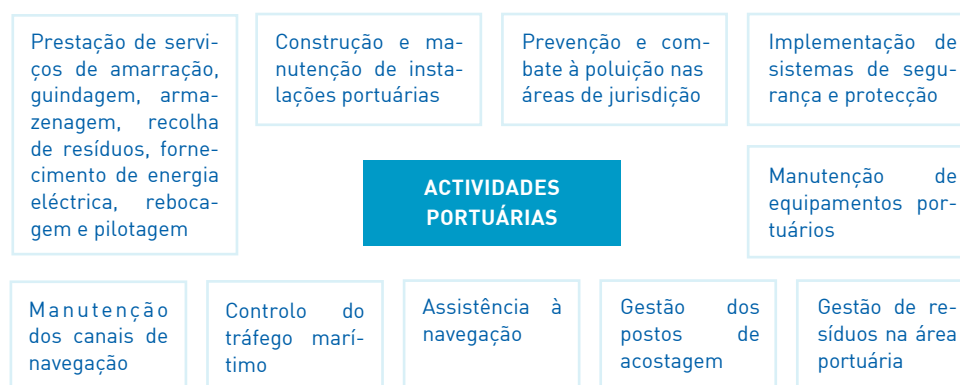



Figura 11 - Actividades portuárias exercidas pela APRAM, S.A.

Nos termos dos seus estatutos, a APRAM, S.A. assegura o exercício das competências necessárias ao regular o funcionamento dos portos, terminais e cais da RAM, assim como das marinas de Machico

e Funchal, nos seus múltiplos aspectos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efectivos e de exploração portuária, bem como as actividades que lhes sejam complementares.



**A APRAM – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS  
DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA, S.A.  
E A SUSTENTABILIDADE**





## **CORPORATE GOVERNANCE: UMA ESTRUTURA PREPARADA PARA OS DESAFIOS ACTUAIS**

3

### **3.1. Uma Questão de Sustentabilidade**

A adopção de uma estrutura de Governance, em consonância com a estratégia da Empresa e com as orientações de gestão emanadas pela tutela, assente na transparência, controlo e eficiência, é uma das questões fundamentais para a Empresa. Deste modo, o bom funcionamento da sua estrutura organizacional é um factor sine qua non para a execução da sua estratégia de sustentabilidade e para atingir os objectivos definidos.

A APRAM, S.A. é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, tutelada pela Secretaria Regional do Turismo e de Transportes, sujeita ao enquadramento legal definido pelo Decreto-Lei nº 558/99, de 17 de Dezembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 300/2007, de 23 de Agosto.

A Empresa tem por objecto social a administração dos portos, terminais e cais da RAM e marinas do Funchal e Machico sob a sua área de jurisdição, visando a sua exploração económica, planeamento, construção, conservação e desenvolvimento. Abrange ainda o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a estar cometidas.

#### **3.1.1. Orientações de gestão**

As orientações de gestão procuram desenvolver a estratégia de negócio, em conformidade com as opções estratégicas definidas para o sector em que se destacam o Plano de Desenvolvimento Económico-Social 2007 – 2013 e o Programa de Governo 2007 – 2011. Estas orientações desenvolvem-se com base nas seguintes premissas:

- Função de accionista e de tutela sectorial exercida pelo Governo Regional da Madeira;
- Gestão articulada com a tutela, em termos de planeamento e de financiamento partilhados do investimento;
- Sustentabilidade da actividade com crescente ênfase na segurança marítimo-portuária e na qualidade;

## CORPORATE GOVERNANCE: UMA ESTRUTURA PREPARADA PARA OS DESAFIOS ACTUAIS

- Eficiência económica da actividade e política de investimentos orientados para a sociedade e para o mercado.

Deste modo, a Empresa está orientada para a concretização de diversos objectivos estratégicos, focalizados na melhoria da competitividade, eficiência, equilíbrio e valorização.

### 3.1.2. Estrutura de Corporate Governance

De acordo com os seus estatutos, os órgãos sociais que constituem a estrutura da Empresa são: a assembleia-geral, o conselho de administração e o fiscal único.

Para além destes órgãos, está prevista a criação de uma comissão de coordenação portuária, com funções de órgão consultivo.

#### 3.1.2.1. Assembleia-geral

A assembleia-geral da APRAM, S.A. é composta pelos accionistas com direito a voto e é constituída por um presidente e um secretário (eleitos por um período de três anos). A RAM é o único accionista da Empresa e está representada pela pessoa designada por despacho do presidente do Governo, sob proposta da Secretaria Regional do Turismo e Transportes.

Assembleia-Geral	
Até 1 de Junho de 2009	
Presidente	Dr.ª Maria Jovita Oliveira Freitas
Secretário da Mesa	Dr. Miguel Agostinho de Ornelas Candelária
Desde de Junho de 2009	
Presidente	Dr.ª Maria Jovita Oliveira Freitas
Secretário da Mesa	Dr. Paulo Duarte Rodrigues de Jesus

Tabela 2 – Composição da Assembleia-Geral

#### 3.1.2.2. Conselho de Administração

O Conselho de Administração gere os negócios sociais e todos os actos e operações relativos ao objecto social que não caibam na competência atribuída a outros órgãos sociais. É composto por um presidente e dois vogais que desempenham as suas funções durante um mandato com a duração de três anos, com possibilidade de renovação. Actualmente, todos os membros do Conselho de Administração são membros executivos e nenhum exerce funções noutra empresa.

Conselho de Administração	
Presidente	Dr. Bruno Guilherme Pimenta de Freitas
Vogais	Dr.ª Maria João de França Monte Dr.ª Alexandra Cristina Ferreira Mendonça

Tabela 3 – Composição do Conselho de Administração

## CORPORATE GOVERNANCE: UMA ESTRUTURA PREPARADA PARA OS DESAFIOS ACTUAIS

Não existem comissões especializadas na estrutura do conselho de administração, pelo que as responsabilidades nas diversas áreas de actuação estão distribuídas pelos três membros, em função da sua área de *expertise* e experiência.

### 3.1.2.3. Fiscal único

A fiscalização da actividade social e o exame das contas da sociedade é exercido por um fiscal único, composto pela sociedade de revisores oficiais de contas O. Lima, N. Silva, F. Colaço, A. Coelho e L. Rosa, SROC Lda. e representado por Luís Manuel da Silva Rosa. Este órgão social é eleito em Assembleia-Geral, por um período de três anos.



Figura 12 – Áreas de responsabilidade do Conselho de Administração ▼

# A APRAM – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DÁ MADEIRA, S.A. E A SUSTENTABILIDADE





# A ABORDAGEM À SUSTENTABILIDADE

## 4.1. Impactos e desafios da Actividade

O comércio mundial e as características dos fluxos de mercadorias que circulam no mercado globalizado através das cadeias logísticas mundiais sofreram rápidas transformações. Por outro lado, tem ocorrido uma dispersão dos centros de produção, acompanhada por uma dispersão dos centros de decisão e das alternativas do transporte e distribuição.

Neste contexto, os portos deixaram de ser um elo estável na cadeia de transporte para se confrontarem com desafios permanentes de manutenção e captação de novos fluxos de tráfego de passageiros e de mercadorias.

A nível comunitário, as políticas de transporte e concorrência têm evoluído, provocando impactos sobre a actividade portuária, criando oportunidades que é forçoso aproveitar e ameaças que importa prevenir.

Os diversos instrumentos, estratégias e programas disponibilizados deverão ser aproveitados pela APRAM, S.A., e demais parceiros, para melhoria e optimização dos níveis de serviço e da capacidade competitiva da RAM.

Tendo em conta estes aspectos, a Empresa realizou, no ano anterior, um diagnóstico com o intuito de aferir os principais impactes e desafios da actividade e também o seu posicionamento em matéria de sustentabilidade. O referido diagnóstico foi importante na definição da estratégia de sustentabilidade. Foi ainda considerada a análise do desempenho das empresas congéneres (*benchmark*), referências do sector marítimo portuário, as orientações de gestão, os principais planos e estratégias sectoriais regionais, nacionais e europeias e a consulta aos *stakeholders* relevantes na actividade.

### 4.1.1. Desempenho do Sector Portuário

No âmbito do diagnóstico resultou a selecção dos temas com maior maturidade, isto é, os temas que são mais abordados pelas empresas, em termos de reporte. Esta análise contribuiu para a delineação dos principais temas a reportar no presente relatório, na medida em que tornou possível depreender quais os temas abordados e considerados com maior importância no sector portuário.



## 4 A ABORDAGEM À SUSTENTABILIDADE

Temas com maior maturidade de reporte no sector portuário	
Dimensão	Tema-chave
Social	Apoio às comunidades
	Mecanismo de diálogo com os <i>stakeholders</i>
	Higiene, Saúde e Segurança no Trabalho (HSST)
Ambiental	Biodiversidade
	Gestão de Resíduos
	Estratégia para as alterações climáticas
Económica	Desenvolvimento económico a nível regional e nacional

Tabela 4 – Temas com maior maturidade de reporte no sector portuário

Ainda nesta fase de diagnóstico, e de modo a elencar as principais especificidades do sector na RAM, foram analisadas estratégias sectoriais: planos estratégicos, tanto nacionais como específicos da RAM, e as orientações de gestão da APRAM, S.A. Desta análise resultou a selecção dos temas-chave estratégicos para a actividade portuária, apresentados na Figura 13.



Figura 13 – Principais temas-chave identificados na análise de estratégias e suplementos sectoriais

### 4.1.2. Consulta de *Stakeholders*

A inclusão dos *stakeholders* é um princípio transversal à prestação de contas, que permite ajustar os compromissos e os conteúdos de um relatório às expectativas da sociedade.

Identificar os *stakeholders* e ter em consideração as suas necessidades e expectativas, tem uma importância vital no processo de definição da estratégia de sustentabilidade.

Numa fase inicial do diagnóstico, foi elaborado um mapeamento dos *stakeholders*, tendo sido identificados os seguintes grupos:



Figura 14 – *Stakeholders* da APRAM, S.A.

## A ABORDAGEM À SUSTENTABILIDADE

4

Com base neste mapeamento foram identificados os *stakeholders* para uma consulta externa e interna. Esta selecção teve em conta a representatividade das diferentes áreas de negócio da empresa e os vários tipos de *stakeholders* identificados.

Para a elaboração do presente relatório, foram consultados 27 *stakeholders* externos, através de entrevistas individuais. Foram, ainda, efectuados três *focus group* com *stakeholders* internos (colaboradores) e um *focus group* com os *media*.

Dos objectivos desta consulta, destacam-se os seguintes:

- Avaliar a distância entre a percepção sobre a Empresa e a realidade da mesma;
- Estimar quais os pontos positivos e negativos

na qualidade da relação da Empresa com os seus *stakeholders*;

- Determinar as preocupações, necessidades e expectativas dos *stakeholders*, considerando e respondendo de forma coerente a estas preocupações;
- Obter a legitimidade dos conteúdos do Relatório de Sustentabilidade face às questões levantadas pelos *stakeholders*.

Tendo em conta os resultados da escuta dos *stakeholders*, do *benchmark*, do enquadramento sectorial e das orientações de gestão, a APRAM, S.A. construiu a sua matriz de materialidade, com o objectivo de mapear os diferentes temas, face à importância dada pelos *stakeholders* e atribuída pela APRAM, S.A. ao tema.



Figura 15 – Matriz de materialidade da APRAM, S.A.



## 4 A ABORDAGEM À SUSTENTABILIDADE

Após a construção desta matriz, foram identificadas as questões de materialidade elevada, levantadas por *stakeholders* e com maior relevância para a APRAM, S.A., tendo-se concluído que os temas mais pertinentes são os seguintes:

- Contribuição da APRAM, S.A. no desenvolvimento económico da Região Autónoma da Madeira;
- Posicionamento da APRAM, S.A. como autoridade portuária e actuação numa lógica de negócio;
- Envolvimento e criação de sinergias com os *stakeholders*;
- Segurança portuária.

Tendo em conta o *benchmark* efectuado às empresas congéneres da APRAM, S.A., as orientações de gestão, a análise dos principais planos e estratégias sectoriais e a consulta aos *stakeholders*, identificando o seu posicionamento e linhas de actuação futuras.

### 4.2. Definição da Estratégia de Sustentabilidade

Após a análise de materialidade, e com base nos resultados obtidos, a Empresa definiu os seguintes eixos da sua estratégia de sustentabilidade.

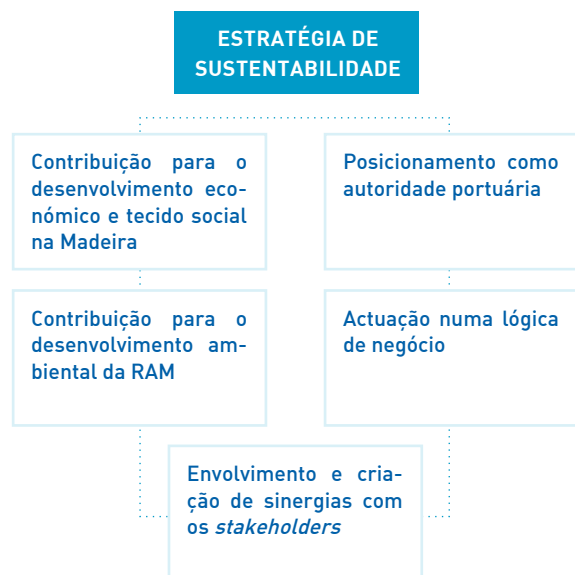


Figura 16 – Eixos da estratégia de sustentabilidade da APRAM, S.A.

Os eixos estratégicos correspondem aos temas definidos como mais relevantes para a Empresa e para os seus *stakeholders*, tendo sido acrescentado o eixo correspondente à contribuição da APRAM, S.A. para o desempenho ambiental da RAM. Este eixo foi delineado tendo em conta a importância que as empresas congéneres conferem aos aspectos relacionados com a preservação ambiental, assim como os desafios futuros que foram identificados aquando da análise dos documentos e planos estratégicos associados ao sector portuário. Além de referir o desempenho ambiental da APRAM, S.A., este pilar pretende também reflectir a influência que a Empresa deve ter junto das entidades e comunidades da RAM, pela implementação de boas práticas e pela sensibilização e formação ambiental da região.

Dentro de cada eixo estratégico foram definidos objectivos e medidas a implementar, a curto, médio e longo prazo, de modo a cumprir os compromissos assumidos.

## A ABORDAGEM À SUSTENTABILIDADE

4

## EIXOS ESTRATÉGICOS





## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### Princípio de actuação da APRAM, S.A.

Somos um player de referência para o desenvolvimento económico e social da Região Autónoma da Madeira (RAM).

### Destaques 2007-2009

- Em 2009 foi gerado um valor económico directo de cerca de 14,1 milhões de euros;
- Entre 2007 e 2009 foram investidos 34,2 milhões de euros em infra-estruturas de interesse para as comunidades locais da RAM.

### Principais desafios futuros

- Actuar e equacionar sobre a realização de investimentos de carácter público, não reprodutivos, e respectivo financiamento;
- Optimizar o sistema de incentivos para promoção de escalas de navios de cruzeiro e embarcações de recreio no Porto do Porto Santo;
- Melhorar as condições de atractividade da área de jurisdição do Porto do Caniçal;
- Criar serviços de apoio aos turistas no Porto do Funchal;
- Contribuir para a estratégia de marketing da RAM.

A Empresa está consciente da sua importância no desenvolvimento socioeconómico da Região Autónoma da Madeira, especialmente pelo facto de ser decisiva na entrada e saída de mercadorias e impulsora da actividade de cruzeiros, com grande impacto nos indicadores do turismo regional.

Contribui ainda para o desenvolvimento do tecido social da RAM através da construção e manutenção de cais, pequenos portos e infra-estruturas de apoio náutico, importantes para o desenvolvimento das comunidades locais.

Os Portos da Madeira são a principal porta de entrada de bens na região e constituem o principal canal de escoamento da produção regional. A nível nacional, o transporte marítimo representa cerca de 80% do total de mercadorias transaccionadas com o exterior.

Na RAM, 95% dos produtos consumidos são importados, sendo que 99% chegam por via marítima, através dos portos da Madeira.

Por outro lado, a importância dos portos para a economia da região estende-se também ao facto de serem uma importante fonte de emprego. A APRAM, S.A. é uma referência na Região Autónoma da Madeira e conta actualmente com 177 colaboradores, sendo um dos grandes empregadores da região.

A actividade portuária está também ligada a outros sectores, pelo que exige o bom funcionamento de diversos serviços. Esta interacção dos portos acontece com a generalidade do sector dos serviços, com a produção industrial, com a estrutura regional de consumo das famílias e com o turismo (transportes, hotéis, cafés, restaurantes, entre outros).

## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### 5.1. Portos da Madeira: Um Contributo Diversificado para o Desenvolvimento Económico da Região

O contributo dos portos é ainda mais evidente nas regiões insulares ultraperiféricas, como a Madeira, onde a sua intervenção na estrutura económica regional se faz sentir em inúmeros aspectos.

Em 2009, registou-se um decréscimo de 4% no movimento total de embarcações que escalaram os portos da Região Autónoma da Madeira. O Porto do Funchal continua a ser o principal porto de escala de navios, representando 47% do movimento. O movimento de passageiros cresceu 5,2%.

Movimentos de navios (escalas)				
Porto	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Funchal	725	795	774	-2,6%
Porto Santo	423	438	400	-8,7%
Caniçal	399	425	439	3,3%
Socorridos	55	55	35	-36,4%
<b>Total</b>	<b>1.602</b>	<b>1.713</b>	<b>1.648</b>	<b>-3,8%</b>

Tabela 5 - Movimento de navios (escalas)

Movimentos de passageiros (por segmento)				
Segmento	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Cruzeiro	337.603	405.306	435.821	7,5%
Tráfego Reg.	693.322	699.708	719.080	2,8%
Outros	9.074	28.203	37.688	33,6%
<b>Total</b>	<b>1.039.999</b>	<b>1.133.217</b>	<b>1.192.589</b>	<b>5,2%</b>

Tabela 6 - Movimento de passageiros por segmento

O Porto do Funchal contribuiu muito para este crescimento, devido ao número de passageiros provenientes dos navios de cruzeiro e ao tráfego para o continente português e Canárias.

O movimento de mercadorias verificou um decréscimo em relação ao ano anterior na ordem dos 14%, com um total de 1,5 milhões de toneladas.

Movimento geral de carga (em toneladas)				
Porto	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Funchal	14.677	14.808	37.508	153,3%
Porto Santo	79.971	65.229	38.285	-41,3%
Caniçal	1.172.451	1.301.559	1.156.202	-11,2%
Socorridos	337.127	322.241	237.635	-26,3%
<b>Total</b>	<b>1.604.226</b>	<b>1.703.837</b>	<b>1.469.630</b>	<b>-13,7%</b>

Tabela 7 - Movimento geral de carga (toneladas)

A política de compras da Empresa contribui para o desenvolvimento regional através da contratação e aquisição de produtos e serviços numa base local, desde que estes reúnam as mesmas condições que os demais e que garantam os padrões de qualidade e níveis de serviço estabelecidos. Deste modo, a Empresa é também uma fonte dinamizadora de diversos negócios locais que complementam a atividade portuária. No ano de 2009 foram dispendidos 4,7 milhões de euros com fornecedores regionais, representando 69% do total quantitativo dos fornecedores com os quais a Empresa estabeleceu relações comerciais.

## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

	2009			
	Valor	Peso Valor	Quantidade	Peso Quant.
Fornecedores Regionais	4.678.632	28,7%	198	68,5%
Fornecedores Nacionais – Açores	8.508	0,1%	1	0,4%
Fornecedores Nacionais – Continente	11.416.957	70,1%	79	27,3%
Fornecedores Internacionais	176.916	1,1%	11	3,8%
<b>Total</b>	<b>16.281.014</b>	<b>100%</b>	<b>289</b>	<b>100%</b>

Tabela 8 – Encargos com fornecedores (euros)

Ao mesmo tempo que os portos contribuem para o desenvolvimento económico das regiões onde se inserem, também dependem do dinamismo dessas regiões e das suas acessibilidades para se desenvolverem.

### 5.2. Uma Fonte de Investimento Regional

A APRAM, S.A. dinamiza a Região Autónoma da Madeira por via do investimento que realiza dentro da sua área de actuação. Exemplos disso são os cais que foram construídos ao longo da ilha, com diferentes finalidades. No decorrer deste capítulo demonstramos alguns dos investimentos realizados pela Empresa nas diversas zonas da ilha.

Um dos aspectos mais importantes a reter nos valores apresentados é o facto de existirem investimentos que não têm um carácter reprodutivo. Se, por um lado, o Porto do Caniçal representa um grande investimento alinhado com uma decisão estratégica da Empresa, existem cais e portos de dimensão mais reduzida cujo investimento tem uma função social e de desenvolvimento da comunidade local e zonas adjacentes.

#### 5.2.1. Geração de Riqueza

O normal funcionamento da actividade portuária é caracterizado pela interacção de vários intervenientes, desde os clientes (que variam conforme o serviço prestado) aos fornecedores e comunidade em geral.

A APRAM, S.A., durante o ano de 2009, gerou um valor económico directo de cerca de 14,1 milhões de euros. A maior parte dos proveitos obtidos têm origem na prestação de serviços, com um peso de 82% no total da riqueza gerada.

Através do valor gerado pela sua actividade, a Empresa procedeu à distribuição desse valor, contribuindo para o dinamismo económico dos seus *stakeholders*. Os gastos com os colaboradores atingiram, em 2009, 7,5 milhões de euros (não coerente com o de baixo). No entanto, o maior decréscimo registou-se nos custos de financiamento, que diminuíram 44%, comparativamente a 2008, devido à diminuição das taxas de juro. O valor dos pagamentos ao Estado é composto pelo IRC, IMI, Imposto de Selo, Imposto de Circulação Automóvel e pela Taxa de Esgotos e Resíduos Sólidos associados ao

## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

consumo de água. Em 2009, esta componente apresentou um valor de 0,37 milhões de euros.

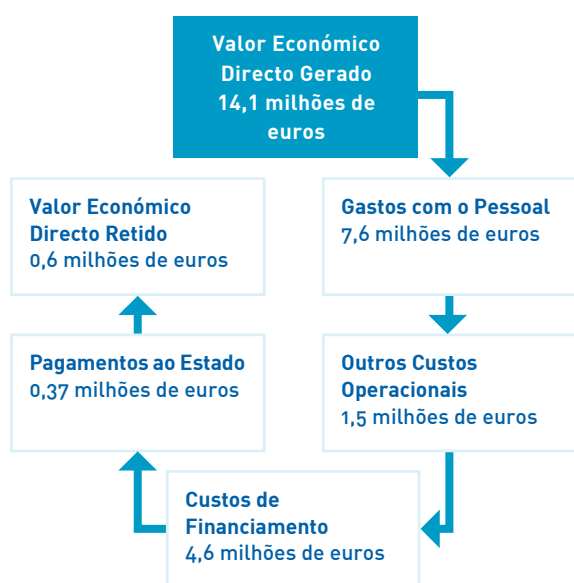


Figura 17 – Valor económico directo gerado e distribuído

Em seguida são apresentados os valores dos investimentos nos portos ao longo dos anos.

- Cais de contentores
- Porto de pesca
- Marina do Funchal
- Edifício Sede da APRAM, S.A.
- Terminal Norte
- Molhe exterior da Pontinha
- Terminal Sul
- Rampa Ro-Ro
- Ligação viária Av. Sá Carneiro/Carvalho Araújo
- Rede de água e esgostos

**Funchal**  
137,9 milhões de euros



- Porto de abrigo
- Rampa Ro-Ro
- Infra-estruturas de apoio náutico
- Remodelação das infra-estruturas e nivelamento da plataforma
- Reparação do molhe principal

**Porto Santo**  
79,9 milhões de euros



- Terminal marítimo
- Estaleiro naval e porto de pesca
- Estaleiro para embarcações de madeira
- Construção do molhe exterior do terminal marítimo
- Ampliação poente do cais de contentores
- Edifícios relacionados com a actividade portuária
- Acesso e alargamento da ER 109
- Ampliação dos cais acostáveis do porto de pesca
- Ampliação nascente do cais de contentores
- Ampliação nascente do terrapleno e trabalhos complementares

**Canical**  
179,2 milhões de euros

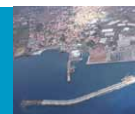


Figura 18 – Principais investimentos da APRAM, S.A. nos principais portos



## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

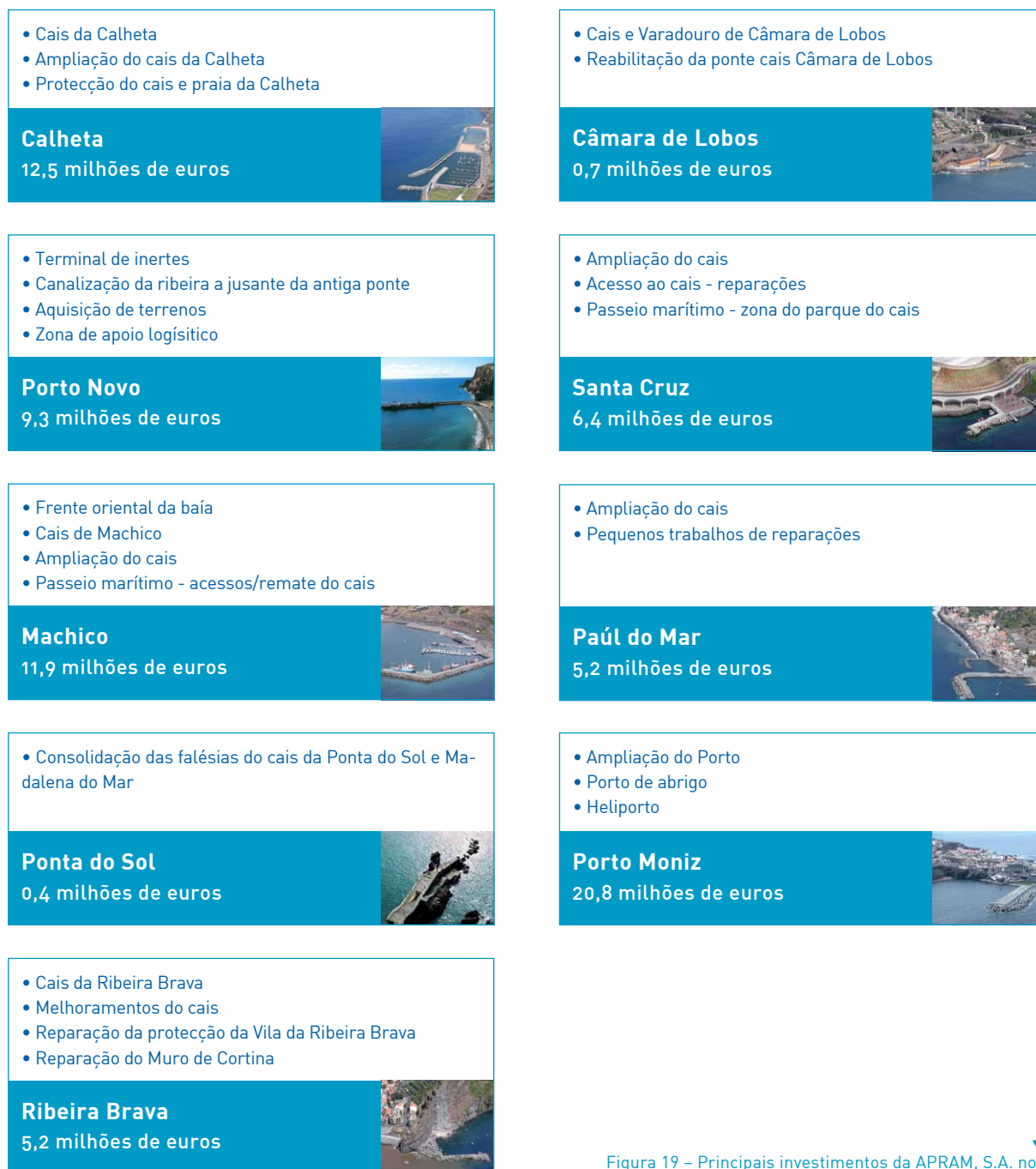


Figura 19 – Principais investimentos da APRAM, S.A. nos pequenos portos

## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### 5.3. Intervenção Junto dos Decisores Políticos

A APRAM, S.A. tem um papel relevante na tomada de decisão junto dos decisores políticos.

Esta intervenção é materializada por:

- Propostas dos planos anuais e plurianuais, nomeadamente de obras marítimas e terrestres e de equipamento dos portos e terminais;
- Contribuição na elaboração dos planos de desenvolvimento económico-social da RAM, de médio e longo prazo;
- Propostas legislativas, nomeadamente a adaptação à RAM de legislação nacional com relevância para o sector marítimo portuário;
- Sensibilização para a implementação de políticas comerciais competitivas para o sector, no segmento de cruzeiros, objecto de concorrência;
- Propostas para o estabelecimento de parcerias transnacionais, envolvendo os governos das regiões na parte em que seja viável a complementaridade do negócio;
- Propostas de tarifários, numa óptica custo/benefício, embora a componente de serviço público tenha que ser salvaguardada, mas que não seja colocada em questão a viabilidade da Empresa.

Intervém também, directa ou indirectamente, em propostas de legislação nacional relacionada com a actividade portuária ou com o desenvolvimento da RAM.

Em algumas situações, a APRAM, S.A. toma iniciativa na proposta de legislação, desde que estejam em causa matérias de interesse público específico

regional do sector portuário.

A APRAM S.A. pretende ter uma intervenção cada vez mais activa junto dos decisores políticos, responsáveis pela actividade sectorial na Região Autónoma da Madeira e junto das associações nacionais das quais é membro de pleno direito e que a título de exemplo se destaca a APP - Associação dos Portos Portugueses.

Com o objectivo de melhorar a interacção com os decisores políticos, a APRAM, S.A.

pretende:

- Influenciar a definição de estratégias de desenvolvimento da RAM;
- Contribuir para potenciar as capacidades atractivas e competitivas da economia regional e a coesão interna do território;
- Actuar sobre a realização de investimentos de carácter público, não reprodutivos, e respectivo financiamento.

### 5.4. Melhoria da Atractividade dos Portos da Madeira

Os portos assumem um papel crucial para o desenvolvimento económico da RAM, motivo pelo qual a APRAM, S.A. se preocupa e investe na melhoria da sua atractividade.

A sua actuação tem sido desenvolvida ao nível de políticas comerciais mais atractivas para o destino, melhoria das condições de acolhimento aos passageiros, desburocratização de procedimentos com a mercadoria e melhoria e aperfeiçoamento do papel de regulador do sector.

## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Para melhorar a atractividade dos Portos da Madeira, a APRAM, S.A. compromete-se a:

- Melhorar o sistema de incentivos de atracção de navios de cruzeiro e embarcações de recreio;
- Optimizar o sistema de incentivos para promoção de escalas de navios de cruzeiro e embarcações de recreio no Porto do Porto Santo;
- Melhorar as condições de atractividade da área de jurisdição do Porto do Caniçal.

A APRAM, S.A. viu, em 2009, o grande impulso da sua marca, valorizado por um conjunto de iniciativas que nos juntaram em novas parcerias. A marca foi projectada através da aceitação de novos projectos inter-regionais, que trazem para a Região a notoriedade de estar à frente das novas Tecnologias e Serviços à Comunidade Portuária, bem como no âmbito mais alargado de servir a actividade marítima internacional.

No âmbito do programa Interreg III - B, a APRAM, S.A. coordenou projectos de interesse específico, de que se destaca: “Projecto para o desenvolvimento de infra-estruturas portuárias de apoio ao turista de cruzeiros” - INFOPAXMAC, o qual obteve um financiamento, por parte da Empresa, no valor de 816 mil euros. Este projecto teve por objectivo melhorar a satisfação dos visitantes de cruzeiros, actuando sobre os aspectos que os turistas consideram essenciais durante as suas visitas. Para tal, desenvolveram-se diversas acções nos portos das autoridades portuárias da Madeira, Las Palmas e Tenerife, que compõem a *Cruises in The Atlantic Islands*.

O projecto INFOPAXMAC foi, por si só, uma forma inovadora de colaboração. Os portos das ilhas

atlânticas conseguiram reunir esforços de modo a possibilitar que toda a área de cruzeiros consiga, em cada um dos seus portos, os mais altos níveis de segurança e de acolhimento aos passageiros, nomeadamente os exigidos pelo Código ISPS e pelas principais companhias de cruzeiros que operam a nível mundial.

O investimento em infra-estruturas e equipamentos nas zonas portuárias, com o objectivo de melhorar a segurança e o acolhimento dos turistas de cruzeiro, através do projecto INFOPAXMAC, tem efeitos multiplicadores:

- Melhoraram-se os serviços de acolhimento prestados ao cruzeiro, através de uma melhor comunicação com os operadores em terra: serviços de informação, táxi, transporte público, de apoio ao navio, etc.;
  - Melhoraram-se as instalações portuárias que, actualmente, são utilizadas por outros fornecedores de serviço ao navio: estações marítimas, áreas de passagem e passeio, entre outras;
  - Melhorou-se a imagem de destino de cruzeiros, com a aposta feita no acolhimento. Neste sentido, a imagem do destino em geral ganhou destaque, funcionando por si já como um destino turístico importante e reconhecido;
  - Tratou-se de desenvolver e melhorar um tipo de turismo complementar, que contribui para um conjunto de sinergias, que vão para além do modelo do turismo tradicional.
- A utilização de recursos para o desenvolvimento do negócio é em tudo semelhante aos recursos actualmente existentes para atender ao turista tradicional.

## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### 5.5. Aposta na Marca Regional da RAM

O turismo é a actividade principal da Região Autónoma da Madeira, pelo que a APRAM, S.A. tem um papel decisivo na actividade económica regional dada a importância do segmento de mercado de cruzeiros. Por este motivo, a APRAM S.A. pretende ter um papel activo na definição da estratégia da marca regional Madeira.

A aposta na marca regional é efectuada essencialmente através de:

- Interacção com as demais políticas públicas, nomeadamente as desenvolvidas pela Secretaria Regional do Turismo e Transportes e pela Associação de Promoção da Madeira;
- Criação da marca “Portos da Madeira”, com uma linha de *merchandising* associada ao destino Madeira enquanto destino de qualidade;
- Interacção e desenvolvimento com o turismo náutico, turismo ligado à natureza e ao bem-estar.

Neste âmbito, a curto prazo, a APRAM, S.A. compromete-se a melhorar as condições de recepção dos passageiros/turistas, através da criação de serviços de apoio no Porto do Funchal, da promoção da aquisição de competências para os colaboradores directos da actividade do mercado de cruzeiros no Porto do Funchal e da contribuição para a definição da estratégia de *marketing* da RAM.

Com o apoio do Programa Comunitário Interreg III-B, a APRAM, S.A. participou, conjuntamente com a *Autoridad Portuaria* Santa Cruz Tenerife e a *Autoridad Portuaria* Las Palmas, no projecto CRUI-SATLAN. Neste âmbito, estas empresas efectuam numerosas actividades para fomentar o desenvol-

vimento da área atlântica de excelência Madeira-Canárias, como destino mundial para o mercado de cruzeiros. Através deste projecto prosseguiu-se a necessidade de favorecer o crescimento do sector nas ilhas atlânticas, por meio de um conjunto de actividades promocionais, de *marketing* e de relações públicas que englobam aspectos como:

- Participação em feiras e eventos internacionais: *Seatrade Miami* e *Seatrade Europe*;
- Publicidade em revistas da especialidade com carácter nacional e internacional;
- Aquisição de artigos de *merchandising* e pequenos equipamentos de acolhimento na área de porto;
- Desenvolvimento de uma brochura conjunta;
- Recepção de grupos de jornalistas;
- Estudo de avaliação da satisfação do turista de cruzeiros com o nome de “Inteligência Competitiva Madeira-Canárias 2001-2005”.

#### APRAM, S.A. distinguida

O porto do Funchal foi distinguido com o prémio “*Best Destination Experience*” da revista *Dream World Cruise Destinations*, em resultado da avaliação efectuada por operadores de cruzeiros e comandantes de navios a todos os portos turísticos mundiais.

Na base desta distinção, entregue ao Presidente da APRAM, S.A. durante a feira *Seatrade Cruise Shipping Convention* em Miami, esteve a qualidade da oferta do Porto do Funchal ao nível dos serviços prestados aos turistas de cruzeiros, bem como o interesse cultural e paisagístico da ilha da Madeira.



## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### 5.6. Relação com Fornecedores

A APRAM, S.A. é parte decisiva na gestão do movimento de mercadorias para supressão das necessidades de algumas matérias-primas e produtos na RAM, garantindo uma conexão eficaz entre as diferentes cadeias de fornecedores.

Consciente de que o desempenho e a conduta dos seus fornecedores podem afectar significativamente a prestação de serviços aos seus clientes, a Empresa procura desenvolver, sempre que legalmente possível, relacionamentos de longo prazo com os seus principais fornecedores.

No processo de selecção, a Empresa procura fornecedores que partilhem o posicionamento próximo dos padrões de qualidade, eficiência e segurança requeridos para os serviços a contratualizar.

Para a selecção dos seus fornecedores, a APRAM, S.A., como sociedade anónima, está sujeita aos critérios de selecção e qualificação estipulados no Código de Contratos Públicos (CCP). As propostas dos fornecedores devem reflectir, ponderar e valorizar preocupações sociais e ambientais relacionadas com o objecto do contrato a celebrar.

A Empresa garante a transparência nos processos de negociação, privilegiando, sempre que legalmente possível, a relação com fornecedores locais e em casos de igualdade de circunstâncias.

O desenvolvimento de um código de conduta para fornecedores é um dos compromissos assumidos pela APRAM, S.A. Após a sua elaboração, a Empresa irá aproveitar os eficazes canais de comunicação existentes para a sua divulgação, garantindo um maior envolvimento dos fornecedores para o cumprimento do mesmo. No que respeita aos prazos de pagamentos a fornecedores, este é estipulado no caderno de encargos ou é deixado ao critério da Empresa contratada, ao abrigo da decisão da APRAM, S.A.



## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### 5.7. Apoio às Comunidades / Requalificação e Investimentos

A APRAM, S.A. tem um grande historial de investimentos em infra-estruturas e serviços que visam o benefício público, alguns dos quais de cariz económico e social, indo ao encontro dos anseios das comunidades locais. Ao longo dos anos, a APRAM, S.A. investiu cerca de 97,4 milhões de euros em diversos tipos de obras: construções, ampliações, reconversões e remodelações, em diversos locais.

Das várias obras desenvolvidas em 2009, podem destacar-se as obras de construção da nova Gare Marítima da Madeira e das obras de reparação do molhe principal no exterior do Porto do Porto San-

to, reconstrução da zona Este do terrapleno para parque de contentores e nova estrada de acesso a este porto.

Para além destes investimentos que têm como principais objectivos melhorar as condições portuárias e ir ao encontro das necessidades das populações locais, tem existido também uma grande preocupação social por parte da APRAM, S.A., havendo um investimento significativo em acções de mecenato, patrocínios, etc. A tabela 9 ilustra o investimento feito em acções de mecenato nos últimos três anos.

Na tabela 10 são apresentadas, de forma mais pormenorizada, o tipo de acções que foram desenvolvidas.

Mecenato/Apoios/Donativos/Patrocínios (euros)			
	2007	2008	2009
Mecenato Cultural	2.000,0	169,7	1.500,0
Mecenato Social	10.000,0	-	-
Mecenato Educativo	-	1.914,1	-
Visitas de Estudo aos Portos	1.561,6	1.232,6	-
Visitas Oficiais aos Portos	-	137,4	-
Congressos, Feiras, Seminários e Workshops	-	1.340,2	11.273,8
<b>Total</b>	<b>13.561,6</b>	<b>4.794,0</b>	<b>12.703,8</b>

Tabela 9 – Custos com acções de mecenato

## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Descrição das acções de mecenato /apoios/donativos/patrocínios			
Tipo de acção	2007	2008	2009
<b>Mecenato cultural/ educativo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realização de visitas a embarcações, por parte de diversas Escolas;</li> <li>• Revista <i>Argumentum</i>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposição CLIMARCOST no Átrio principal da Câmara Municipal do Funchal;</li> <li>• Aula na Universidade da Madeira com a participação de professores e alunos do curso de turismo da Universidade de Birmingham (UK);</li> <li>• Visita de estudo de alunos da Escola Básica 123 Fajã da Ovelha.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Patrocínio do livro "Embarcações da Madeira - Passado e Presente 1872 - 2009", do Prof. Lídio Araújo.</li> <li>• Patrocínio do prémio "Adolpho Loureiro - APRAM 2009", no sentido de premiar o melhor trabalho de Engenharia Costeira e Portuária, a nível nacional.</li> </ul>
<b>Mecenato social</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Donativo ao Sanas Madeira.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Donativo à Escola Salesiana de Artes e Ofícios do Funchal.</li> </ul>	-
<b>Participação em congressos/ convenções/ feiras/ seminários</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Seatrade Miami Cruise and Shipping</i>;</li> <li>• <i>Shipping Convention</i> em Miami.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Seatrade Med Cruise &amp; Superyacht Convention</i> em Itália;</li> <li>• <i>Seatrade Miami Cruise and Shipping Convention</i> em Miami.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Seatrade Europe Hamburg e Seatrade Miami Cruise and Shipping Convention Miami</i>.</li> </ul>
<b>Realização e participação em eventos, visitas oficiais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apresentação Pública do projecto REDAIS;</li> <li>• Reunião de projecto CLIMARCOST;</li> <li>• Visita técnica da Ordem dos Engenheiros;</li> <li>• Comemorações do "Dia do Mar", em conjunto com a Capitania do Porto do Funchal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realização e participação em eventos: apresentação pública do projecto da nova Gare Marítima da Madeira, no Espaço Infoart da Secretaria Regional de Turismo e Transportes;</li> <li>• Comemorações do "Dia do Mar" em colaboração com a Marinha (Capitania do Porto do Funchal);</li> <li>• Realização de um exercício de combate à poluição;</li> <li>• Visita ao Porto do Caniçal pela comitiva de Eurodeputados do PS;</li> <li>• Visita Técnica da Ordem dos Engenheiros, no âmbito do seu congresso anual, aos Portos do Caniçal e Funchal;</li> <li>• Visita aos Portos do Caniçal e do Porto Santo pelo Grupo Parlamentar do PSD;</li> <li>• Reunião dos parceiros CLIMARCOST e assinatura de protocolo de cooperação entre regiões.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organização conjunta com a AIPCN/PIANC, no âmbito das 6<sup>as</sup> Jornadas Portuguesas de Engenharia Costeira e Portuária, Comemorações do "Dia do Mar" em colaboração com a Marinha (Capitania do Porto do Funchal) e SANAS Madeira;</li> <li>• Visita técnica da PIANC, no âmbito das Jornadas ao Porto do Caniçal;</li> <li>• Reunião para a parceria "Portos de Portugal", no âmbito da promoção conjunta dos portos portugueses junto do trade e para impulsionar o segmento de cruzeiros junto do ITP - Turismo de Portugal;</li> <li>• Acções de promoção aos navios em primeira escala ou na despedida.</li> </ul>

Tabela 10 - Descrição das acções de mecenato

## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### Um adeus sentido ao Porto do Funchal



A Fred Olsen Cruise Lines anunciou a retirada de serviço do paquete 'Black Prince' em 2009, aquele que é o navio que mais vezes tocou o porto do Funchal.

A última presença do 'Black Prince' no Porto do Funchal, no dia 6 de Outubro, juntou o agente de navegação João de Freitas Martins, S.A., com a 'Portos da Madeira', para uma série de iniciativas que assinalam a sua última presença na Região, em cerca de 600 escalas e 40 anos de contacto com a Madeira.

O 'Black Prince' entrou ao serviço a 19 de Outubro de 1966, operando, inicialmente como navio misto (transporte de carga, viaturas e de passageiros), entre o Reino Unido e as ilhas Canárias / Madeira, no período de Inverno.

No Verão o navio posicionava-se mais a Norte da Europa, ligando o Reino Unido à Noruega. Em 1987 é totalmente remodelado e transformado para operar como navio de cruzeiros, continuando a visitar a Madeira regularmente.

Com uma arqueação bruta de 11.209 toneladas, o mesmo mede 144 metros de comprimento, 20 metros de largura e tem uma capacidade para receber 451 turistas na sua lotação máxima.

### 5.8. Cooperação e Parcerias

A APRAM, S.A. tem desenvolvido diversas parcerias com algumas entidades, com o objectivo de estabelecer relações win-win, destacando-se as seguintes:

- **Associação de Desenvolvimento para as Tecnologias de Informação da Madeira (DTIM)** – parceria para aquisição de novas competências e reconhecimento de valências no âmbito do programa das Novas Oportunidades;
- **Escola de Pesca e da Marinha de Comércio** – parceria que permite formação e certificação das tripulações. A empresa disponibiliza os seus meios e equipamentos para formações a outros profissionais marítimos, não pertencentes aos quadros da empresa;
- **Escola Secundária Francisco Franco, Escola Secundária Jaime Moniz e Escola Profissional Atlântico** – recepção de alunos de cursos técnico-profissionais para a realização de estágios curriculares, nomeadamente técnicos de logística e transportes, contabilidade e informática;



## CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E DO TECIDO SOCIAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

5

- **IRE** – Instituto Regional de Emprego – recepção de estágios profissionais de integração na vida activa;
- **MedCruise** - uma associação de cerca de 80 portos do Mediterrâneo, Mar Negro, Mar Vermelho e Oceano Atlântico que visa promover os portos associados e que se realizou entre os dias 28 e 31 de Outubro, na cidade de Nice;
- **AP** - Associação de Promoção da RAM – participação em acções de promoção, *workshops* e eventos promovidos no exterior da Região Autónoma da Madeira;
- **RETE** - Associação para a Colaboração entre Portos e Cidades – rede internacional de cidades portuárias e portos criada com o objectivo de desenvolver e melhorar a relação recíproca e a colaboração mútua, para conseguir um desenvolvimento equilibrado e qualificado dos âmbitos urbanos e portuários;
- **ACE (Association of Cruise Experts) e PSA (Passenger Shipping Association)** - onde a APRAM, S.A. está presente através da parceria **Cruises in the Atlantic Islands**, que junta sobre a marca as três autoridades portuárias de Madeira, Las Palmas e Santa Cruz Tenerife;
- Cooperação com os portos do Continente, nomeadamente **Administração do Porto de Lisboa, Administração do Porto do Douro e Leixões e Porto de Portimão**.

# EIXOS ESTRATÉGICOS



## POSICIONAMENTO COMO AUTORIDADE PORTUÁRIA

6

A APRAM, S.A. é a entidade que regula as actividades nas instalações portuárias e promove o cumprimento da legislação regional, nacional e internacional aplicável ao sector, agindo proactivamente em relação às especificidades nacionais.

Para cumprir com as suas responsabilidades, a APRAM, S.A. procura otimizar a gestão das actividades da comunidade portuária; promover a eficácia do desempenho das suas funções como autoridade reguladora e fiscalizadora; promover a eficiência na utilização dos recursos e a agilização dos processos e dos fluxos de informação associados à prestação de serviços; identificar e monitorizar as necessidades em infraestruturas portuárias; desenvolver procedimentos que assegurem a protecção da propriedade; aplicar adequadamente as normas e boas práticas de segurança, promovendo a protecção portuária; melhorar o controlo do tráfego marítimo (prevenindo acidentes e incidentes) e reforçar as políticas de segurança internas.

### 6.1. Eficiência da Actividade da Comunidade Portuária

Como autoridade portuária, a APRAM, S.A. é responsável pela eficiência da comunidade portuária. Deste modo, promove a comunicação com as diferentes entidades que a compõem.

É também responsabilidade da APRAM, S.A. promover a eficiência na utilização de recursos e a agilização dos procedimentos e dos fluxos de informação associados à prestação de serviços. Com este objectivo, a APRAM, S.A. pretende ajustar a sua estrutura organizacional à dinâmica do sector e definir procedimentos e níveis de responsabilização, em todos os domínios de actuação.

Por outro lado, também pretende simplificar e harmonizar procedimentos entre todos os agentes económicos e autoridades (marítimas, sanitárias, veterinárias e policiais, entre outras). Exemplos destas ferramentas e sistemas de informação da operação online são a Janela Única Portuária, que vai permitir a partilha de informação por parte da comunidade portuária, e as redes AIS, que foram desenvolvidas em parceria com os portos da Madeira, Açores e Canárias, através do projecto REDAIS.

## 6 POSICIONAMENTO COMO AUTORIDADE PORTUÁRIA

### Princípio de actuação da APRAM, S.A.

Somos a autoridade portuária e desempenhamos esse papel nas actividades que desenvolvemos, promovendo a eficácia e eficiência da APRAM e da comunidade portuária, garantindo as condições de segurança e assegurando o abastecimento regular à RAM.

### Destaques 2007-2009

- A APRAM, S.A. foi a primeira Administração Portuária Portuguesa a promover a emissão de certificados de porto pelas normas ISPS;
- Avaliação de protecção dos Portos do Funchal e do Caniçal, de acordo com as normas ISPS e aprovação do novo plano de protecção dos referidos Portos.

### Principais desafios futuros

- Constituir uma comissão de coordenação portuária e uma comissão representativa da comunidade externa;
- Elaborar estudos e projectos para o novo Porto de pesca e preparar o processo concursal;
- Planear e comunicar o ordenamento da circulação rodoviária nos Portos;
- Reestruturar a marina do Funchal;
- Adequar os equipamentos para recepção de mega-iatas;
- Simplificar os regulamentos de exploração portuária;
- Definir procedimentos e níveis de responsabilização, em todos os domínios de actuação;
- Executar o projecto da Gare Marítima da Madeira;
- Repavimentar o Terrapleno Central do Porto do Caniçal;
- Melhorar comunicação sobre os impactos do ISPS nos acessos da comunidade aos Portos, com recurso aos media;
- Implementar o Plano de Protecção de cada um dos principais Portos, que assegure a certificação ISPS.

A APRAM, S.A. desenvolve procedimentos que assegurem a protecção da propriedade através da:

- Revisão do inventário do património e definição dos níveis de responsabilização pela sua protecção e salvaguarda, em cada situação;
- Definição de um plano de manutenção preventiva das infra-estruturas portuárias existentes;
- Promoção de acções de sensibilização para a utilização consciente das estruturas e equipamentos existentes, partilhadas por toda a comunidade portuária;
- Garantir a protecção de dados, nos termos definidos pela Comissão Nacional de Protecção de Dados (CNPD) e da propriedade intelectual dos projectos de I&D.

### 6.2. Promoção da Segurança Portuária (*Safety & Security*)

A APRAM, S.A. cumpre com a legislação nacional e internacional no sentido de garantir a segurança e protecção portuária, de pessoas, equipamentos e bens. De igual forma, garante a segurança dos seus colaboradores, da comunidade portuária e dos passageiros das embarcações, de acordo com as boas práticas implementadas de higiene, saúde e segurança.

Neste sentido, a APRAM, S.A. pretende constantemente melhorar a limpeza e a sinalética das insta-



lações portuárias e implementar procedimentos de segurança e vigilância nos diferentes portos.

Por outro lado, garante a segurança dos navios de transporte de passageiros e mercadorias, através da monitorização e promoção de fluidez de tráfego e da adaptação de percursos e alocação de recursos.

É objectivo da APRAM, S.A. a optimização das estruturas necessárias ao cumprimento dos planos de protecção, assim como a concretização do respectivo plano de formação. Deste modo, a Empresa procurará monitorizar a execução dos planos com a regularidade necessária, de modo a garantir a continuidade da certificação e a articular a actuação neste âmbito com as restantes autoridades, nomeadamente a Capitania, o Serviço Regional de Protecção Civil e os bombeiros da Madeira.

Para ajudar a monitorizar o tráfego marítimo na zona, foi desenvolvido o projecto MACAIS, numa parceria entre os portos da Madeira, Açores e Canárias. (Para mais informação sobre este projecto, consulte o ponto 7.2.2.3 do presente relatório).

Neste âmbito, é ainda importante referir o projecto CLIMARCOST, um sistema de monitorização de dados meteo-oceanográficos. (Para mais informação, consulte o ponto 7.2.2.5 do presente relatório).

### 6.2.1. ISPS – *International Ship and Port Facility Security*

Os principais objectivos das normas ISPS passam por:

- Detectar ameaças à segurança e implementar medidas de protecção;

#### As normas ISPS

As normas *International Ship and Port Facility Security* definem os requisitos de protecção mínimos para navios, portos e agentes governamentais. Foram estabelecidas em 2004 e descrevem as responsabilidades dos governos, empresas, pessoal de bordo e comunidade portuária em detectar as ameaças à protecção e tomar medidas preventivas contra incidentes que afectam os navios ou instalações portuárias.

- Estabelecer papéis e responsabilidades relacionadas com a protecção marítima para governos, administrações locais, indústria de navios e portuária, a nível nacional e internacional;
- Elaborar e divulgar informação relacionada com protecção;
- Fornecer a metodologia para realizar avaliações relacionadas com a protecção para ter disponíveis planos e procedimentos de reacção a mudanças do nível de protecção.

O Decreto-Lei nº.226/2006, de 15 de Novembro, definiu a estrutura básica de organização interna de protecção dos portos face às ameaças e acções ilícitas intencionais.

A APRAM, S.A. foi a primeira Administração Portuária Portuguesa a ter os planos de protecção de porto aprovados de forma a serem certificados pelas normas ISPS. De modo a ser possível dar cumprimento ao estipulado no referido diploma, foram tomadas medidas de protecção no ano de 2009, das quais se destacam:

- Avaliação de protecção dos Portos do Funchal e

## 6 POSICIONAMENTO COMO AUTORIDADE PORTUÁRIA

do Caniçal, de acordo com o diploma supra citado, e aprovação do novo plano de protecção dos referidos portos;

- Auditoria comunitária para avaliação dos nossos procedimentos;
- Produção de uma avaliação dos planos para ficar conforme com os resultados e correcções propostas pelas auditorias;
- Incremento do número de acções e do nível de formação dos colaboradores e da comunidade portuária (policías, vigilantes, entre outros);
- Melhoria da qualidade dos sistemas de protecção;
- Aumento do número e exigência dos exercícios.

Devido às restrições de protecção, o acesso da população encontra-se limitado a determinadas horas. Este horário pode ser consultado no website da APRAM, S.A. No entanto, a APRAM, S.A. pretende melhorar a comunicação sobre os impactos da ISPS no acesso das comunidades aos portos.

## POSICIONAMENTO COMO AUTORIDADE PORTUÁRIA

6

# EIXOS ESTRATÉGICOS



## Princípio de actuação da APRAM, S.A.

Actuamos numa lógica de mercado, no sentido de rentabilizar e aumentar a eficiência das nossas actividades, garantindo a ética e transparência dos processos.

## Destaques 2007-2009

- Início da construção da gare marítima de passageiros;
- Em média mais de 12 primeiras escalas de navios de cruzeiro por ano;
- Participação em feiras internacionais do sector, nomeadamente na *Seatrade*;
- Visitas oficiais e de estudo às infraestruturas portuárias;
- Implementação de medidas contra a gripe pandémica;
- Apoio a estudo epidemiológico (nomeadamente ao mosquito de Santa Luzia) através da cedência de espaços, consultoria para a recolha de amostras e promoção do controlo das armadilhas.

## Principais desafios futuros

- Estudar parcerias alternativas com outras regiões do eixo atlântico, de forma a colmatar a sazonalidade do mercado de cruzeiros;
- Aderir à Associação de Promoção da RAM para aumentar a notoriedade da marca Portos da Madeira;
- Actualizar os estudos de satisfação dos passageiros para a definição de uma política comercial mais dinâmica;
- Rentabilizar as infra-estruturas existentes, designadamente Zona de Actividades Logísticas (ZAL) e a nova gare do Porto do Funchal;
- Minorar as insuficiências das infraestruturas para o turismo de cruzeiro e para o acolhimento de mega iates e outros de turismo náutico e estudar soluções alternativas;
- Dar maior visibilidade à marca APRAM, S.A.

A APRAM, S.A., de modo a aumentar a eficiência e rentabilização da sua actividade, actua numa lógica de negócio.

A grande aposta da Empresa é no segmento de mercado de cruzeiros. Conjuntamente com os portos da região da Macaronésia, nomeadamente Açores, Canárias e Cabo Verde, têm sido desenvolvidas várias acções promocionais.

Pretende-se ainda, em parceria com os portos portugueses, sensibilizar o Turismo de Portugal, I.P. e outras instituições nacionais para o peso crescente deste sector na actividade económica.

A APRAM, S.A. potencia a sua localização geoestratégica criando condições privilegiadas nos portos e retirando o melhor partido das condições naturais da Região Autónoma da Madeira, nomeadamente a proximidade ao centro do Funchal.

## 7.1. Posicionamento Comercial e Oferta de Serviços

Um dos desafios mais críticos para a APRAM, S.A. é o seu posicionamento comercial e a harmonização deste com as suas funções de regulação e fiscalização. A dicotomia actual vivida pela Empresa, entre a vertente regulamentar que desempenha e as oportunidades de negócio que lhe são propostas, exige um posicionamento comercial claro e consistente com as suas competências.

## 7.2. Projectos Comparticipados por Fundos Comunitários

No sentido de apostar no desenvolvimento da actividade portuária, de modo a contribuir para a melhoria do serviço prestado e das infra-estruturas do porto, a APRAM, S.A. conta com apoios comunitários, nomeadamente do Fundo de Coesão e do Programa Comunitário Interreg III B e do Programa Operacional Temático de Valorização de Território (POVT).

### 7.2.1. Fundo de Coesão

Este fundo, criado em 1993, surge com o objectivo de contribuir financeiramente para a realização de projectos na área ambiental e nas redes transeuropeias, em infra-estruturas e transportes. Foi criado de modo a completar as ajudas estruturais da União Europeia aos quatro membros menos prósperos – Grécia, Portugal, Espanha e Irlanda. A participação comunitária poderá atingir os 85% do investimento elegível.

#### 7.2.1.1. Porto do Funchal

O principal objectivo dos apoios recebidos para o Porto do Funchal foi a concretização do que estava previsto no Programa de Desenvolvimento e Modernização das Infra-estruturas Portuárias da Região Autónoma da Madeira. Neste programa estava prevista a transferência das funções comerciais de mercadorias para o porto do Caniçal e a consequente especialização do porto do Funchal como porto de passageiros e turismo de cruzeiros. O investimento elegível é de cerca de 23,5 milhões de euros e contou com uma taxa de apoio de 62.92% por parte do Fundo de Coesão.

Foi também realizado um Estudo de Impacte Ambiental (EIA) ao nível do Plano Director do Porto do

Funchal. Neste estudo considera-se que o reordenamento do porto do Funchal irá impedir a degradação da frente litoral, além de se repercutir na qualidade de vida dos habitantes da cidade.

De entre os tipos de projectos comparticipados pelo fundo de coesão, destacam-se os seguintes:

- Construção de uma Gare Marítima da Madeira;
- Áreas do domínio público reconvertidas;
- Realização das infra-estruturas básicas (rede de águas, combustíveis, electricidade e esgotos);
- Aquisição de um sistema de embarque/desembarque de passageiros;
- Aquisição de um sistema de segurança e vigilância;
- Elaboração de estudos e projectos relacionados com as obras.

### 1ª Escala Aida Luna

A recepção à escala inaugural, no Porto do Funchal, do Aida Luna proporcionou um salutar ambiente de boas-vindas.

Este foi o primeiro navio a inaugurar a época alta 2009/2010 com cerimónia a bordo, para comemorar uma primeira escala ao Porto do Funchal.



A cerimónia a bordo, com a troca de placas comemorativas alusivas à primeira escala, contou com a presença de representantes da autoridade portuária, de entidades oficiais, do agente do navio e do CEN – Clube de Entusiastas de Navios da Madeira.

## 7.2.1.2. Porto do Caniçal

Com a deslocalização da movimentação de mercadorias para o porto do Caniçal evitou-se a interferência do tráfego de mercadorias e carga com o movimento de passageiros de cruzeiros. Ao estar orientado para movimentação de carga geral e contentores, com infraestruturas e equipamentos adequados para o efeito, permitiu a redução do tempo de permanência dos navios em porto, a diminuição da duração das operações portuárias e o aumento da sua segurança.

Do investimento efectuado, no valor elegível de 73 milhões de euros, a comparticipação do Fundo de Coesão foi de cerca de 41,4 milhões de euros (58% das despesas elegíveis).

Os projectos comparticipados consistiram em investimentos em acessibilidades, construção e ampliação do cais, lanchas, rebocadores e outros equipamentos, assim como o financiamento de estudos e planos necessários ao desenvolvimento da actividade do porto.

## 7.2.2. Interreg III B

Os objectivos do programa Interreg III B são: contribuir para uma integração territorial harmoniosa em toda a comunidade; encorajar a cooperação transnacional, transfronteiriça e inter-regional; e fomentar uma mobilização dos intervenientes através do apoio a projectos colectivos que impliquem parceiros de países diferentes.

Os projectos, ao abrigo deste programa, em que a APRAM, S.A. participou como *leader* de projecto ou como parceiro foram os seguintes:

- REDAIS;
- CLIMARCOST;
- INFOPAXMAC.

## 7.2.2.1. Consolidação das Redes AIS da Macaronésia (REDAIS)

A participação dos Açores, Madeira e Canárias neste projecto teve como objectivo o aumento da segurança das redes AIS, nas suas vertentes de integridade e disponibilidade, da capacidade de controlo e reacção do sistema AIS, o alargamento do universo de utilizadores e a interligação com outras fontes de informação.

Este projecto permitiu a criação de um portal comum ([www.redaisonline.com](http://www.redaisonline.com)), de modo a disponibilizar à comunidade portuária a informação pertinente, com especial incidência nos dados do AIS.

## 7.2.2.2. Clima Marítimo Costeiro – Sistema de Monitorização de Dados Meteo-Oceanográficos (CLIMARCOST)

Este projecto teve como sócios, para além da APRAM, S.A., o Fundo Regional de Apoio às Actividades Económicas da Secretaria Regional da Economia da Região Autónoma dos Açores (RAA), a Universidade dos Açores, o Instituto Canário de Ciências Marinhas e a Universidade de Las Palmas de Gran Canária. Também contou com a participação do Instituto de Meteorologia de Portugal, Instituto Hidrográfico de Portugal, *Puertos* de Las Palmas, Puerto de Tenerife e Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica de Cabo Verde.

Consistiu no estudo, monitorização e divulgação, em tempo real dos dados de agitação marítima para apoio às actividades marítimas e marítimo-portuárias para aplicação, em diferido, em projectos de obras costeiras.

Na Região Autónoma da Madeira, toda a rede de bóias meteo-oceanográficas e estações automáticas, bem como toda a estrutura necessária à criação do centro operacional está concluída.

## ACTUAÇÃO NUMA LÓGICA DE NEGÓCIO

### 7.2.2.3. Serviço de Acompanhamento e Informação aos Passageiros de Cruzeiros das Ilhas Atlânticas (INFOPAXMAC)

O INFOPAXMAC foi um projecto liderado pela APRAM, S.A., desenvolvido em parceria com as autoridades portuárias de Santa Cruz de Tenerife e de Las Palmas, tendo por objectivo principal o serviço de informação aos passageiros de cruzeiros, melhorando a satisfação global, através da sua orientação para a satisfação das necessidades dos passageiros.

Foram desenvolvidas várias acções nos portos que compõem a *Cruises in the Atlantic Islands* (Las Palmas, Tenerife, Madeira), no sentido de apoiar os turistas de cruzeiros.

Dentro do projecto foram promovidas várias acções, destacando-se a participação em feiras e eventos internacionais (*Seatrade Miami* e *Seatrade Europe*), viagens promocionais, publicidade em revistas da especialidade, aquisição de artigos de *merchandising*, convite e recepção de grupos de jornalistas especializados e estudo de avaliação da satisfação dos turistas de cruzeiros na rota Madeira-Canárias.

### 7.2.3. Programa de Cooperação Territorial Madeira-Açores-Canárias (PCTMAC 2007-2013)

Os objectivos deste programa são coincidentes com o do Interreg III B e visa encorajar a cooperação entre as regiões da Macaronésia.

#### 7.2.3.1. Incorporação do Sistema Integrado de Monitorização Meteorológica e Oceanográfica da Macaronésia na Estratégia de Investigação Marinha/Marítima Europeia (MACSIMAR)

Este projecto iniciou-se em 2009 e tem como objectivos a potenciação das capacidades I+D+i nos domínios da climatologia, da meteorologia e da oceanografia

operacional, através de componentes de modelação, da monitorização e divulgação da informação em tempo útil. Os resultados e produtos serão disponibilizados quer em tempo real quer em diferido, proporcionando uma melhor articulação com o sistema científico empresarial, em campos específicos como a segurança, a gestão marítima-portuária, transportes, pescas, turismo, portação dos recursos e zonas costeiras.

### 7.2.4. QREN – POVT 2007-2013

O projecto de investimento nas infra-estruturas

#### *Seatrade Europe Hamburg*

A promoção e divulgação da nova Gare Marítima da Madeira e o contacto com as companhias de navios de cruzeiro, em conjunto com os agentes de navegação madeirenses, foram os objectivos da participação da APRAM, S.A. na *Seatrade Europe* que decorreu de 15 a 17 de Setembro de 2009, na cidade de Hamburgo. Esta é uma das principais feiras do sector de cruzeiros dado que a maioria das companhias está sediada na Europa. A APRAM, S.A. esteve presente no âmbito da parceria que mantém com os Portos das Canárias na associação *Cruises in the Atlantic Islands*, uma associação criada para promover estas rotas insulares. Previstos estão também vários contactos não só com os parceiros canários, mas também com representantes dos portos portugueses, tal como tem acontecido noutras feiras, uma vez que a APRAM, S.A. quer apostar em novas parcerias e percursos, tentando atrair mais navios de cruzeiro para o Porto do Funchal.





portuárias do Porto Santo contempla obras marítimas de reparação do molhe, construção de edifícios operacionais, expansão de terraplenos e criação de melhores condições para receber navios de cruzeiro e náutica de recreio e permitirá, também, devolver uma zona portuária que facilite a separação efectiva entre tráfego de passageiros, de mercadorias e de lazer, indo ao encontro das recomendações contidas no ISPS.

O projecto das “Infra-estruturas do Porto do Porto Santo”, candidato ao POVT com um investimento elegível 27,9 milhões de euros, foi aprovado em Junho de 2009 com uma taxa de co-financiamento

de 70% e contribui para a realização de um dos objectivos do eixo prioritário V do POVT referente a redes e equipamentos estruturantes da RAM, especificamente o objectivo de “melhorar os níveis de eficiência do transporte marítimo”.

### 7.3. A Satisfação do Cliente do Mercado de Cruzeiros: Um Indicador de Gestão Fundamental

A satisfação dos clientes do mercado de cruzeiros é um incentivo à auto-regulação e avaliação da Empresa, ajudando-a a perceber quais os seus

#### Número de passageiros com crescimento em 2009

O Porto do Funchal registou, em 2009, a passagem de 435.821 turistas de navios de cruzeiro, um número que representa uma subida de 7,5% em relação ao ano anterior.

Também o número de escalas subiu para 277, mais 2,5 % – o que equivale a mais sete escalas que no ano anterior. O maior crescimento de passageiros justifica-se pelas maiores dimensões dos navios e pela maior procura por este segmento do mercado turístico.

A Região Autónoma da Madeira garantiu a vinda de mais 30.515 turistas que em 2008, um número significativo num ano em que todos os indicadores do turismo registaram quebras em Portugal e na maioria dos países europeus.

Desde o início da década que o Porto do Funchal tem vindo a registar crescimentos superiores a dois dígitos. Em 2007, tinha registado um acréscimo de 15%, para em 2008 superar pela primeira vez a fasquia dos quatrocentos mil turistas (405.306), o que se traduziu num acréscimo de 20% no movimento de passageiros.

Este crescimento é consequência do investimento que a APRAM, S.A. tem vindo a fazer na promoção do Porto do Funchal, com a participação nas maiores feiras mundiais do sector e com a adesão a novas associações.



## 7 ACTUAÇÃO NUMA LÓGICA DE NEGÓCIO

pontos fortes, aqueles cuja melhoria contínua permite aumentar a qualidade do serviço prestado.

### 7.3.1. Estudo de Satisfação dos Clientes

Dentro dos vários tipos de cliente, a Empresa fez uma análise de satisfação dos passageiros de cruzeiros que visitam a ilha da Madeira. Estes têm um grande impacto em toda a região, pela notoriedade que conferem à RAM e pelo consumo induzido no comércio e restauração local. O estudo, realizado entre 2001 e 2005, foi efectuado com o objectivo de avaliar a satisfação dos turistas de cruzeiros em relação aos portos da Madeira, Tenerife e Las Palmas.

Comparação do movimento de passageiros nos portos da Madeira e Ilhas Canárias em 2009		
Porto	Escalas	Passageiros
Portos da Madeira	277	435.821
Portos de Tenerife	343	578.448
Portos de Las Palmas	n.d.	611.335

Tabela 11 – Comparação do movimento de passageiros nos portos da Madeira e ilhas Canárias

O estudo está dividido em duas secções distintas:

- Análise do tipo de clientes que visitam a ilha através dos cruzeiros – que permite segmentar a oferta de serviços e satisfazer as suas necessidades e preferências;
- Avaliação pelos turistas: ao cruzeiro, à cidade, aos serviços do porto e à sua estadia nas ilhas.

De acordo com o estudo de opinião, os grandes atractivos da ilha, na perspectiva dos operadores dos cruzeiros, são a paisagem de montanha, com uma fauna e flora particulares, e o momento de chegada à ilha, que proporciona uma vista única, pela sua beleza e anfiteatro natural.

#### 7.3.1.1. Caracterização dos Clientes

O cliente-tipo que visita a ilha através de navios de cruzeiro tem uma idade compreendida entre os 41 e os 65 anos e, na sua maioria, situa-se numa situação socioeconómica de nível média/média-baixa. A grande maioria dos turistas inquiridos, aquando do desenvolvimento deste estudo, viajava em navios de

#### Outras áreas de cruzeiro visitadas

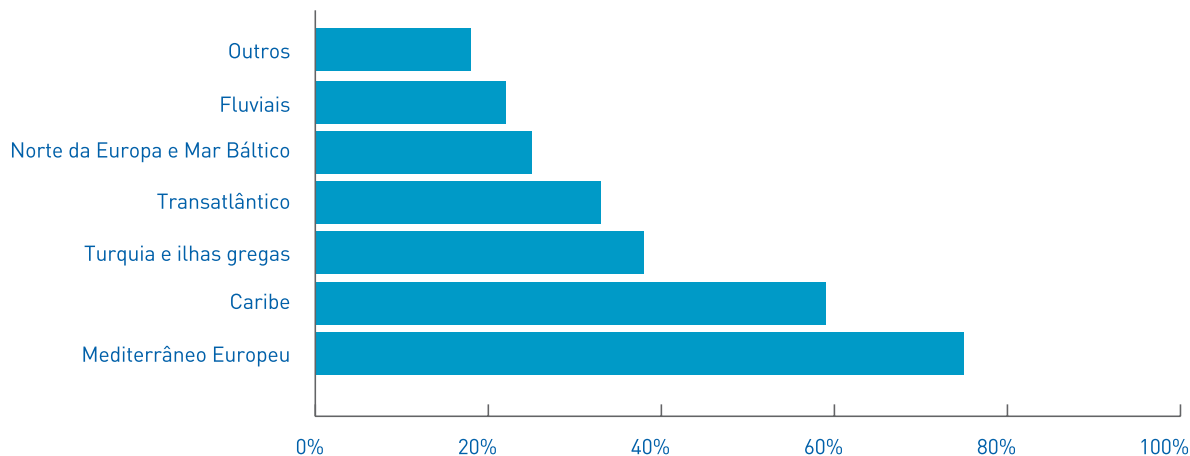
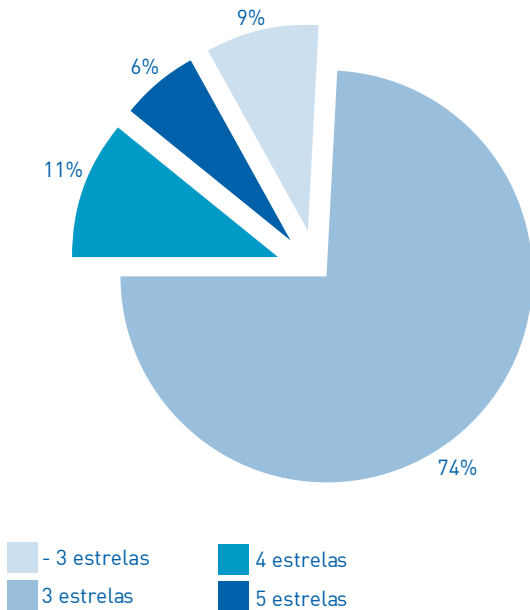


Gráfico 1- Outras áreas de cruzeiro visitadas pelos turistas inquiridos no estudo

Outras áreas de cruzeiro visitadas



País de Origem

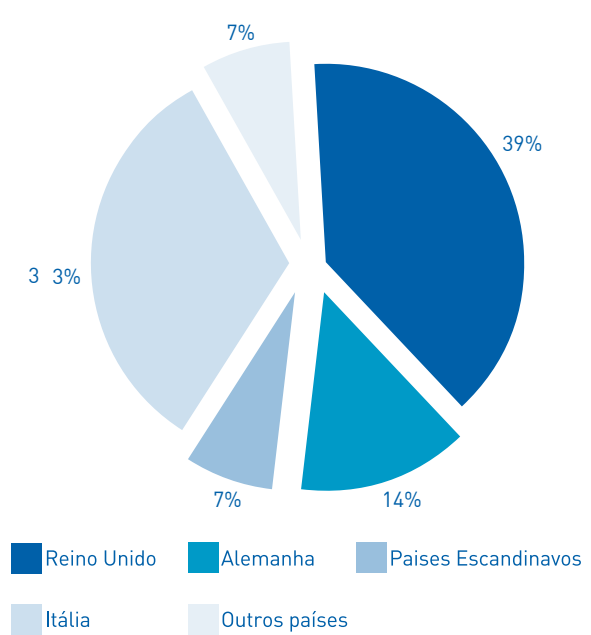


Gráfico 2- Categoria dos navios e país de origem dos turistas inquiridos no estudo

Primeiro motivo de eleição de cruzeiro

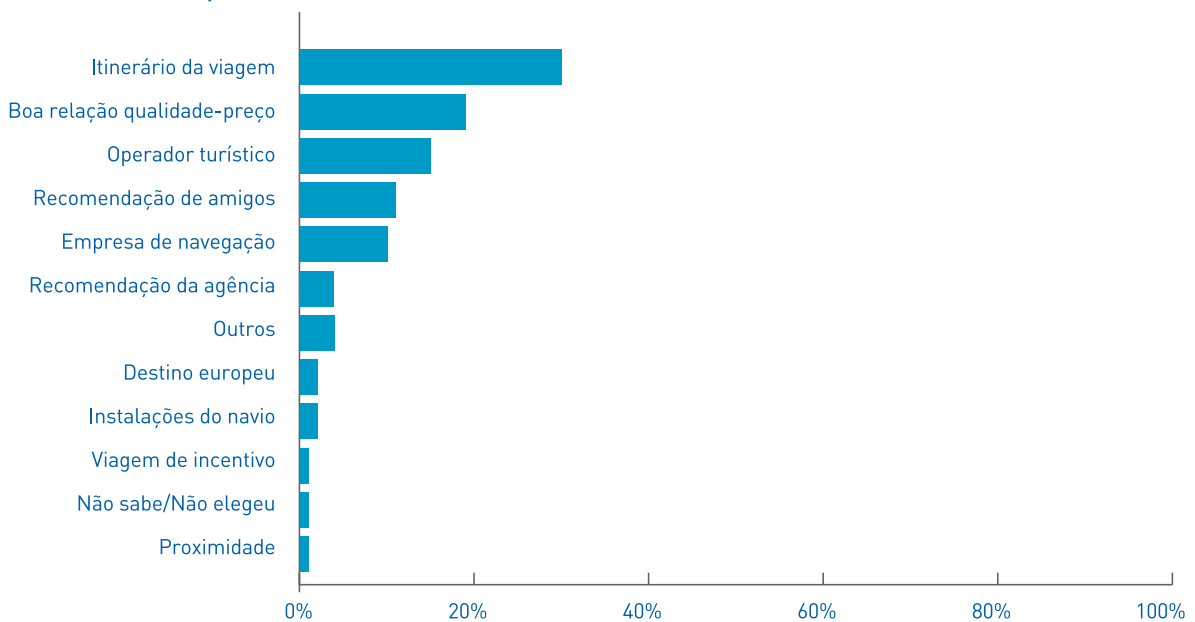


Gráfico 3- Primeiro motivo de eleição de cruzeiros pelos turistas

## 7 ACTUAÇÃO NUMA LÓGICA DE NEGÓCIO

cruzeiro três estrelas e visitou a ilha pela primeira vez.

O grau de maturidade dos turistas em termos de cruzeiros é reduzido, sendo que a maioria da amostra apenas tinha realizado um ou dois cruzeiros. Dos passageiros com experiências anteriores, a maioria tinha visitado a zona do Mediterrâneo Europeu e do Caribe. Os principais factores de eleição do cruzeiro são o itinerário da viagem e a boa relação qualidade-preço, assim como a possibilidade de conhecer uma variedade de ilhas.

### 7.3.1.2. Avaliação e Satisfação do Cliente

A maioria dos turistas mostrou-se satisfeita em relação às suas férias e à escala no Funchal.

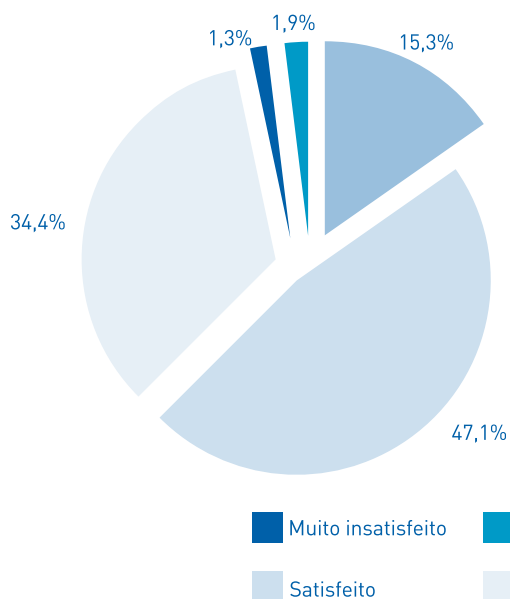
No entanto, e apesar de apresentar valor positivos, o grau de satisfação com o porto e com os serviços de recepção é menor do que noutros portos da

área Madeira-Canárias, factor que se deve, essencialmente, de acordo com as principais conclusões retiradas do estudo, ao facto de estes últimos possuírem feiras de artesanato e promoverem cerimónias de acolhimento aquando da chegada de passageiros.

Em relação à área portuária, os serviços e infraestruturas e a organização são as questões mais penalizadas pela avaliação dos turistas, na medida em que consideram as infraestruturas dos restantes portos da área Madeira-Canárias, com melhores condições.

Destaca-se, o facto de mais de 90% dos inquiridos referir que voltaria a visitar a ilha noutra ocasião e que a recomendaria como destino turístico. Os turistas reconhecem o Funchal como uma cidade segura, prestadora de serviços de qualidade e com residentes amáveis e hospitaleiros.

Nível de Satisfação com os serviços de recepção do porto



Nível de Satisfação com os serviços do porto

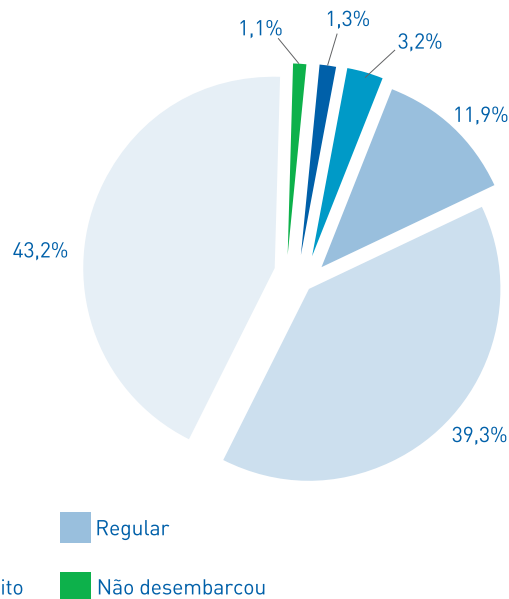


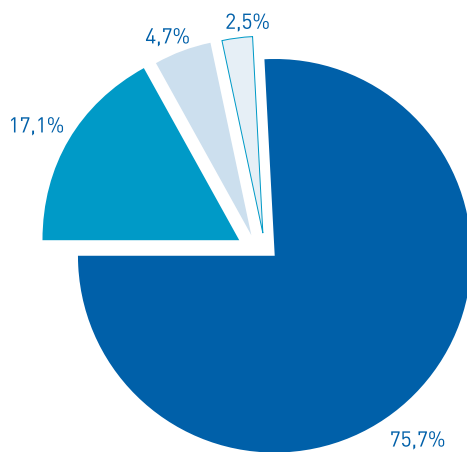
Gráfico 4 – Níveis de satisfação dos turistas



Entre as conclusões deste estudo, destacam-se os pontos fortes associados à gestão da actividade de cruzeiros pela APRAM, S.A. e a possibilidade do desenvolvimento de actividades em terra pelos passageiros quando desembarcam. Foram focados aspectos tais como a proximidade porto-cidade, o

preço das excursões, a disponibilização de informação aquando da chegada de passageiros ao porto e a organização dos serviços de transporte para que o turista rentabilize ao máximo as horas que passa na ilha.

### Visitaria a ilha noutra ocasião



### Recomendaria a ilha como destino turístico

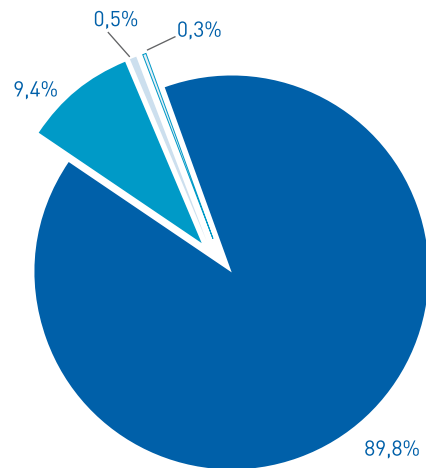


Gráfico 5 – Percepção dos turistas relativamente à ilha como destino turístico

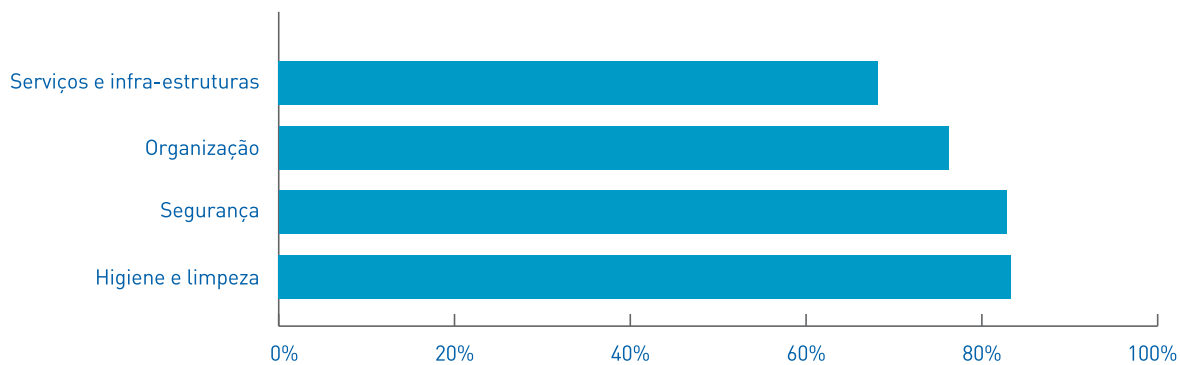


Gráfico 6 – Avaliação dos turistas relativamente à área portuária

## 7.4. Gestão da Marca

A APRAM, S.A. assenta a sua política de *marketing* e de relações públicas desenvolvendo acções de comunicação, dando a conhecer e promovendo as suas actividades. Consciente do seu papel, apresenta-se como uma Empresa dinamizadora ao nível económico-social, desempenhando um papel decisivo na RAM.

A política de comunicação da Empresa subdivide-se em quatro tipos de acções de comunicação: estruturais, transversais, pontuais e especiais.

### Tipo de acções de comunicação

**Estruturais:** Pretende-se que criem uma base de sustentação comunicacional na APRAM, S.A.

**Transversais:** Advêm das acções estruturais e abrangem os diferentes públicos da empresa, de forma concertada e planeada.

**Pontuais:** Assinalam datas e momentos importantes da empresa, fazendo com que esta se aproxime das pessoas, se humanize e ganhe vida na dinâmica social.

**Especiais:** Evidenciam a estratégia de comunicação planeada para situações de excepção.

A APRAM, S.A. utiliza outros meios de comunicação, nomeadamente:

- Contactos directos com as companhias dos navios de cruzeiro que visitam o Porto do Funchal, normalmente em reuniões conjuntas com os agentes dos navios;
- Divulgação regular de comunicados de imprensa, dando conta de vários aspectos da Empresa, nome-

adamente estatísticas e participação em eventos internacionais;

- O Presidente da APRAM, S.A. é o “rosto” da Empresa e, nesse sentido, é solicitado, diversas vezes, para entrevistas nos diversos órgãos de comunicação social, especialmente da Região Autónoma da Madeira;
- Patrocínios, destinados sobretudo a eventos relacionados com a actividade marítima.

Como principais publicações anuais da APRAM, S.A. no ano de 2009, além das resultantes de obrigações legais (Plano de Actividades e Orçamento, Relatório e Contas e Balanço Social), destacam-se a tabela de marés, a brochura da Associação de Promoção *Cruises in the Atlantic Islands* e o folheto para a promoção da Gare Marítima da Madeira *We take you to sail into the future*.

## ACTUAÇÃO NUMA LÓGICA DE NEGÓCIO

7

# EIXOS ESTRATÉGICOS







## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

A APRAM, S.A., consciente do impacto da sua actividade no meio que a rodeia, preocupa-se em auscultar os seus *stakeholders* e saber quais as suas expectativas.

De destacar que, em 2008, no âmbito do trabalho de diagnóstico relativo ao desenvolvimento do Relatório de Sustentabilidade da APRAM, S.A., foram consultados vários *stakeholders*.

A APRAM, S.A. promove o relacionamento com os principais *stakeholders* através de vários canais de comunicação. Estes canais encontram-se descritos na tabela 12.

### **Princípio de actuação da APRAM, S.A.**

Promovemos o diálogo com os nossos *stakeholders* internos e externos, dando resposta às suas expectativas e criando sinergias para o desenvolvimento da RAM.

### **Principais desafios futuros**

- Assegurar a certificação de competências individuais dos colaboradores, necessárias ao desenvolvimento das respectivas funções;
- Reformular o Sistema de Avaliação de Desempenho, em concertação com os colaboradores e seus representantes;
- Incentivar a participação social dos colaboradores;
- Dar continuidade à política de saúde, higiene e segurança no trabalho;
- Adequar os planos de formação e gestão de expectativas às necessidades da empresa;
- Medir a satisfação dos clientes;
- Requalificar a zona marítima para a comunidade.

## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

Envolvimento com os <i>stakeholders</i>		
Grupo de <i>stakeholders</i>	Modo de relacionamento	Canais de comunicação
<b>Colaboradores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantir perspectivas de valorização profissional;</li> <li>• Promover a segurança dos colaboradores;</li> <li>• Garantir o bem-estar e a qualidade de vida;</li> <li>• Promover a participação dos colaboradores nas actividades desenvolvidas pela Empresa e na tomada de decisões.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intranet;</li> <li>• Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>• Eventos internos;</li> <li>• Reuniões periódicas;</li> <li>• Inquéritos de satisfação;</li> <li>• Painéis informativos.</li> </ul>
<b>Clientes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhorar a qualidade de serviço;</li> <li>• Apostar em novos mercados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reuniões periódicas;</li> <li>• Inquéritos de satisfação.</li> </ul>
<b>Accionista / Tutela</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumprir o contrato de gestão;</li> <li>• Aumentar a influência da APRAM, S.A. na tomada de decisões;</li> <li>• Colaborar na promoção do desenvolvimento sustentável na RAM.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assembleia-geral;</li> <li>• Relatório de Contas;</li> <li>• Reuniões periódicas.</li> </ul>
<b>Armadores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover ética e transparência nos negócios desenvolvidos;</li> <li>• Promover diálogo nos negócios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reuniões periódicas;</li> <li>• Visitas técnicas;</li> <li>• Inquéritos de satisfação;</li> <li>• Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>• Eventos internos.</li> </ul>
<b>Parceiros de negócio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover ética e transparência nos negócios desenvolvidos;</li> <li>• Promover diálogo nos negócios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatório de Contas;</li> <li>• Reuniões periódicas;</li> <li>• Inquéritos de satisfação;</li> <li>• Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>• Eventos internos.</li> </ul>
<b>Entidades reguladoras</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Colaborar em acções e actividades que promovam a integração porto-comunidade local;</li> <li>• Colaborar na elaboração de políticas do sector portuário.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatório de Contas;</li> <li>• Reuniões periódicas.</li> </ul>
<b>Agentes de navegação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover ética e transparência nos negócios desenvolvidos;</li> <li>• Promover diálogo nos negócios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relatório de Contas;</li> <li>• Reuniões periódicas;</li> <li>• Inquéritos de satisfação;</li> <li>• Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>• Eventos internos.</li> </ul>
<b>Transitários</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover ética e transparência nos negócios desenvolvidos;</li> <li>• Promover diálogo nos negócios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reuniões periódicas;</li> <li>• Visitas técnicas;</li> <li>• Inquéritos de satisfação;</li> <li>• Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>• Eventos internos.</li> </ul>
<b>Areeiros</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover ética e transparência nos negócios desenvolvidos;</li> <li>• Promover diálogo nos negócios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reuniões periódicas;</li> <li>• Visitas técnicas;</li> <li>• Inquéritos de satisfação;</li> <li>• Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>• Eventos internos.</li> </ul>

## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

8

Envolvimento com os <i>stakeholders</i>		
Grupo de <i>stakeholders</i>	Modo de relacionamento	Canais de comunicação
Sindicatos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover a concertação social;</li> <li>Envolver os colaboradores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eventos internos;</li> <li>Reuniões periódicas;</li> <li>Relatório e Contas.</li> </ul>
Comunidades locais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizar impactos negativos da actividade da APRAM, S.A.;</li> <li>Promover a responsabilidade social dos portos da Madeira;</li> <li>Promover o diálogo e transparência com as comunidades locais e as suas autarquias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eventos internos;</li> <li>Reuniões periódicas;</li> <li>Relatório e Contas.</li> </ul>
Concessionados	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria da eficiência operacional;</li> <li>Alargar políticas e boas práticas relacionadas com o desenvolvimento sustentável aos concessionados;</li> <li>Promover o diálogo e transparência.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reuniões periódicas;</li> <li>Visitas técnicas;</li> <li>Inquéritos de satisfação;</li> <li>Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>Eventos internos.</li> </ul>
Universidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partilha de experiência e know-how para melhorar o desempenho da APRAM S.A. e disponibilização de casos práticos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>Eventos internos;</li> <li>Reuniões periódicas.</li> </ul>
Associações e parceiros comerciais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecer parcerias para agilizar processos;</li> <li>Promover diálogo com estas entidades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relatório de Contas;</li> <li>Reuniões periódicas;</li> <li>Inquéritos de satisfação;</li> <li>Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>Eventos internos.</li> </ul>
Media	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover o diálogo com os meios de comunicação social;</li> <li>Interagir para melhorar esclarecimento sobre as actividades e posicionamento da APRAM, S.A.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Feiras e eventos sectoriais;</li> <li>Eventos internos.</li> </ul>

Tabela 12 – Relacionamento e principais canais de comunicação com os *stakeholders* da APRAM, S.A.

### 8.1. Relação com os Colaboradores

Enquanto empresa fundamental para o desenvolvimento da economia, quer como porta de entrada de mercadorias, quer como elemento essencial do turismo regional, a APRAM, S.A. contribui para a criação e manutenção de postos de trabalho na Região.

Os colaboradores da APRAM, S.A. são o seu principal recurso e fonte de valor. Assim sendo, o principal

objectivo, relativamente aos seus colaboradores, é privilegiar uma lógica de gestão de recursos mais participada, eficaz, eficiente e inovadora, fomentando a criação de novas oportunidades de desenvolvimento de competências.

A APRAM, S.A. considera da maior importância acompanhar e responder às expectativas dos seus colaboradores. Por esse motivo, o conselho de administração definiu um dia fixo, semanalmente,

## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

onde é feito o atendimento personalizado dos colaboradores. Adicionalmente, para a elaboração da estratégia de sustentabilidade que esteve na base deste relatório, envolveram-se os colaboradores

através da realização de *focus group*. Os principais resultados desse envolvimento estão presentes na tabela que se segue.

Principais resultados da escuta de <i>stakeholders</i> internos				
Dimensão	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
<b>Económica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nova Gare Marítima da Madeira;</li> <li>• Contribuição para o desenvolvimento económico da região (negócio dos cruzeiros e principal porta de entrada de mercadorias);</li> <li>• Nível do serviço prestado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exercício da actividade portuária deficitário;</li> <li>• Perda de receitas nos últimos anos;</li> <li>• Política de preços dos armadores;</li> <li>• Falta de estudos e planeamento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades com localização na nova gare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de geração de receitas na APRAM;</li> <li>• Perca de turismo;</li> <li>• Ruptura financeira;</li> <li>• Investimentos em obras que não trazem receitas no futuro.</li> </ul>
<b>Social – Interno</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boa política salarial;</li> <li>• Integração de estagiários;</li> <li>• Formação em HSST em todos os colaboradores;</li> <li>• Regalias fornecidas;</li> <li>• Boa relação entre colaboradores;</li> <li>• Estabilidade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formação deficitária no Porto Santo;</li> <li>• Regimes de contrato diferentes para colaboradores da APRAM, S.A. – regime de função pública e de CIT (Contrato Individual de Trabalho);</li> <li>• Modelo de avaliação de desempenho.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da comunicação interna;</li> <li>• Divulgação das directrizes e estratégia das actividades da Empresa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incerteza quanto ao futuro em termos de <i>Corporate Governance</i> da Empresa (se continua S.A. ou se passa a direcção regional).</li> </ul>
<b>Social - Externo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visitas de estudo das escolas;</li> <li>• Manutenção de pequenos portos e relevância para populações locais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Má comunicação sobre actividades participadas pela APRAM, S.A.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior envolvimento com a população residente nas zonas de pequenos portos;</li> <li>• Apoiar iniciativas relacionadas com o mar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de comunicação com as populações sobre as normas de segurança portuária (ISPS).</li> </ul>
<b>Ambiental</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lanchas de combate à poluição;</li> <li>• Meios para controlo de derrames;</li> <li>• Utilização de soluções que recorrem a energia solar;</li> <li>• Sistema de iluminação eficiente;</li> <li>• Monitorização dos sedimentos e da qualidade das águas portuárias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiscalização das quantidades de resíduos dos navios;</li> <li>• Falta de meios para algumas preocupações ambientais;</li> <li>• Falta de um plano de gestão de riscos ambientais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soluções de energias alternativas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riscos naturais.</li> </ul>

Tabela 13 – Principais resultados dos *focus group* realizados com colaboradores



## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

### 8.1.1. Caracterização dos Colaboradores da APRAM, S.A.

As profundas alterações estruturais nas entidades que antecederam à APRAM, S.A. e às competências atribuídas ao sector público portuário, aliadas às mudanças tecnológicas, contribuíram para uma enorme redução no número de efectivos. No período temporal em análise, o número de colaboradores da APRAM, S.A. situava-se, no final de 2009, em 177 colaboradores.

Os colaboradores da APRAM, S.A. são maioritariamente homens, devido ao historial masculino das profissões (pilotos, mestres de tráfego local, marinheiros, entre outros, etc.) e à estrutura de antiguidade da Empresa, com a dicotomia das profissões (operacionais – sexo masculino; administrativos – sexo feminino) apresentadas na tabela 15.

Distribuição dos colaboradores da APRAM, S.A. por género				
Género	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Homens (N.º)	131	134	131	-2,2%
Mulheres (N.º)	53	49	46	-6,1%
<b>Total</b>	<b>184</b>	<b>183</b>	<b>177</b>	<b>-3,3%</b>

Tabela 14 – Composição do quadro de pessoal da APRAM, S.A.

Apesar da desigual distribuição em termos de número, a APRAM, S.A. não exerce qualquer tipo de discriminação salarial entre homens e mulheres, sendo inclusive de realçar que o seu conselho de administração é maioritariamente composto por mulheres. Adicionalmente, numa política de não discriminação, a APRAM, S.A. integra nos seus quadros seis pessoas portadoras de deficiência. O regime jurídico laboral dos colaboradores é, genericamente, o constante do EPAP – Estatuto dos Trabalhadores das Administrações Portuárias, o qual consagra um regime de trabalho uniforme, abrangendo todos os trabalhadores, incluindo os que transitaram dos organismos que antecederam a APRAM, S.A. De realçar, que a maioria dos colaboradores em que se verificou esta transição mantém o vínculo à função pública (91,6%). No entanto, a partir de 1999, as admissões de pessoal passaram a ser efectuadas ao abrigo do regime jurídico do Contrato Individual de Trabalho (8,4%).

Note-se que todos colaboradores do Porto do Caniçal (8,5%) e do Porto do Porto Santo (14,7%) têm o vínculo de nomeação.

A antiguidade dos colaboradores é elevada devido ao enorme crescimento do sector público portuário na década de 80 e às atribuições da ex-Direcção Regional de Portos que, fruto da reestruturação portuária, se alteraram profundamente. De realçar,

Caracterização de colaboradores por género e por categoria profissional											
Género	Conselho de administração	GP1	GP2	GP3	GP4	GP5A	GP5B	GP6	Pilotos	Outro Pessoal	Total
Homens (N.º)	1	10	2	2	19	54	17	15	5	6	131
Mulheres (N.º)	2	9	0	0	1	25	0	8	0	1	46
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>79</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>177</b>

Tabela 15 – Caracterização de colaboradores por género e por categoria profissional, em 2008.

## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

o facto de que cerca de 71% dos colaboradores tem uma antiguidade acima dos 20 anos.

A estrutura habilitacional dos colaboradores da

APRAM, S.A. distribui-se de acordo com a Tabela 18. A APRAM, S.A. tem uma população com idade média de 47 anos. A distribuição de colaboradores por faixa etária encontra-se compilada na tabela 19.

Caracterização de colaboradores por tipo de contrato de trabalho e por categoria profissional											
Tipo de contrato de trabalho	Conselho de administração	GP1	GP2	GP3	GP4	GP5A	GP5B	GP6	Pilotos	Outro Pessoal	Total
Nomeação / Contrato individual de trabalho		19	2	2	19	79	17	23		5	166
Contrato de trabalho a termo certo					1						1
Outros (Eleição, requisição de outras empresas / organismos)	3									7	10
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>79</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>177</b>

Tabela 16 – Caracterização de colaboradores por tipo de contrato de trabalho e por categoria profissional, em 2008.

Estrutura de antiguidade de colaboradores por género				
Anos de permanência na Empresa	Homens	Mulheres	Total	Distribuição
Até 9 anos	12	4	16	9,0%
10-19	29	8	37	20,9%
20-29	83	31	114	64,4%
30-35	6	3	9	5,1%
Mais de 36	1	0	1	0,6%
<b>Total</b>	<b>131</b>	<b>46</b>	<b>177</b>	<b>100,0%</b>

Tabela 17 – Estrutura de antiguidade dos colaboradores da APRAM, S.A. por género, em 2008.

## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

8

Estrutura habilitacional dos colaboradores da APRAM, S.A. por género				
Grau de Escolaridade	Homens	Mulheres	Total	Distribuição
Ensino Primário	41	4	45	25,4%
Ensino Básico	35	9	44	24,9%
Ensino Básico	20	9	29	16,4%
Ensino Secundário	8	5	13	7,3%
Ensino Secundário	7	7	14	7,9%
Bacharelato	3	0	3	1,7%
Licenciatura	7	12	29	16,4%
<b>Total</b>	<b>131</b>	<b>46</b>	<b>177</b>	<b>100,0%</b>

Tabela 18 – Estrutura habilitacional dos colaboradores da APRAM, S.A. por género, em 2008.

Estrutura etária dos colaboradores por género				
Idade	Homens	Mulheres	Total	Distribuição
Até 29 anos		1	1	0,6%
30-39	16	3	19	10,7%
40-49	64	20	84	47,5%
50-59	47	20	67	37,9%
60 e mais	4	2	6	3,4%
<b>Total</b>	<b>131</b>	<b>46</b>	<b>177</b>	<b>100,0%</b>

Tabela 19 – Estrutura etária dos colaboradores da APRAM, S.A. em 2008

### 8.1.2. Atracção, Formação e Retenção de Talentos

De forma a reter os seus colaboradores, garantindo, simultaneamente, o cumprimento das obrigações legais e das necessidades da Empresa, a APRAM, S.A. procura adequar os planos de carreira e gestão de expectativas às necessidades da Empresa, assegurando a certificação de competências individuais necessárias ao desenvolvimento das

funções. De forma a incorporar e aperfeiçoar estas preocupações e atenta às especificidades do sector portuário, a APRAM, S.A. pretende reformular o seu sistema de avaliação de desempenho em concertação com os colaboradores e seus representantes. Para formar os seus colaboradores, a APRAM, S.A. desenvolve acções de valorização que permitem um melhor aproveitamento das competências existentes. Embora este ano tenha registado uma

## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

redução do número de acções de formação, este domínio deve ser encarado numa óptica plurianual, face ao investimento efectuado nos anos interiores. Destes, a destacar a formação ministrada a efectivos da Empresa para habilitação e certificação profissional nas carreiras marítimas, acções de formação de longa duração numa parceria entre a APRAM, S.A. e a Escola de Pescas e Marinha de

Comércio (entidade creditada pelo IPTM para a certificação profissional), bem como a formação em novas tecnologias e gestão de arquivo.

Esta formação incidu não só sobre questões associadas ao negócio, mas também incluiu temas relativos ao respeito com os direitos humanos, como se pode verificar na 23.

Percentagem de colaboradores que recebem regularmente análises de desempenho e de desenvolvimento da carreira				
	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Número de colaboradores avaliados	155	158	47	-70,3%
Número de colaboradores sujeito a avaliação	167	167	161	-4,2%

Tabela 20 – Percentagem de colaboradores com avaliação de desempenho

Total de acções de formação internas e externas				
Acções	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Total de acções	50	23	24	4,3%
Total de acções internas	19	8	6	-25,0%
Total de acções externas	31	15	18	20,0%

Tabela 21 – Acções de formação internas e externas ministradas a colaboradores da APRAM, S.A.

Participação dos colaboradores em acções de formação por categoria profissional										
	Conselho de administração	GP1	GP2	GP3	GP4	GP5A	GP5B	GP6	Pilotos	Total
N.º total de participantes	50	4	2	35	121	31	12	29	9	293
N.º de participantes em acções internas	37	2	2	22	109	25	11	27	8	43
N.º de participantes em acções externas	13	2	0	13	12	6	1	2	1	50
N.º total de horas	322	62,4	56	218	468	94,6	34,5	64	56	1375,5
N.º de horas em acções internas	123	8,4	5	43	371	80,6	16,5	57	16	720,5
N.º de horas em acções externas	199	54	51	175	97	14	18	7	40	655

Tabela 22 – Participação nas acções de formação por categoria profissional, em 2009



## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

A APRAM, S.A. preenche eventuais vagas com recurso preferencial a recrutamento interno, em especial para as carreiras marítimas, e permite a mudança de carreira para os colaboradores que adquiram competências compatíveis com os novos desempenhos.

As baixas taxas de rotatividade da APRAM, S.A. denotam uma estabilidade no seu quadro, revelando a satisfação dos colaboradores.

As saídas dos Homens verificaram-se, em duas situações nas faixas etárias 40/49 anos e nas restantes na faixa etária 50/59 anos; as das mulheres na faixa etária 60/64 anos, enquanto que a única en-

trada de um elemento para o destacamento da PSP está situado na faixa etária 45/49 anos.

### 8.1.3. Benefícios Sociais e Equilíbrio entre a Vida Profissional e Pessoal

A APRAM, S.A. mantém o regime de acção social através dos SSAP – Serviços Sociais da Administração Pública, o qual abrange 405 beneficiários, constituídos por trabalhadores activos e aposentados. Este regime materializa-se na concessão de subsídios de estudos e creches, de acordo com o rendimento per capita, e empréstimos em condições mais vantajosas para fazer face a despesas inesperadas.

Número total de horas de formação em políticas e procedimentos relativos aos Direitos Humanos <sup>1</sup>				
Acções	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Número de horas de formação	21	33	171	418,2%
Número de trabalhadores envolvidos	1	14	57	307,1%

Tabela 23 – Acções de formação em direitos humanos

Taxa de rotatividade por género				
	Género	2007	2008	2009
Entradas (N.º)	Homens	0	2	1
	Mulheres	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Saídas (N.º)	Homens	2	6	4
	Mulheres	0	0	3
	<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
Rotatividade (%)	Homens	0,5%	2,2%	2,8%
	Mulheres	0,0%	0,0%	1,7%
	<b>Total</b>	<b>0,5%</b>	<b>2,2%</b>	<b>4,5%</b>

Tabela 24 – Taxa de rotatividade da APRAM, S.A.

<sup>1</sup> Referente à implementação do Código ISPS - Não discriminação em função da raça sexo e idade.

## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS STAKEHOLDERS

Anualmente a Empresa realiza um convívio de Natal entre todos os seus colaboradores que prestam serviço nas várias infra-estruturas localizadas em diversos portos da região.

Além do contributo financeiro, são disponibilizadas instalações que servem a sede da Casa do Pessoal, bem como para a realização de eventos. São ainda facultados bens em espécie, como material de escritório, e é promovido o voluntariado dos colaboradores para a preparação e realização dos eventos.

De igual modo, são cedidas instalações ao Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações e Juntas Portuárias.

Evolução dos acidentes de trabalho				
	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Total Acidentes	18	13	9	-30,8%
N.º total de dias perdidos	514	945	1002	+6%

Tabela 25 – Acidentes em serviço dos colaboradores da APRAM, S.A.

De forma a permitir a conciliação da vida familiar com a vida laboral, os colaboradores têm flexibilidade na entrada de serviço, permitindo o acompanhamento de filhos e outros familiares. Esta flexibilidade é gerida através de um sistema de gestão de presenças, de forma a não implicar uma redução na qualidade do serviço prestado e garantir o atendimento público.

### 8.1.4. Higiene, Segurança e Saúde no Trabalho

A higiene, segurança e saúde no trabalho são da maior importância para a APRAM, S.A., atendendo à especificidade das funções desempenhadas pelos seus colaboradores, algumas das quais de grande exigência física.

Nota-se uma diferença na evolução entre o total de acidentes de trabalho e o número total de dias perdidos, que se deve principalmente à gravidade dos acidentes ocorridos e ao espaçamento no prazo das consultas facultadas pela Seguradoras para

Acidentes de trabalho em 2009				
	Total	Menos de 60 dias de baixa	60 dias ou mais de baixa	Mortes
Número Total Acidentes	9	4	5	0
Número de Acidentes sem baixa	0	0	0	0
Número de Acidentes com baixa	9	4	5	0
Número de dias perdidos com baixa	1002	215	787	0

Tabela 26 – Acidentes em serviço dos colaboradores da APRAM, S.A. em 2009

## ENVOLVIMENTO E CRIAÇÃO DE SINERGIAS COM OS *STAKEHOLDERS*

8

acompanhamento das situações resultantes dos acidentes de trabalho, como se pode verificar na tabela 26.

Os níveis registados estão acima do que é desejado pela APRAM, S.A., motivo pelo qual são efectuadas acções de formação e sensibilização para os riscos laborais e são disponibilizados diversos Equipamentos de Protecção Individual (EPI).

Em caso de ocorrência de acidente em serviço e de forma a garantir segurança financeira dos colaboradores, a APRAM, S.A. faz o pagamento directo das remunerações aos sinistrados subscritores da Caixa Geral de Aposentações (CGA), sendo, posteriormente, ressarcida dos valores através da companhia de seguros.

Além de garantir a higiene, saúde e segurança no ambiente de trabalho, a APRAM, S.A. promove acções de sensibilização no que respeita à saúde dos seus colaboradores, designadamente os malefícios do álcool e do tabaco.

De modo a garantir o trabalho em segurança, são efectuados testes de controlo de alcoolemia nos locais de trabalho.

Os colaboradores são sujeitos a consultas no âmbito da medicina no trabalho, complementadas pelos exames auxiliares de diagnóstico considerados necessários pelo médico do trabalho.

# EIXOS ESTRATÉGICOS







## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

A APRAM, S.A. desenvolve a sua actividade de acordo com exigentes critérios ambientais. Os compromissos da Empresa com a protecção ambiental não se limitam ao cumprimento da legislação nacional vigente, mas passam também por responsabilidades éticas relativamente à minimização do impacte ambiental das actividades portuárias.

Como entidade que tutela os portos da RAM, a APRAM, S.A. tem a seu cargo a responsabilidade de gerir os impactes ambientais das actividades portuárias. Neste âmbito, foram definidos os desafios ambientais mais relevantes para a APRAM, S.A., nomeadamente o consumo energético e as emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) associados à sua actividade, a gestão de consumos de água e de resíduos nos portos e a colaboração no controlo da qualidade das águas na sua área de jurisdição.

Ao apostar numa adequada gestão dos seus principais impactes ao nível ambiental, a APRAM, S.A. não só assegura benefícios directos para o ambiente, mas também para a própria organização, para a economia e, por conseguinte, para a sociedade em geral. Este aspecto é particularmente pertinente na RAM, região estritamente dependente do meio ambiente em que se insere.

### Princípio de actuação da APRAM, S.A.

A nossa actuação a nível ambiental é no sentido de reduzir os impactes das nossas actividades e sensibilizar a população da RAM.

### Destaques 2007-2009

- Monitorização ambiental do Porto do Porto Moniz;
- Início da monitorização ambiental do Porto do Caniçal;
- Elaboração dos Planos de Gestão de Resíduos do Porto do Caniçal e do Porto do Porto Santo.

### Principais desafios futuros

- Definir e estruturar políticas e práticas ambientais;
- Readaptar os Planos de Gestão de Resíduos;
- Promover a valorização ambiental dos Portos e zonas adjacentes;
- Promover boas práticas para a valorização ambiental;
- Prevenir, minimizar e combater a poluição nas áreas sob jurisdição da APRAM, S.A.;
- Colaborar no combate à poluição na RAM;
- Consciencializar e formar em questões ambientais a comunidade portuária e contribuir para a sensibilização da comunidade da RAM.



## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### Realização de Auditoria Ambiental às infra-estruturas portuárias da APRAM, S.A.

De modo a identificar os principais problemas ambientais associados às suas operações, efectuou-se em 2009 uma Auditoria Ambiental às instalações portuárias geridas pela APRAM, S.A.

No âmbito destas auditorias, foram definidos os seguintes objectivos:

- Garantir o cumprimento dos requisitos legais aplicáveis;
- Minimizar os impactos ambientais decorrentes das actividades portuárias;

- Promover, tanto quanto possível, a redução e reutilização dos resíduos;
- Prevenir situações de risco ambiental;
- Alterar o regulamento de exploração e adequar o tarifário para fazer face à necessidade de exportação de resíduos por a APRAM, S.A. se encontrar numa região insular.

Esta auditoria revelou uma franca evolução na qualidade dos procedimentos, nomeadamente ao nível do Caniçal e Porto Santo. Relativamente ao Funchal, a situação não é comparável uma vez que actualmente não existem contentores, mas trata-se de uma base para a próxima auditoria.

### 9.1. Eficiência Energética e Alterações Climáticas

A composição da atmosfera tem sofrido alterações significativas, resultantes das emissões directas de GEE. O sector dos transportes, onde se inclui o transporte marítimo, é um dos maiores consumidores de energia, sendo por isso um dos principais responsáveis pelo aumento das emissões de GEE verificadas nos últimos anos. No entanto, sendo o transporte marítimo um dos meios mais eficientes para o transporte de mercadorias, o Plano Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2006) prevê, até 2010, o aumento da circulação de mercadorias por via marítima.

Tratando-se de uma zona insular sem capacidade para ser auto-suficiente, a RAM é abastecida com mercadorias por via aérea e marítima. Com a previsão do aumento da circulação por via marítima, a APRAM, S.A. tem consciência que os consumos energéticos associados às suas operações poderão aumentar, sendo um dos grandes desafios da

Empresa para o futuro a promoção do aumento da eficiência energética.

#### 9.1.1. Consumos Energéticos

Os consumos directos de energia da APRAM, S.A. estão associados ao consumo de combustíveis líquidos, nomeadamente gasóleo e gasolina.

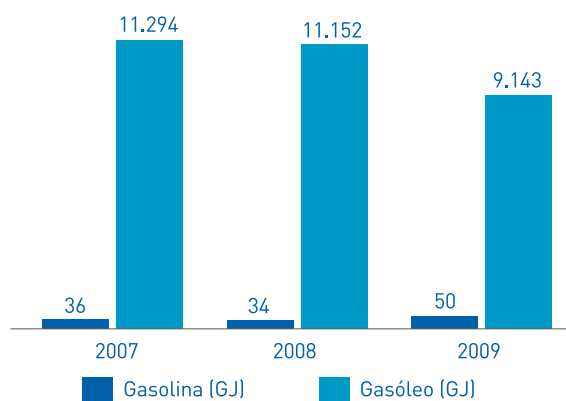


Gráfico 7 - Consumos de energia directa (GJ) associados à actividade da APRAM, S.A.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Os valores acima apresentados, em Giga Joules, tiveram em conta os factores de conversão que constam em anexo *Critérios de Cálculo de Indicadores*.

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### Redução dos consumos directos de energia da APRAM, S.A.

De modo a reduzir os consumos directos de energia, a APRAM, S.A., em 2010, dará início à renovação da frota automóvel, através da aquisição de viaturas com mais lugares e menos emissoras de emissão de GEE.

Em 2009, no caso do gasóleo, 83% dos consumos totais corresponderam ao abastecimento de rebocadores. As lanchas e equipamentos/viaturas apresentaram consumos muito inferiores, na ordem dos 10% e 7%, respectivamente. Analisando a variação entre 2007 e 2009, verifica-se uma tendência decrescente no consumo de gasóleo. As reduções verificadas no ano de 2009 devem-se, essencialmente, a operações de manutenção e à diminuição do número de deslocações entre portos que resulta da contínua alocação de equipamentos marítimos de apoio ao Porto do Funchal e ao Porto do Caniçal e também pelo facto das deslocações ao Porto do Porto Santo serem efectuadas por meios afectos ao Porto do Caniçal. Por outro lado, foi estabelecido um limite de 75% de carga quando não em manobra, e foram dadas estas indicações às tripulações para fazerem deslocações com menor consumo, nomeadamente com a utilização de meios de menor porte, sempre que possível.

Os consumos de gasolina, menos representativos do que os de gasóleo, mostram-se pouco variáveis ao longo de período temporal analisado e sem uma tendência definida. Relativamente ao consumo de gasolina, em 2009 verifica-se que 92% dos consumos totais se deveu ao abastecimento das viaturas e 8% ao abastecimento de botes e a consumos associados à máquina de raio-X usada na inspecção de bagagem. Houve um aumento do consumo deste

combustível em cerca de 47%, devido essencialmente ao aumento das tarefas de manutenção com o sistema de bóias oceanográficas e também com o facto de se ter recorrido à viatura do serviço do Porto do Funchal para deslocações ao Porto do Caniçal que geralmente eram efectuadas por outras viaturas.

Foram também analisados os consumos indirectos de energia da APRAM, S.A., associados aos consumos de energia eléctrica nas suas instalações e operações. Os resultados obtidos para o triénio 2007-2009 são apresentados no gráfico que se segue.

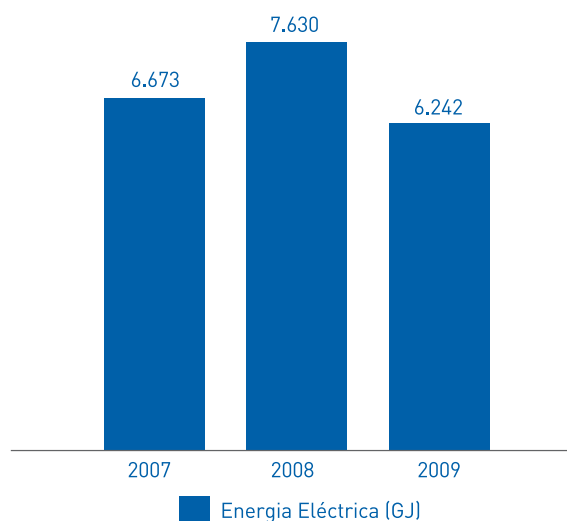


Gráfico 8 – Consumos de energia indirecta associados à actividade da APRAM, S.A.

Em 2008, houve um aumento de cerca de 9% dos consumos de electricidade, conseqüente do aumento da necessidade de refrigeração de mercadorias (contentores frigoríficos) e da implementação de um sistema de iluminação eléctrica exterior no porto do Caniçal. Em 2009, verificou-se uma redução de cerca de 18% no consumo de energia eléc-

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

trica, que se deve a:

- Redução de actividade dos serviços de manutenção do Porto do Funchal;
- Redução da iluminação na zona do cais Norte/Avenida Sá Carneiro;
- Redução da quantidade de energia fornecida a navios;
- Desactivação das torres de iluminação, no âmbito do projecto da nova Gare Marítima da Madeira.

A APRAM, S.A., num prazo de dois anos, prevê instalar equipamento adequado para reduzir a componente de energia reactiva na energia fornecida.

### 9.1.2. Emissões Gasosas

Aos consumos de energia, directos e indirectos, resultantes da actividade da APRAM, S.A. estão associadas a emissões de GEE. Para o cálculo das emissões directas, associadas ao consumo de gasolina e gasóleo nas operações da Empresa, foram utilizados os factores de emissão apresentados no anexo Critérios de Cálculo de Indicadores.

Para as emissões de GEE associadas aos consumos indirectos de energia, consequentes da utilização de energia eléctrica, foram utilizados os facto-

### Redução dos consumos indirectos de energia da APRAM, S.A.

A APRAM, S.A. tem promovido boas práticas para a redução dos consumos de energia indirecta associados à sua actividade. São de destacar:

- Substituição de lâmpadas incandescentes dos sistemas de iluminação das instalações por lâmpadas mais eficientes;
- Na construção da nova gare Marítima da Madeira, a iluminação exterior está a ser concretizada com recurso a LEDs.

res de emissão disponibilizados pela Empresa de Electricidade da Madeira (EEM) para a produção de electricidade na Madeira e em Porto Santo, apresentados, igualmente, no anexo supracitado.

Tendo em conta estes factores de emissão e os consumos energéticos acima determinados, foram contabilizadas as emissões directas (associadas aos consumos de gasóleo e gasolina) e as emissões indirectas (associadas aos consumos de electricidade), resultantes da actividade da APRAM, S.A. Por observação directa da tabela anterior, verifica-se que houve uma redução de cerca de 18,3% das emissões directas de GEE, devido à redução do consumo de gasóleo que se verificou em 2009. Em relação às emissões indirectas, o decréscimo registado deve-se à diminuição dos consumos de

Emissões de GEE associadas à actividade da APRAM, S.A.				
Tipo de emissões	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Emissões directas (ton. CO <sub>2</sub> eq)	838,2	827,7	676,6	-18,3%
Emissões indirectas (ton. CO <sub>2</sub> eq)	1.143,6	1.302,4	1.230,4	-5,5%
<b>Emissões totais de GEE (ton. CO<sub>2</sub>eq)</b>	<b>1.981,8</b>	<b>2.130,0</b>	<b>1.907</b>	<b>-10,5%</b>

Tabela 27 – Emissões de GEE imputáveis à actividade da APRAM SA

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

energia eléctrica registados em 2009. Em suma, as emissões de GEE afectas à actividade da APRAM, S.A. tiveram uma redução significativa de 10,5%. Contribuem também para as emissões de GEE imputáveis à actividade da APRAM, S.A., de forma indirecta, as deslocações de avião realizadas pelos seus colaboradores em serviços complementares à actividade.

Por observação da tabela 28, verifica-se um aumento das emissões indirectas de GEE associadas à deslocação de colaboradores em serviço oficial. Este aumento resulta fundamentalmente de dois factores: o incremento das acções de promoção externa e de participação da APRAM, S.A. em projectos comunitários de inovação tecnológica.

### 9.2. Gestão e Controlo da Qualidade da Água

#### 9.1.1. Consumo de Água

Os consumos de água associados à actividade da APRAM, S.A. estão, essencialmente, relacionados com a utilização da água nas suas instalações, com

os serviços prestados a navios (nomeadamente o abastecimento de água) e com a gestão dos espaços portuários (rega de espaços verdes).

A água utilizada nas actividades acima descritas é proveniente das redes dos sistemas de abastecimento público dos municípios onde os portos se encontram localizados. A tabela abaixo apresenta o resumo do consumo total de água da APRAM, S.A. para o triénio 2007-2009.

Por observação da tabela 29, pode constatar-se que houve uma redução de cerca de 27% dos consumos de água, entre 2008 e 2009. Esta redução é, em parte, reflexo do aumento do controlo dos consumos nos vários portos, maior controlo das perdas em linha, da diminuição de cerca de 12% da água fornecida a navios e optimização dos horários de rega no Porto do Caniçal.

Com o intuito de aumentar o controlo de consumo de água, em 2009, a APRAM, S.A. tomou as seguintes medidas:

- Instalação de contadores no estaleiro de Pescas do Caniçal;

Emissões de GEE indirectas associadas a deslocações de avião				
Tipo de emissões	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Distância percorrida (km)	215.872	133.510	228.147	70,9%
Total de emissões (ton CO <sub>2</sub> eq)	64,8	40,1	68,4	

Tabela 28 – Emissões de GEE associadas a deslocações de avião

Consumo de água				
Tipo de emissões	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Consumos de água (m <sup>3</sup> )	188.050	152.800	112.115	-26,7%

Tabela 29 – Consumos de água totais da APRAM, S.A.

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

- Eliminação das tomadas de água do cais de Pesca do Caniçal.

A APRAM, S.A., como medida de incentivo à escala de navios no porto do Funchal, fornece até 100 toneladas de água potável aos navios de passageiros atracados. Esta medida surge no âmbito do plano estratégico comercial da Empresa e tem como objectivo a manutenção e captação de novas rotas.

O total de água fornecida a navios, entre 2007 e 2009, é apresentado na tabela 30.

A redução de cerca de 12% de água fornecida a navios, prende-se essencialmente com uma cres-

cente preocupação ambiental por parte das companhias, procedendo à reutilização e dessalinização de parte da água consumida a bordo, que resulta numa menor necessidade de abastecimento de água potável no Porto do Funchal.

De salientar, que a análise à qualidade de água fornecida a estes navios é garantida pela IGA - Investimentos e Gestão de Água, S.A.

Em suma, fazendo um balanço dos três anos em análise, pode constatar-se que houve uma redução significativa da água consumida nas instalações e nos espaços geridos pela APRAM, S.A. em 2009.

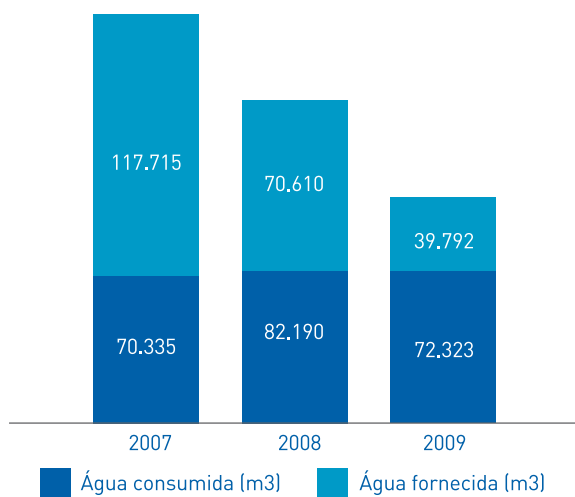


Gráfico 9 – Consumos de água totais da APRAM, S.A.

### 9.2.2. Controlo de Qualidade das Águas Superficiais

A carga poluente dos efluentes produzidos nos portos sob administração da APRAM, S.A. podem afectar de modo significativo a qualidade das águas superficiais na sua área de jurisdição, bem como nas áreas envolventes, por efeito de descargas não controladas ou sem qualquer tipo de tratamento. Tendo em conta este facto, a APRAM, S.A. é responsável por garantir que as águas residuais e demais efluentes gerados no porto são encaminhados para locais de tratamento adequados.

A APRAM, S.A. garante a análise da qualidade das águas através de estudos de monitorização aquando da construção de novas infra-estruturas. É tam-

Consumo de água				
Água fornecida a navios	2007	2008	2009	Var. 2007/2008
Água fornecida (m³)	70.335	82.190	72.323	-12,1%

Tabela 30 – Volumes de água fornecida a navios pela APRAM, S.A.



## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

bém objectivo da Empresa fomentar a limpeza das linhas de água na sua área de jurisdição, pelo que, no futuro, garantirá a monitorização da qualidade das águas nos portos sob sua administração.

### 9.3. Gestão de Resíduos nos Portos e em Alto-mar

Decorre do Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho, a obrigatoriedade de elaboração e aplicação de planos adequados de recepção e gestão de resíduos nos portos. Neste âmbito, foi desenvolvido, em 2005, o plano de gestão de resíduos do Porto do Funchal e, em 2007, os planos de gestão de resíduos dos Portos do Caniçal e de Porto Santo.

No âmbito do referido Decreto-Lei, os planos de gestão de resíduos abrangem:

- [artigo 3º, n.º 1. alínea a)]

*“...todos os navios que escalem ou operem em portos nacionais, incluindo embarcações de pesca e de recreio (...) com excepção dos navios de guerra, das unidades auxiliares de marinha e dos navios que, sendo propriedade de um Estado ou estando ao seu serviço, sejam utilizados unicamente para fins de serviço público não comercial”*

- [artigo 3º, n.º 1. alínea b)]

*“todos os portos nacionais habitualmente escalados pelos navios ou que operem os navios referidos na alínea anterior”.*

Os planos de gestão de resíduos elaborados para os portos da RAM abrangem também a recepção e gestão dos resíduos produzidos em porto, em resultado das seguintes actividades:

- Actividades portuárias de carga e descarga de mercadorias, incluindo as decorrentes das tarefas

de manutenção dos equipamentos usados nessas tarefas, sejam eles de movimentação vertical ou horizontal;

- Actividades comerciais e de restauração existentes ou a desenvolver nas áreas portuárias;
- Actividades marítimo-turísticas;
- Actividades culturais ou lúdicas que se venham a realizar com carácter regular ou esporádico na área dos portos.

Como objectivos dos planos de gestão de resíduos destacam-se ainda o aumento da protecção do meio marinho, da sua biodiversidade e a atribuição de responsabilidades às várias entidades intervenientes no processo, através da definição de procedimentos de gestão dos resíduos.

#### 9.3.1. Gestão de Resíduos Produzidos em Alto-mar

Numa área portuária podem ser encontrados sobretudo dois tipos de resíduos: resíduos urbanos ou equiparados e resíduos perigosos, divididos entre resíduos gerados na zona portuária e no interior das embarcações.

Com a convenção MARPOL 73/78, foram definidos os tipos de resíduos gerados no interior das embarcações que não podem ser descarregados para o meio marinho. Com esta inibição, as autoridades portuárias passaram a ser responsáveis por assegurar e disponibilizar meios de recepção adequados para os resíduos contemplados na convenção, de modo a garantir que os titulares ou operadores dos navios entreguem os resíduos gerados a bordo e os resíduos de carga.

No entanto, como consequência da readaptação

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

dos planos de gestão de resíduos, é compromisso futuro da Empresa a implementação de uma metodologia que permita quantificar o volume total de resíduos recebidos e recolhidos nas suas instalações portuárias, por tipologia de resíduo. Com a elaboração dos planos de gestão de resíduos, foram definidos os seguintes objectivos:

- Sensibilizar os agentes dos navios para a obrigatoriedade da entrega de efluentes gerados nas operações de lavagem dos tanques e porão;
- Garantir que as facilidades de recepção de resíduos são devidamente conhecidas por todos os agentes;
- Implementar equipamentos de recepção e tratamento de águas contaminadas aos navios; Implementar procedimentos adequados de carga e descarga de resíduos;
- Manter actualizados os planos de segurança na descarga de substâncias perigosas.

De salientar, que a entrega dos resíduos provenientes dos navios só pode ser recolhida em porto por entidades de gestão de resíduos devidamente licenciadas e autorizadas para o efeito.

Decorrente da auditoria efectuada, implementaram-se mecanismos de controlo da recepção de resíduos. Este sistema de recolha de informação foi posto em prática a partir de Setembro de 2009, pelo que os dados são reais entre 1 de Setembro e 31 de Dezembro de 2009. Para ter uma noção das quantidades anuais de recolha dos resíduos, foi realizada uma extrapolação para 12 meses, considerando que de Setembro a Abril o valor médio recolhido é semelhante e que de Maio a Agosto, o total recolhido corresponde ao total médio de um mês do período anterior. Admite-se que este valor poderá não ser comparável para os próximos anos,

Gestão de Resíduos Sólidos [m <sup>3</sup> ] <sup>3</sup>		
Tipo de resíduo recolhido	Valores reais	Valores extrapolados
	Setembro – Dezembro de 2009	2009
Papel e cartão	13,5	30,4
Vidro	23,0	51,8
Plástico	185,0	416,3
Indiferenciado	284,5	640,1
Restos de alimentos	58,0	130,5
Madeira	9,0	20,3
Cinzas	4,0	9,0
Metais	10,5	23,6

Tabela 31 – Gestão de resíduos recebidos pelos navios na APRAM, S.A.

<sup>3</sup> Estes resíduos foram descarregados pelos navios no Porto do Funchal entre Setembro e Dezembro de 2009

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

que corresponderão a valores reais anuais.

### 9.3.2. Gestão de Resíduos nos Espaços Portuários

Nos espaços portuários da APRAM, S.A. são, essencialmente, gerados resíduos nos edifícios administrativos, oficinas e áreas acessíveis ao público. Dos resíduos mais produzidos nas infra-estruturas portuárias destacam-se:

- **Resíduos urbanos ou equiparados:** papel, plásticos, resíduos orgânicos domésticos, vidro, resíduos gerados na limpeza das zonas portuárias que não estejam classificadas como perigosas, resíduos de limpeza nas zonas verdes, resíduos de entulho provenientes de obras de pequenas dimensões;
- **Resíduos perigosos:** óleos usados, gordura e lubrificantes, pilhas e baterias, lâmpadas fluorescentes, recipientes com restos de tinta, vernizes e solventes.

Na sequência da readaptação do plano de gestão de resíduos, é compromisso futuro da Empresa a implementação de uma metodologia que, além de aperfeiçoar os processos de triagem e gestão de resíduos, permita quantificar o volume total de resíduos produzidos nas suas instalações portuárias.

Com a readaptação dos planos de gestão de resíduos, a APRAM, S.A. definiu, para os resíduos produzidos nas instalações portuárias, os seguintes objectivos:

- Fomentar a realização de acções de sensibilização sobre a redução, reutilização e reciclagem dos resíduos junto da população, dos clientes, dos operadores e dos colaboradores;
- Promoção da adopção de medidas que contribu-

am para a redução do volume total de resíduos gerados.

### 9.4. Prevenção, Minimização e Combate à Poluição nas Áreas sob Jurisdição da APRAM, S.A.

As actividades portuárias podem afectar significativamente a qualidade das águas superficiais, nomeadamente devido a dragagens, obras de construção civil, derrames e fugas de óleos.

#### 9.4.1. Derrames

A ocorrência de derrames nas proximidades ou na própria área de jurisdição da APRAM, S.A. surge como um dos maiores riscos ambientais associados à sua actividade. No entanto, além dos problemas associados à contaminação do meio marinho, os derrames podem também acarretar consequências económicas significativas na RAM, associadas à restrição ou ao impedimento das actividades comerciais portuárias durante determinado período temporal.

Derrames significativos	2006	2007	2008	2009
Derrames de volume superior a 1000l	0	2	1	1

Tabela 32 – Derrames significativos na área de jurisdição da APRAM, S.A.

Em 2009, verificou-se a ocorrência de apenas um derrame significativo de hidrocarbonetos nas áreas sob jurisdição da APRAM, S.A. De referir que, tanto os derrames ocorridos em 2008, como o derrame verificado em 2009 não se encontram, directamente, associados à actividade da APRAM, S.A. É tam-

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

bém de salientar que este derrame materializou um exercício que estava planeado e que a resposta aplicada foi a que estava prevista nesse exercício.

A Empresa, consciente do seu papel aquando da ocorrência destes derrames e de modo a reduzir, tanto os níveis de contaminação dos aquíferos, como as consequências directas destes acidentes na fauna e na flora, tem investido em equipamentos e dispositivos de combate à poluição por hidrocarbonetos. Destaca-se a aquisição dos seguintes equipamentos:

- Duas lanchas de combate à poluição;
- Equipamentos de combate à poluição, nomeadamente barreiras, skimmers, bombas de água;
- Rebocadores preparados para o combate à poluição;
- Tanque flutuante de recolha de resíduos.

Ainda no âmbito do sistema de monitorização ambiental, a APRAM S.A. adquiriu bóias de detecção de hidrocarbonetos, as quais permitem o funcionamento de uma rede operativa de monitorização e controlo de contaminação marítima. Com este sistema é possível o alerta rápido no caso de derrames acidentais na zona marítima da Macaronésia, com especial incidência nas áreas portuárias.

A APRAM, S.A. tem também adquirido materiais que ajudam a responder prontamente no caso de ocorrência de derrames por hidrocarbonetos. Destes materiais há que destacar os absorventes, materiais hidrófobos que atraem os hidrocarbonetos, permitindo a sua separação da água poluída.

De destacar, também, a participação da APRAM, S.A. em projectos de carácter ambiental, tais como os realizados no âmbito do Interreg III B, nomeadamente os projectos GARP, ALERMARC, MACAIS e CLIMARCOST.

Combate à poluição				
Gastos no combate à poluição	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Absorventes (€)	-	5.393	4.684	-15,14

Tabela 33 – Materiais consumidos e gastos no combate à poluição

### Aquisição da embarcação de limpeza ECOMAR

A APRAM, S.A. adquiriu uma embarcação de limpeza e descontaminação, destinada aos portos e zonas de águas interiores. Trata-se de um catamarã de alumínio, cujo fluxo de água poluída por óleos e hidrocarbonetos passa por um separador, que permite a sua posterior armazenagem. O tanque de armazenagem tem uma capacidade de 1200 litros.

Esta embarcação revelou-se muito útil na recolha de detritos sólidos, arrastados por intensas chuvas na zona do Porto do Caniçal.



## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### Intervenção da APRAM, S.A. no exercício do Plano de Emergência do Aeroporto da Madeira

A APRAM, S.A. participou em 2009 num exercício levado a cabo pelo Aeroporto da Madeira com o objectivo de familiarizar os intervenientes com as acções descritas no Plano de Emergência. De acordo com o cenário do exercício a APRAM, S.A. participou com o rebocador “Ilhéu de Cima”, como meio envolvido no combate à poluição.



### Exercício de combate à poluição do mar e salvamento marítimo – MERO 2009

Realizou-se em Junho de 2009, na Praia do Garajau o exercício “Mero”. Este exercício de combate à poluição do mar por hidrocarbonetos e de salvamento marítimo, teve o nível de “exercício regional” e foi promovido e coordenado pela Direcção Geral de Autoridade Marítima enquadrado no Plano Nacional de Exercícios ao abrigo do Plano Mar Limpo. Este, é o Plano Nacional de Contingência em caso de incidente de poluição em espaços marítimos sob a jurisdição de Portugal e teve como objectivo treinar os meios da Marinha/Autoridade Marítima Nacional em coordenação com as autoridades da Região Autónoma da Madeira neste tipo de intervenção.

Participaram várias entidades no exercício “Mero 2009”, nomeadamente a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, que envolveu no exercício dois rebocadores e cerca de 20 colaboradores.

### 9.4.2. Águas de Lastro

Outra das questões-chave para o combate à poluição na área de jurisdição da APRAM, S.A. é a gestão adequada das águas de lastro provenientes de navios. As águas de lastro são águas recolhidas no mar e armazenadas em tanques nos porões dos navios, com o objectivo de lhes dar estabilidade quando estes se encontram a navegar sem carga. Em alto-mar, a água de lastro compensa o peso da carga e de combustível regulando a estabilidade do navio, mantendo as condições de segurança.

Uma vez que os portos da APRAM, S.A. são portos maioritariamente de importação, a deslastragem de navios na sua área de jurisdição é muito pouco significativa, pelo que os impactes que lhe estão associados são claramente inferiores a portos cuja actividade se centra essencialmente na exportação.

No ano de 2009, a APRAM, S.A. enviou um técnico a uma conferência de três dias em Londres, sobre as novas regras da IMO relativas às águas de lastro, com o objectivo de preparação para eventual legislação e meios de controlo. Desta conferência, resultaram propostas de alteração do regulamento de exploração a vigorar em 2010.

### 9.4.3. Dragagens

O porto do Funchal, dada a sua localização e as correntes marítimas, sofre os efeitos da deposição dos materiais carregados pelas ribeiras, que desaguam na enseada do Funchal, nomeadamente a ribeira de Santa Luzia, a ribeira de João Gomes e a ribeira de São João.

De modo a garantir as condições ideais de navegabilidade no acesso e manobra dos navios na sua área de jurisdição, a APRAM, S.A. procede à dra-



## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

gagem regular dos materiais depositados no fundo das bacias ou nos canais de acesso, de acordo com o plano de dragagens definido pela Empresa. Este plano abrange os dois locais considerados mais críticos:

- Bacia de manobra a leste do cais da cidade
- Zonas de cais a poente do cais da cidade

No plano acima referido, foi estipulado um volume de dragagem, no primeiro de caso de 10.000 metros cúbicos anual, enquanto que no segundo caso, se estipulou um volume máximo de dragagem semestral de 6.000 metros cúbicos. De salientar que são contudo efectuadas periodicamente sondagens, de modo a garantir que não são necessárias mais intervenções do que as definidas no plano.

No processo de caracterização dos materiais dragados estão envolvidas duas entidades com responsabilidades distintas, nomeadamente a Universidade da Madeira e o IPIMAR. A Universidade da Madeira tem como responsabilidade a definição dos métodos de recolha dos sedimentos e o IPIMAR efectua as análises químicas e respectiva caracterização dos sedimentos. Tendo em conta as amostras obtidas nestas caracterizações, é possível constatar que os sedimentos dragados apresentam, na sua grande maioria, uma composição predominantemente arenosa.

No caso do porto do Porto Santo, verifica-se que este não se trata de um porto com tendência para fenómenos de assoreamento. De qualquer forma, são necessárias algumas intervenções Relatório de Sustentabilidade APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A. | Draft | 83 periódicas de modo a garantir as cotas iniciais de projecto. As zonas de intervenção incidem, fundamentalmente, nas zonas de acostagem do molhe

principal. Assim, para o seu plano de dragagens foi estipulado um volume de dragagem bianual de 50.000 metros cúbicos, sendo o processo de caracterização dos materiais dragados análogo ao do Porto do Funchal.

### 9.5. Biodiversidade

O desempenho da actividade portuária pode trazer impactes significativos ao nível da biodiversidade, quer nas áreas sob jurisdição da APRAM S.A., quer nas áreas envolventes. A Empresa, consciente desta problemática, definiu as principais áreas de intervenção para redução das ameaças à biodiversidade.

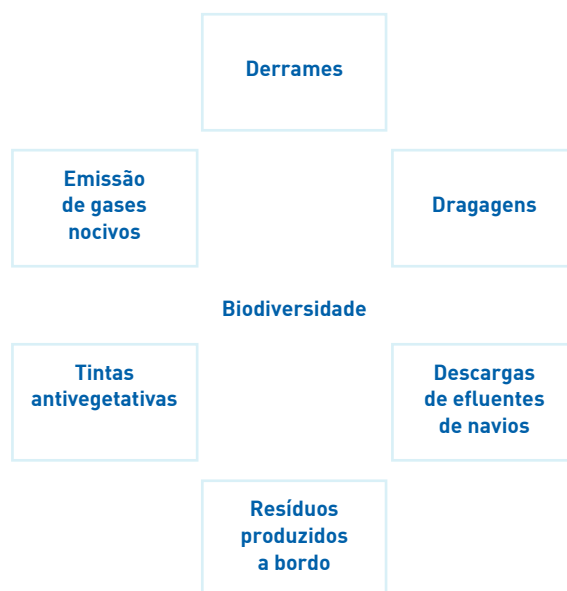


Figura 20 – Principais áreas de intervenção para redução das ameaças à biodiversidade

Tanto na vizinhança do porto do Funchal, como na do porto do Caniçal e do porto do Porto Santo, existem áreas de grande interesse natural que possuem regras de gestão próprias. Uma vez que se tratam de

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

zonas com um valioso património natural, onde se encontram espécies únicas no mundo, estas zonas são consideradas locais ambientalmente sensíveis.

Tendo em conta este facto, e no seguimento das auditorias ambientais efectuadas à APRAM, S.A., foram implementadas medidas de conservação da natureza e biodiversidade, a saber:

- Apoio a projectos de investigação científica nas áreas da oceanografia e das pescas;
- Colaboração com as entidades responsáveis na implementação de novas áreas marinhas de interesse natural e apoio às áreas naturais já existentes;
- Sensibilização dos colaboradores para a importância e conservação do património marinho, em particular nas zonas adjacentes aos portos.

De destacar que, na sequência do projecto Alermac, a APRAM S.A. tem mantido operacional uma bóia para monitorização de diversos parâmetros para determinar a qualidade da água, a direcção e intensidade da corrente, bem como um conjunto de dados meteorológicos.

Dispõe ainda de bóias para detecção de hidrocarbonetos que são um importante contributo para a protecção das águas dos Portos do Funchal e do Caniçal, que são zonas limítrofes à Reserva Natural Parcial do Garajau e ao Parque Natural da Madeira, na Ponta de São Lourenço.

### 9.6. Eco-eficiência no consumo de matérias-primas

O conceito de eco-eficiência tem sido aplicado em várias empresas de todos os sectores que pre-

tendem alcançar melhorias ao nível ambiental, potenciando benefícios a nível económico para a Empresa. Em suma, o objectivo da promoção da eco-eficiência nas empresas passa pela criação de valor, reduzindo o consumo de materiais e energia e, conseqüentemente, acarretando um menor impacte ambiental.

Na perspectiva de melhorar a sua performance e aplicar os princípios da eco-eficiência numa estratégia integrada, a APRAM, S.A. efectuou a monitorização do consumo de alguns dos recursos e produtos usados na sua actividade.

#### 9.6.1. Consumo de Materiais de Escritório

Nos edifícios administrativos da APRAM, S.A. são consumidos, essencialmente, papel virgem, consumíveis de informática (CD's e DVD's), rolos de *plotter* e tinteiros. A variação do consumo destes materiais, no triénio 2006-2008, pode ser observada na tabela que se segue.

Consumo de material de escritório				
Materiais consumidos	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Papel virgem (kg)	2.106,34	2.270,22	1.573,73	-30,7%
Consumíveis de informática (unidades)	211	143	195	36,4%
Rolos de <i>plotter</i> (unidades)	21	2	2	0%
Tinteiros (unidades)	170	197	250	26,9%

Tabela 34 – Consumos de material de escritório na APRAM, S.A.

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Pela análise da tabela anterior verifica-se uma redução do consumo de papel virgem, entre 2008 e 2009, na ordem dos 30%, devido essencialmente às impressões de documentos com várias páginas em formato de frente-e-verso e à remessa das entidades para as quais é possível dos documentos em formato digital.

O aumento do consumo de tinteiros deveu-se à impressão interna de documentos que anteriormente eram enviados para tipografia e que actualmente não se justifica, face aos novos meios de divulgação da informação e pelo reduzido número de exemplares produzidos.

No caso do consumo de rolos de *plotter*, a redução verificada entre 2007 e 2008 deveu-se à substituição da apresentação dos desenhos em papel, aquando da existência de concursos, por CD's ou equivalente.

### 9.6.2. Consumo de Óleos

No que respeita aos consumos de óleos associados à actividade da APRAM, S.A., foram monitorizados, para 2007, 2008 e 2009, os consumos de óleos em rebocadores e lanchas ao serviço da Empresa, encontrando-se compilados na tabela que se segue.

Consumo de óleos				
Equipamentos	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Rebocadores /Lanchas (l)	2.972	7.078	4.784	-32,4%

Tabela 35 – Consumo de óleos associados à actividade da APRAM, S.A.

Verifica-se que houve uma redução no consumo de óleos utilizados em equipamentos, entre 2008 e 2009. A redução no trem naval deve-se ao esforço dos serviços de manutenção conjugados com as orientações operacionais referidas em 9.1.1.

### 9.6.3. Consumo de Materiais de Construção

A APRAM, S.A. também monitoriza o consumo de materiais de construção que utiliza para a manutenção das suas instalações e reparações em espaços portuários. Estes consumos encontram-se compilados na tabela que se segue.

Consumo de matérias de construção				
Materiais consumidos	2007	2008	2009	Var. 2008/2009
Cimento (kg)	2.500,0	2.000,0	33,0	-98,4%
Areia (m3)	7,0	-	-	-
Ferro (kg)	135,0	145,0	43,0	-70,3%
Tintas (l)	1.944,5	3.881,3	1580,0	-59,3%
Diluyente (l)	160,0	296,0	191,0	-35,5%

Tabela 36 – Consumo de materiais de construção pela APRAM, S.A.

Observando a tabela anterior, verifica-se que houve uma redução considerável do consumo de dos vários tipos de material nas infra-estruturas e instalações da APRAM, S.A., em 2009. Esta redução deveu-se, essencialmente, à desactivação de instalações e com a sua futura passagem para a nova Gare Marítima da Madeira.

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### 9.7. Consciencialização e Formação em Ambiente da Comunidade Portuária e Contributo para a Sensibilização da RAM

A APRAM, S.A. acredita que uma das formas de promover o aumento do desempenho ambiental na sua actividade passa pela sensibilização e envolvimento da comunidade portuária nas principais questões ambientais. A melhoria da imagem institucional face à sociedade é conseguida através de uma melhoria da imagem interna e externa do porto, facilitando a integração na vizinhança e as relações com os diversos grupos de interesse na envolvente da área portuária.

Numa primeira fase, é objectivo da APRAM, S.A. identificar as principais necessidades dos seus colaboradores ao nível da sensibilização nas temáticas ambientais, de acordo com a sua actividade na Empresa, de forma a promover o aumento do desempenho ambiental nas tarefas que executam. Numa segunda fase, a médio prazo, a APRAM, S.A. pretende, conjuntamente com os demais parceiros, estender a sensibilização aos principais intervenientes da comunidade portuária.

Deste modo, a Empresa apostará numa estratégia de comunicação do seu desempenho ao nível ambiental e procurará aumentar o grau de divulgação das suas boas práticas ambientais.

De salientar que no âmbito do processo de monitorização do porto de abrigo da Costa Norte já foi incluída uma formação sobre Gestão Ambiental e Gestão de Resíduos na qual deverão participar técnicos da APRAM, S.A., da Direcção Regional das Pescas e da Câmara Municipal do Porto Moniz.

### CRITÉRIOS DE CÁLCULOS DE INDICADORES

#### AMBIENTAIS

#### Consumos de Energia Directa

Os consumos de energia directa referentes à utilização de gasóleo e gasolina nas actividades da APRAM, S.A. foram obtidos através do somatório de todas as facturas emitidas pelo fornecedor de combustíveis. Os factores de conversão utilizados constam da tabela que se segue.

Factores de conversão por tipo de fonte energética		
Tipo de consumo energético	Factor de conversão	Fonte
Gasolina	1kg – 0,0445GJ	Despacho N.º 17313/2008
Gasóleo	1kg – 0,0428GJ	Despacho N.º 17313/2008

Tabela 37 – Factores de conversão por tipo de fonte de energia directa

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### Consumos de Energia Indirecta

Os consumos de energia indirecta resultantes da energia eléctrica utilizada pela actividade da APRAM, S.A. foram obtidos através do somatório das facturas emitidas pelo fornecedor de energia eléctrica. O factor de conversão utilizado consta da tabela que se segue.

Factores de conversão por tipo de fonte energética		
Tipo de consumo energético	Factor de conversão	Fonte
Electricidade	1kWh – 0,0036GJ	GRI

Tabela 38 – Factores de conversão por tipo de fonte de energia indirecta

### Emissões de GEE

A estimativa das emissões de GEE afectas à actividade da APRAM, S.A. foi determinada tendo em

conta a metodologia definida pelo GHG Protocol, que permitiu considerar três âmbitos de emissão.

- Âmbito 1 – Emissões directas decorrentes da actividade da APRAM, S.A. associadas essencialmente aos consumos de combustíveis líquidos em equipamentos portuários e ao abastecimento das frotas automóvel e marítima próprias;
- Âmbito 2 – Emissões indirectas associadas à produção da energia eléctrica consumida pela APRAM, S.A.;
- Âmbito 3 – Emissões indirectas associadas a fontes que não são directamente controladas pela APRAM, S.A., nomeadamente viagens de avião.

Os factores de conversão utilizados encontram-se compilados na tabela que se segue. De salientar que, para a estimativa efectuada nos anos de 2006, 2007 e 2008, dada a indisponibilidade de dados, admitiu-se que os factores de emissão apresentados foram constantes ao longo dos anos em análise.

Factores de conversão por âmbito			
Âmbito	Fontes	Factor de emissão	Fonte
Âmbito 1	Gasolina	69,20 kg CO <sub>2</sub> eq/GJ	Despacho nº 17313/2008
	Gasóleo	74,00 kg CO <sub>2</sub> eq/GJ	Despacho nº 17313/2008
Âmbito 2	Electricidade (Madeira)	0,70 kg de CO <sub>2</sub> eq/kWh	Empresa de Electricidade da Madeira
	Electricidade (Porto Santo)	0,76 kg de CO <sub>2</sub> eq /kWh	Empresa de Electricidade da Madeira
Âmbito 3	Avião	0,30 kg de CO <sub>2</sub> eq /km	<i>Sustainable Travel Internacional</i>

Tabela 39 – Factores de emissão de GEE por âmbito



# CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

## Emissões de NO<sub>x</sub> e SO<sub>x</sub>

A estimativa das emissões de NO<sub>x</sub> e SO<sub>x</sub> foi determinada tendo em conta os consumos de electricidade associados à actividade da APRAM, S.A.

Os factores de conversão utilizados encontram-se compilados na tabela que se segue.

Factores de conversão por âmbito			
Local	Emissão	Factor de emissão	Fonte
Madeira	SO <sub>x</sub>	0,0035 kg/kWh	Empresa de Electricidade da Madeira
	NO <sub>x</sub>	0,0150 kg/kWh	
Porto Santo	SO <sub>x</sub>	0,0026 kg/kWh	Empresa de Electricidade da Madeira
	NO <sub>x</sub>	0,0134 kg/kWh	

Tabela 40 – Factores de emissão de SO<sub>2</sub> e de NO<sub>x</sub> por local

## Consumos de Água

Os consumos de água associados à actividade da APRAM, S.A. foram consolidados tendo em conta as facturas emitidas pelo fornecedor de água.

## Produção de Resíduos Sólidos

Foi realizada uma extrapolação para 12 meses a partir dos dados reais de Setembro a Dezembro de 2009, considerando que de Setembro a Abril o valor médio recolhido é semelhante e que de Maio a Agosto, o total recolhido corresponde ao total médio de um mês do período anterior.

## Consumos de Materiais

Os valores referentes às quantidades de materiais consumidos no decorrer da actividade da APRAM, S.A. foram consolidados tendo em conta as facturas emitidas pelos fornecedores.

## SOCIAIS

### Prazo de Pagamento a Fornecedores

Cálculo baseado na diferença de dias entre a data efectiva de pagamento e a data de emissão da factura registados em base de dados.

### Grupos Profissionais dos Colaboradores da APRAM, S.A.

As carreiras e categorias dos colaboradores da APRAM, S.A. são integradas em grupos profissionais, caracterizados a partir do respectivo conteúdo profissional genérico.

**GP 1** – Integra as carreiras técnica superior e oficial da marinha mercante;

**GP 2** – Integra as carreiras de técnico e engenheiro maquinista da marinha mercante;

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

**GP 3** – Integra a carreira de adjunto técnico;

**GP 4** – Integra as carreiras de mestre de tráfego local, motorista marítimo, fiscal técnico de obras e apetrechamento portuário, operador de sistemas e tesoureiro;

**GP 5 - A** – Integra as carreiras de operador de equipamento portuário, agente de exploração, operário qualificado, fiel de depósito, técnico auxiliar e técnico administrativo;

**GP 5 - B** – Integra as carreiras de ajudante de motorista marítimo marinho e operador de cais;

**GP 6** – Integra as carreiras de motorista de ligeiros, auxiliar de serviços, cantoneiro de limpeza, guarda portuário, telefonista rececionista, auxiliar de limpeza.

### Taxa de Rotatividade

Foi calculada com base no número médio de colaboradores que entraram e saíram da Empresa sobre o número total de colaboradores no final do ano (valor apresentado em percentagem).

### Taxa de Absentismo

Foi calculada com base nas horas perdidas sobre as horas trabalháveis.

### Número de Acidentes

É correspondente ao número de acidentes ocorridos participados ao seguro.

## CONTRIBUIÇÃO DA APRAM, S.A. PARA O DESEMPENHO AMBIENTAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

9

# GLOSSÁRIO

**Acidente de trabalho** – O sinistro, entendido como acontecimento súbito, sofrido pelo colaborador que se verifique no local e no tempo de trabalho.

**Alterações Climáticas** – Conjunto de alterações climáticas provocadas por emissões de gases de efeito de estufa (GEE).

**APRAM, S.A.** – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.

**Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)** – Instrumento de carácter preventivo da política do ambiente, sustentado na realização de estudos e consultas com efectiva participação pública e análise de possíveis alternativas, que tem por objecto a recolha de informação, identificação e previsão dos efeitos ambientais de determinados projectos, bem como a identificação e proposta de medidas que evitem, minimizem ou compensem esses efeitos, tendo em vista uma decisão sobre a viabilidade da execução de tais projectos e respectiva pós-avaliação.

**Benchmark** - Processo contínuo e sistemático, utilizado pelas empresas para melhorar a sua gestão mediante a realização de levantamentos, comparações e análises de políticas, produtos, programas e estratégias prestados por outras empresas (normalmente dentro do mesmo sector) reconhecidas como representantes das melhores práticas.

**Biodiversidade** – Também designada por diversidade biológica, contempla a variabilidade genética dentro de cada espécie e a diversidade total de espécies e de grupos funcionais, como habitats, ecossistemas e biomassa. O conceito de biodiversidade é, hoje em dia, amplamente utilizado pela sociedade em geral, existindo o reconhecimento generalizado de que a sua preservação é essencial para a humanidade, uma vez que desempenha um papel fundamental no funcionamento e equilíbrio dos ecossistemas e é fonte de alimentos, medicamentos e outros produtos necessários à nossa sobrevivência.

**CAIA** - Comissão de Avaliação de Impacto Ambiental.

**Desenvolvimento Sustentável** - Desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer as necessidades das gerações futuras. (Fonte: The Brundtland Report, UN World Commission on Environment and Development, 1987).

**Dióxido de Carbono Equivalente (CO<sub>2</sub>e)** – Medida utilizada para comparar as emissões de vários gases de efeito estufa baseado no potencial de aquecimento global de cada um.

**Eco-eficiência** – numa dada actividade, a eco-eficiência trata-se da obtenção de uma melhor produção e resultados, com o consumo de menos recursos e resíduos, de forma a reduzir o impacto ambiental dessa actividade, assim como o consumo de recursos naturais.

**Efeito de Estufa** – processo natural que ocorre quando uma parte da radiação solar reflectida pela superfície terrestre é absorvida por determinados gases presentes na atmosfera, aumentando a temperatura do planeta. Se não existisse efeito de estufa, a temperatura à superfície da Terra seria em média cerca de 34°C mais fria do que é hoje, inviabilizando a vida como a conhecemos. No entanto, a poluição dos últimos duzentos anos tornou a camada de gases de efeito de estufa (GEE) existentes na atmosfera mais espessa, nomeadamente devido às emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) e CFCs, provocando um aumento preocupante do efeito de estufa e, consequentemente, da temperatura terrestre. (Ver aquecimento global e gases de efeito de estufa).

**Eficiência energética** – Razão entre a energia útil/utilizada e a energia consumida ou recebida, indicando a qualidade de um processo a nível energético.

**Emissões directas** – emissões que ocorrem em fontes que são propriedade da Empresa.

**Emissões indirectas** – Emissões associadas à produção de electricidade adquirida a terceiros e consumida em equipamentos/instalações da Empresa.

**Energias renováveis** – Energia obtida de origens con-

sideradas essencialmente inesgotáveis, contrariamente aos combustíveis fósseis. Inclui a hidroelétrica convencional, biocombustíveis, biogás, biomassa, geotérmica, eólica, fotovoltaica e térmica solar.

**Focus group** – técnica de pesquisa qualitativa de carácter exploratório utilizada para a avaliação da atitude de um grupo de pessoas relativamente a um produto, serviço, Empresa ou conceito.

**GEE** - Gases com Efeito de Estufa (componentes gasosos da atmosfera responsáveis pelo fenómeno de aquecimento global).

**Global Reporting Initiative (GRI)** - Instituição global e independente que desenvolve uma estrutura mundial de directrizes de relato, permitindo às empresas preparar relatórios sobre o seu desempenho económico, ambiental e social.

**Impacte ambiental** – Conjunto de alterações favoráveis e desfavoráveis produzidas em parâmetros ambientais e sociais, num determinado período de tempo e numa determinada área (situação de referência), resultantes da realização de um projecto, comparadas com a situação que ocorreria, nesse período de tempo e nessa área, se esse projecto não viesse a ter lugar.

**Impacte directo** – Impacte resultante de acções do projecto, através de uma relação causa efeito simples (ex: emissões directas).

**Impacte indirecto** – Impacte resultante de efeitos do projecto e não directamente resultante de acções do projecto, podendo, regra geral, estabelecer-se uma cadeia de causas-efeitos iniciada num impacte directo (ex: emissões indirectas).

**Medida de minimização** – acção destinada a diminuir ou anular os efeitos negativos sobre o ambiente, resultante da implementação do projecto e sua exploração. O cumprimento de requisitos legais não se afigura como elegível enquanto medida de minimização, constituindo-se como medidas de minimização as estratégias definidas para alcançar esses objectivos legalmente regulamentados.

**ONU** – Organização das Nações Unidas.

**PDES** - Plano de Desenvolvimento Económico e Social.

Pessoal técnico de pilotagem – profissionais aptos para o exercício da pilotagem nos portos e barras, devidamente habilitados e com experiência na condução e manobra de navios em águas restritas e conhecedores das características físicas locais e das disposições legais e regulamentares aplicáveis.

**RAM** – Região Autónoma da Madeira.

**Resíduos** – Todos os materiais não desejados, considerados já sem valor de comercialização ou inúteis, que são rejeitados e despejados no ambiente.

**Stakeholder** – termo inglês utilizado para representar as partes envolvidas associadas à actividade de determinada empresa e todos aqueles sobre os quais a Empresa tem qualquer tipo de influência. Este termo é bastante utilizado num contexto de responsabilidade social e representa todos os “actores” da Empresa (colaboradores, clientes, fornecedores, accionistas e administradores), os “observadores” (o Estado, os Sindicatos, as instituições e a comunicação social) e a sociedade civil (associações da região onde está implantada a Empresa).

**SWOT** - Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats (Pontos fortes, pontos fracos, desafios e ameaças).



## TABELA GRI

Perfil		
1	Estratégia e Análise	Localização – Avaliação
1.1	Declaração do Presidente	Mensagem do Conselho de Administração
1.2	Descrição dos principais impactos, riscos e oportunidades	4.1
2	Perfil Organizacional	Localização – Avaliação
2.1	Nome da organização	Sobre o relatório
2.2	Principais marcas, produtos e/ou serviços	2.
2.3	Estrutura operacional da organização e principais divisões, operadoras, subsidiárias e <i>joint ventures</i>	3.
2.4	Localização da sede social da organização	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A. Av. Sá Carneiro n.3, 4 e 5 9004-518 Funchal
2.5	Número e nome de países em que a organização opera	Infografia
2.6	Tipo e natureza jurídica da propriedade	Sociedade Anónima de Capitais Públicos
2.7	Mercados abrangidos (incluindo discriminação geográfica, sectores atendidos e tipos de clientes/beneficiários)	Infografia; 1.4.; 2.; 5.
2.8	Dimensão da organização	Infografia
2.9	Principais mudanças durante o período coberto pelo relatório	N.A.
2.10	Prémios recebidos no período coberto pelo relatório	5.5.
3	Parametros para o Relatório	Localização – Avaliação
	<b>Perfil do Relatório</b>	
3.1	Período coberto pelo relatório	Sobre o relatório
3.2	Data do último relatório publicado	N.A.
3.3	Ciclo de publicação de relatórios	Anual
3.4	Contacto para questões referentes ao relatório ou ao seu conteúdo	E-mail geral: portosdamadeira@apram.pt

## TABELA GRI

Âmbito e limite do Relatório		
3.5	Processo para a definição do conteúdo do relatório	Sobre o relatório
3.6	Limite do relatório	Sobre o relatório
3.7	Declaração sobre quaisquer limitações específicas quanto ao âmbito ou ao limite do relatório	Sobre o relatório
3.8	Base para a elaboração do relatório no que se refere a <i>joint ventures</i> , subsidiárias, instalações arrendadas, operações atribuídas a serviços externos e outras entidades, passíveis de afectar significativamente a comparação entre diferentes períodos e/ou organizações.	N.A.
3.9	Técnicas de medição de dados e as bases de cálculos, incluindo hipóteses e técnicas subjacentes às estimativas aplicadas à compilação dos indicadores e de outras informações contidas no relatório.	Crítérios de Cálculos de Indicadores
3.10	Explicação do efeito de quaisquer reformulações de informações existentes em relatórios anteriores e as razões para tais reformulações	N.A.
3.11	Mudanças significativas em comparação com anos anteriores, no âmbito, limite ou métodos de medição aplicados.	N.A.
Sumário de Conteúdo do GRI		
3.12	Sumário do conteúdo da GRI	Presente tabela
3.13	Política e prática actual relativa à busca de verificação externa para o relatório	Não foi solicitada a verificação externa do relatório.
<b>4</b>	<b>Governancia, Compromissos e Envolvimento</b>	<b>Localização – Avaliação</b>
Governança		
4.1	Estrutura de governação da organização, incluindo comissões subordinadas ao órgão de governação hierarquicamente mais elevado e com responsabilidade por tarefas específicas, tais como a definição da estratégia ou a supervisão da organização.	3.1.2.
4.2	O Presidente do órgão de governação hierarquicamente mais elevado é, simultaneamente, um director executivo (e, nesse caso, quais as suas funções no âmbito da gestão da organização e as razões para esta composição).	3.1.2.2.
4.3	Número de membros do órgão de governação hierarquicamente mais elevado que são independentes e/ou membros não executivos.	3.1.2.2.

## TABELA GRI

4.4	Mecanismos que permitam a accionistas e funcionários transmitirem recomendações ou orientações ao órgão de governação hierarquicamente mais elevado.	N.D.
4.5	Relação entre remuneração dos membros do órgão de governação hierarquicamente mais elevado, dos directores de topo e dos executivos.	N.D.
4.6	Processos ao dispor do órgão de governação hierarquicamente mais elevado para evitar a ocorrência de conflitos de interesse.	N.D.
4.7	Processo para determinação das qualificações e competências exigidas aos membros do órgão de governação hierarquicamente mais elevado para definir a estratégia da organização relativamente às questões ligadas ao desempenho económico, ambiental e social.	N.D.
4.8	Declarações de missão e valores, códigos de conduta e princípios internos relevantes para o desempenho económico, ambiental e social, assim como a fase de implementação.	1.
4.9	Procedimentos do órgão de governação hierarquicamente mais elevado para supervisionar a forma como a organização identifica e gere o seu desempenho económico, ambiental e social, a identificação e a gestão de riscos e oportunidades relevantes, bem como a adesão ou conformidade com as normas internacionalmente aceites, códigos de conduta e princípios.	N.D.
4.10	Processos para avaliação do desempenho do órgão de governação hierarquicamente mais elevado, especialmente em relação ao desempenho económico, ambiental e social.	N.D.
	<b>Compromissos com Iniciativas Externas</b>	
4.11	Explicação sobre se o princípio da precaução é abordado pela organização e de que forma.	6.
4.12	Cartas, princípios ou outras iniciativas desenvolvidas externamente de carácter económico, ambiental e social que a organização subscreve ou defende.	6.2.1.; 7.2.
4.13	Participação significativa em associações e/ou organizações de defesa nacionais/internacionais	5.7.;5.8.
	<b>Envolvimento dos Stakeholders</b>	
4.14	Relação de grupos de <i>stakeholders</i> envolvidos pela organização	4.1.2.
4.15	Base para a identificação e selecção de <i>stakeholders</i>	4.1.2.
4.16	Abordagens para o envolvimento dos <i>stakeholders</i> , incluindo a frequência de envolvimento por tipo e por grupos de <i>stakeholders</i>	8.

## TABELA GRI

4.17	Principais temas e preocupações que foram levantados por meio do envolvimento dos <i>stakeholders</i> e que medidas a organização tem adoptado para tratá-los	4.1.2.		
Desempenho Económico				
	<b>Indicadores de Desempenho</b>	<b>Essência - Acessório</b>	<b>Localização - Avaliação</b>	<b>Estado</b>
EC1	Valor económico directo gerado e distribuído, incluindo receitas, custos operacionais, indemnizações a trabalhadores, donativos e outros investimentos na comunidade, lucros não distribuídos e pagamentos a investidores e governos.	E	5.2.1.	R.T.
EC2	Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades para as actividades da organização, devido às alterações climáticas.	E	N.D.	-
EC3	Cobertura das obrigações referentes ao plano de benefícios definidos pela organização.	E	2007   516.160 € 2008   268.240 € 2009   117.495 €	R.T.
EC4	Apoio financeiro significativo recebido do governo.	E	7.2.	R.T.
EC5	Rácio entre o salário mais baixo e o salário mínimo local, nas unidades operacionais importantes.	A	2007   2,3 2008   2,2 2009   2,2	R.T.
EC6	Políticas, práticas e proporção de custos com fornecedores locais, em unidades operacionais importantes.	E	5.1.; 5.6.	R.T.
EC7	Procedimentos para contratação local e proporção de cargos de gestão de topo ocupado por indivíduos provenientes da comunidade local, nas unidades operacionais mais importantes.	E	N.D.	-
EC8	Desenvolvimento e impacto dos investimentos em infra-estruturas e serviços que visam essencialmente o benefício público através de envolvimento comercial, em géneros ou pro bono.	E	5.2.1.; 5.2.2.	R.T.
EC9	Descrição e análise dos Impactes Económicos Indirectos mais significativos, incluindo a sua extensão.	A	5.1.; 7.3.	R.T.

## TABELA GRI

Desempenho Ambiental				
	Indicadores de Desempenho	Essência - Acessório	Localização - Avaliação	Estado
EN1	Materiais utilizadas, por peso ou por volume.	E	9.6.	R.T.
EN2	Percentagem de materiais utilizadas que são provenientes de reciclagem.	E	Zero	-
EN3	Consumo directo de energia, discriminado por fonte de energia primária.	E	9.1.1.	R.T.
EN4	Consumo indirecto de energia, discriminado por fonte primária.	E	9.1.1.	R.P.
EN5	Total de poupança de energia devido a melhorias na conservação e na eficiência.	A	N.D.	-
EN6	Iniciativas para fornecer produtos e serviços baseados na eficiência energética ou nas energias renováveis, e reduções no consumo de energia em resultado dessas iniciativas.	A	N.D.	-
EN7	Iniciativas para reduzir o consumo indirecto de energia e reduções alcançadas.	A	9.1.	R.P.
EN8	Consumo total de água, por fonte.	E	9.2.1.	R.T.
EN9	Recursos hídricos significativamente afectadas pelo consumo de água.	A	N.D.	-
EN10	Percentagem e volume total de água reciclada e reutilizada.	A	Zero	-
EN11	Localização e área dos terrenos pertencentes, arrendados ou administrados pela organização, no interior de zonas protegidas, ou a elas adjacentes, e em áreas de alto índice de biodiversidade fora das zonas protegidas.	E	N.D.	-
EN12	Descrição dos impactes significativos de actividades, produtos e serviços sobre a biodiversidade das áreas protegidas e sobre as áreas de alto índice de biodiversidade fora das áreas protegidas.	E	9.5.	R.P.
EN13	Habitats protegidos ou recuperados.	A	N.D.	-
EN14	Estratégias e programas, actuais e futuros, de gestão de impactes na biodiversidade.	A	Zero	-
EN15	Número de espécies, na Lista Vermelha da IUCN e na lista nacional de conservação das espécies, com habitats em áreas afectadas por operações, discriminadas por nível de risco de extinção.	A	N.D.	-



## TABELA GRI

EN16	Emissões totais directas e indirectas de gases com efeito de estufa, por peso.	E	9.1.2.	R.T.
EN17	Outras emissões indirectas relevantes de gases com efeito de estufa, por peso.	E	9.1.2.	R.T.
EN18	Iniciativas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, assim como reduções alcançadas.	A	N.D.	-
EN19	Emissão de substâncias destruidoras da camada de ozono, por peso.	E	N.A.	-
EN20	NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> e outras emissões atmosféricas significativas, por tipo e por peso.	E	SO <sub>x</sub> – 10 toneladas NO <sub>x</sub> – 25 toneladas	R.P.
EN21	Descarga total de água, por qualidade e destino.	E	N.D.	
EN22	Quantidade total de resíduos, por tipo e método de eliminação.	E	N.D.	
EN23	Número e volume total de derrames significativos.	E	9.4.1.	R.T.
EN24	Peso dos resíduos transportados, importados, exportados ou tratados, considerados perigosos nos termos da Convenção de Basileia – Anexos I, II, III e VIII, e percentagem de resíduos transportados por navio, a nível internacional.	A	N.A.	-
EN25	Identidade, dimensão, estatuto de protecção e valor para a biodiversidade dos recursos hídricos e respectivos habitats, afectados de forma significativa pelas descargas de água e escoamento superficial.	A	N.D.	-
EN26	Iniciativas para mitigar os impactes ambientais de produtos e serviços e grau de redução do impacte.	E	N.D.	-
EN27	Percentagem recuperada de produtos vendidos e respectivas embalagens, por categoria.	E	N.A.	-
EN28	Montantes envolvidos no pagamento de coimas significativas e o número total de sanções não-monetárias por incumprimento das leis e regulamentos ambientais.	E	Zero	R.T.
EN29	Impactes ambientais significativos, resultantes do transporte de produtos e outros bens ou matérias-primas utilizados nas operações da organização, bem como o transporte de funcionários.	A	N.D.	-
EN30	Total de custos e investimentos com a protecção ambiental, por tipo.	A	N.D.	-

## TABELA GRI

Práticas de Trabalho e Trabalho Digno				
	Indicadores de Desempenho	Essência - Acessório	Localização - Avaliação	Estado
LA1	Discrimine a mão-de-obra total, por tipo de emprego, por contrato de trabalho e por região.	E	8.1.1.	R.T.
LA2	Número de colaboradores e respectiva taxa de rotatividade, por faixa etária, género e região.	E	8.1.1.; 8.1.2.	R.T.
LA3	Benefícios assegurados aos funcionários a tempo inteiro que não são concedidos a funcionários temporário ou a tempo parcial.	A	N.A.	-
LA4	Percentagem de trabalhadores abrangidos por acordos de contratação colectiva.	E	N.A.	-
LA5	Prazos mínimos de notificação prévia em relação a mudanças operacionais, incluindo se esse procedimento é mencionado nos acordos de contratação colectiva.	E	N.D.	-
LA6	Percentagem da totalidade da mão-de-obra representada em comissões formais de segurança e saúde, que ajudam na acompanhamento e aconselhamento sobre programas de segurança e saúde ocupacional.	A	8.1.4.	R.T.
LA7	Taxa de lesões, doenças profissionais, dias perdidos, absentismo e óbitos relacionados com o trabalho, por região.	E	8.1.4.	R.T.
LA8	Programas em curso de educação, formação, aconselhamento, prevenção e controlo de risco, em curso, para garantir assistência aos trabalhadores, às suas famílias ou aos membros da comunidade afectados por doenças graves.	E	8.1.4.	R.T.
LA9	Tópicos relativos a saúde e segurança, abrangidos por acordos formais com sindicatos.	A	N.D.	-
LA10	Média de horas de formação, por ano, por colaborador e por categoria de funções.	E	8.1.2.	R.P.
LA11	Programas para a gestão de competências e aprendizagem contínua que apoiam a continuidade empregabilidade dos funcionários e para a gestão de carreira.	A	8.1.2.	R.T.
LA12	Percentagem de funcionários que recebem, regularmente, análises de desempenho e de desenvolvimento da carreira.	A	8.1.1.	R.T.

## TABELA GRI

LA13	Composição dos órgãos sociais da empresa e relação dos trabalhadores por categoria, de acordo com o género, a faixa etária, as minorias e outros indicadores de diversidade.	E	8.1.1.	R.P.
LA14	Discriminação do rácio do salário base entre homens e mulheres, por categoria de funções.	E	8.1.1.	R.T.
<b>Direitos Humanos</b>				
	<b>Indicadores de Desempenho</b>	<b>Essência - Acessório</b>	<b>Localização - Avaliação</b>	<b>Estado</b>
HR 1	Percentagem e número total de contratos de investimento significativos que incluam cláusulas referentes aos direitos humanos ou que foram submetidos a análise referentes aos direitos humanos.	E	N.D.	-
HR2	Percentagem dos principais fornecedores e empresas contratadas que foram submetidos a avaliações relativas a direitos humanos e medidas tomadas.	E	5.6.	R.P.
HR3	Número total de horas de formação em políticas e procedimentos relativos a aspectos dos direitos humanos relevantes para as operações, incluindo a percentagem de funcionários que beneficiaram de formação.	A	8.1.2.	R.T.
HR4	Número total de casos de discriminação e ações tomadas.	E	8.1.1.	R.T.
HR 5	Casos em que exista um risco significativo de impedimento ao livre exercício da liberdade de associação e realização de acordos de contratação colectiva, e medidas que contribuam para a sua eliminação.	E	N.A.	-
HR 6	Casos em que exista um risco significativo de ocorrência de trabalho infantil, e medidas que contribuam para a sua eliminação.	E	N.A.	-
HR 7	Casos em que exista um risco significativo de ocorrência de trabalho forçado ou escravo, e medidas que contribuam para a sua eliminação.	E	N.A.	-
HR8	Percentagem do pessoal de segurança submetido a formação nas políticas ou procedimentos da organização, relativos aos direitos humanos, e que são relevantes para as operações.	A	8.1.2.	R.T.
HR9	Número total de Incidentes que envolvam a violação dos direitos dos povos indígenas e ações tomadas.	A	N.A.	-

## TABELA GRI

Sociedade				
	Indicadores de Desempenho	Essência - Acessório	Localização - Avaliação	Estado
S01	Natureza, âmbito e eficácia de quaisquer programas e práticas para avaliar e gerir os impactes das operações nas comunidades, incluindo no momento da sua instalação durante a operação e no momento da retirada.	E	N.A.	-
S02	Percentagem e número total de unidades de negócio alvo de análise de riscos à corrupção.	E	Zero	-
S03	Percentagem de trabalhadores que tenham efectuado formação nas políticas e práticas de anti-corrupção da organização.	E	Zero	-
S04	Medidas tomadas em resposta a casos de corrupção.	E	Não existem casos de corrupção	-
S05	Posições quanto a políticas públicas e participação na elaboração de políticas públicas e em grupos de pressão.	E	5.3.	R.T.
S06	Valor total das contribuições financeiras ou em espécie a partidos políticos, políticos ou a instituições relacionadas, discriminadas por país.	A	Zero	-
S07	Número total de acções judiciais por concorrência desleal, antitrust e práticas de monopólio, bem como os seus resultados.	A	N.E.	-
S08	Montantes das coimas significativas e número total de sanções não monetárias por incumprimento das leis e regulamentos.	E	Zero	-
Responsabilidade pelo Produto				
	Indicadores de Desempenho	Essência - Acessório	Localização - Avaliação	Estado
PR1	Ciclos de vida dos produtos e serviços em que os impactes de saúde e segurança são avaliados com o objectivo de efectuar melhorias, bem como a percentagem das principais categorias de produtos e serviços sujeitas a tais procedimentos.	E	N.D.	-
PR2	Número total de incidentes resultantes da não-conformidade com os regulamentos e códigos voluntários relativos aos impactes, na saúde e segurança, dos produtos e serviços durante o respectivo ciclo de vida, discriminado por tipo de resultado.	A	N.D.	-

## TABELA GRI

PR3	Tipo de informação sobre produtos e serviços exigida por regulamentos, e a percentagem de produtos e serviços significativos sujeitos a tais requisitos.	E	N.A.	-
PR4	Indique o número total de incidentes resultantes da não-conformidade com os regulamentos e códigos voluntários relativos à informação e rotulagem de produtos e serviços, discriminados por tipo de resultado.	A	N.D.	-
PR5	Procedimentos relacionados com a satisfação do cliente, incluindo resultados de pesquisas que meçam a satisfação do cliente.	A	7.3.	R.T.
PR6	Programas de observância das leis, normas e códigos voluntários relacionados com comunicações de marketing, incluindo publicidade, promoção e patrocínio.	E	N.D.	-
PR7	Indique o número total de incidentes resultantes da não-conformidade com os regulamentos e códigos voluntários relativos a comunicações de marketing, incluindo publicidade, promoção e patrocínio, discriminados por tipo de resultado.	A	N.D.	-
PR8	Número total de reclamações registadas relativas à violação da privacidade de clientes.	A	Zero	-
PR9	Montante das coimas (significativas) por incumprimento de leis e regulamentos relativos ao fornecimento e utilização de produtos e serviços.	E	Zero	-

### Notas:

**N.A.** – Não Aplicável

**N.D.** – Não Determinado

**R.P.** – Responde Parcialmente

**R.T.** – Responde Totalmente



## FICHA TÉCNICA

- Título:** Relatório de Sustentabilidade 2009 da APRAM, S.A.
- Propriedade:** APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.
- Direcção:** Conselho de Administração
- Consultores:** Sair da Casca (SDC) – Consultoria em Desenvolvimento Sustentável
- Design:** Dupladp



# Relatório de Sustentabilidade 2009



**PORTOS DA MADEIRA**

**APRAM**

Administração dos Portos  
da Região Autónoma da Madeira, S.A.

