

Plano Estratégico do Porto de Leixões

2025
35



PORTO DE
LEIXÕES
APDL



PORTO DE
LEIXÕES
APDL





Referência: PEPL 2025-2035

Autores: TIS, Quaternaire Portugal e APDL

Em colaboração com: APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA

Câmara Municipal de Matosinhos

Comunidade Portuária dos portos do Douro e Leixões

Petróleos de Portugal - Petrogal, SA (Galp)

Silos de Leixões, Lda

TCGL - Terminal de Carga Geral e Granéis, SA

Yilport Leixões - Terminal de Contentores de Leixões, SA

Elaborado por: TIS - Transportes Inovação e Sistemas, Quaternaire Portugal

Prefácio

O **Porto de Leixões** é, há mais de um século, uma infraestrutura determinante para o desenvolvimento económico, social e industrial do Norte e do país. A sua história é marcada por progresso, capacidade de adaptação e uma relação profunda com o território que serve. Hoje, num contexto global de rápidas transformações, Leixões reafirma-se como um pilar estratégico para Portugal.

O **Plano Estratégico do Porto de Leixões 2025 - 2035** é um instrumento essencial para preparar o futuro desta infraestrutura, garantindo que continuará a responder às exigências das cadeias logísticas internacionais, à evolução dos mercados e aos desafios da transição energética e digital. Este Plano reforça a ambição nacional de dotar o sistema portuário de maior competitividade, sustentabilidade e integração multimodal, alinhando-se com a **estratégia nacional Portos 5+**, que visa promover uma visão comum e planos de investimento estratégico para todo o sistema portuário português.

Este documento traduz uma visão clara de futuro, construída de forma concertada, envolvendo a Administração Portuária, Concessionários, Autarquia, parceiros institucionais e Comunidade Portuária de Leixões. Esta abordagem colaborativa é fundamental para assegurar que a estratégia definida responde efetivamente às necessidades da economia e da sociedade, promovendo um desenvolvimento harmonioso e sustentado.

O Governo reconhece no Porto de Leixões um agente decisivo de convergência territorial, de dinamização industrial e de projeção internacional das empresas portuguesas. É também um espaço de inovação, preparado para liderar a adoção de energias limpas, a digitalização dos processos portuários e novas soluções de eficiência logística, contribuindo para os compromissos nacionais e europeus em matéria de sustentabilidade.

O Plano que agora se apresenta é, portanto, mais do que um exercício de planeamento: é um compromisso com o futuro do país. Um futuro em que Leixões continuará a assumir um papel central no sistema portuário nacional, na economia exportadora e na construção de um modelo de crescimento assente no conhecimento, na tecnologia e na responsabilidade ambiental.

O Governo reafirma o seu compromisso em apoiar o desenvolvimento do Porto de Leixões, valorizando o seu contributo insubstituível para o crescimento económico, a coesão territorial e a competitividade de Portugal.

O Secretário de Estado das Infraestruturas
Hugo Espírito Santo

Apresentação

Leixões tem uma história feita de visão e de coragem. Foi construído com o olhar posto no futuro, respondendo às necessidades de uma região que sempre soube abrir-se ao mundo. Hoje, mais de um século depois, é essa mesma visão de futuro que volta a orientar o nosso caminho.

O **Plano Estratégico do Porto de Leixões 2025 - 2035** nasce dessa vontade de continuar a projetar o porto para as próximas gerações. Representa uma opção estratégica de desenvolvimento, pensada para reforçar a competitividade, a sustentabilidade e a integração de Leixões nas grandes cadeias logísticas e comerciais internacionais.

Mais do que um documento técnico, este Plano é um compromisso coletivo. Foi construído com base no diálogo e na participação ativa de todos os que vivem o porto: Concessionários, Autarquia e Comunidade Portuária de Leixões. É essa diversidade de contributos que lhe dá força e sentido, transformando-o num verdadeiro instrumento de gestão partilhado, que orientará as nossas decisões na próxima década.

Leixões é hoje muito mais do que um porto. É um hub logístico estratégico, que articula terminais ferroviários, portos secos e plataformas logísticas. É também um espaço em transformação, que se prepara para os desafios da transição energética e digital, apostando na inovação e na eficiência como fatores de competitividade.

O Plano Estratégico 2025 - 2035 traduz esta ambição: trata-se de um Plano arrojado, que explora ao máximo o potencial do território portuário, potenciando os recursos existentes, otimizando os espaços disponíveis do lado mar e do lado terra e preparando o futuro com visão e realismo.

Um futuro que, inevitavelmente, exigirá pensar para lá dos limites físicos atuais, antecipando novas soluções e novas infraestruturas, sempre com equilíbrio entre o desenvolvimento económico, a responsabilidade ambiental e o serviço ao território.

Com este documento, Leixões passa a dispor de um novo instrumento de gestão, que traduz uma visão clara de progresso e de confiança. Uma visão que coloca o porto ao serviço das empresas, das pessoas e da região, reforçando o seu papel enquanto motor de desenvolvimento e pilar de coesão territorial.

Este é o rumo que escolhemos para o Porto de Leixões: um porto moderno, verde, inteligente e aberto ao futuro – um porto que honra o seu passado e prepara, com ambição, o seu futuro.

Uma nota de agradecimento a todos os que, de forma direta ou indireta, contribuíram para a elaboração deste Plano - consultores, técnicos, colaboradores, parceiros institucionais e membros da Comunidade Portuária - pelo empenho, dedicação e espírito de cooperação demonstrados ao longo de todo o processo.

Graças a esse trabalho conjunto, o Porto de Leixões está hoje mais preparado para enfrentar os desafios do futuro e continuar a ser uma referência de desenvolvimento sustentável e inovação.

Uma Nota Final sobre o futuro para além de 2035: O presente plano estratégico consubstancia o pleno aproveitamento da possibilidade de expansão do Porto de Leixões, considerando a configuração vigente das suas fronteiras físicas. Neste contexto, torna-se evidente que qualquer desenvolvimento futuro exigirá uma abordagem significativamente mais arrojada e inovadora. Assim, o próximo plano estratégico deverá assumir-se como o mais ousado e transformador desde a fundação do Porto de Leixões, visando superar constrangimentos que o natural crescimento da economia trará no futuro mais longínquo e assim continuar a garantir a sustentabilidade e competitividade da infraestrutura portuária para as próximas gerações.

O Presidente do Conselho de Administração
João Pedro Neves

Agradecemos a contribuição das seguintes entidades, pela sua colaboração no Plano Estratégico, através da participação em entrevistas, grupos de trabalho e fornecimento de dados:

- ACP - Associação Comercial do Porto
- Acembex
- AEP - Associação Empresarial de Portugal
- AGEPOR - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal
- Alfândega de Leixões
- ANECAP - Associação Nacional das Empresas de Estiva Concessionárias das Áreas Portuárias
- ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
- AOPPDL - Associação dos Operadores Portuários dos Portos do Douro e Leixões
- APAT - Associação Portuguesa dos Transitários de Portugal
- Associação GPL - Empresa de Trabalho Portuário Douro Leixões
- Capitania de Leixões
- Captrain Portugal S.A (TAKACARGO)
- Comunidade Portuária dos Portos do Douro e Leixões (anterior mandato)
- Comunidade Portuária do Porto de Viana do Castelo
- CCDR - Norte, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte
- CEPSA
- CLdN Cargo Portugal
- CMA CGM Portugal
- Containerships Portugal
- CPC - Conselho Português Carregadores
- Efatec
- Hapag Lloyd Portugal
- ICC Navegação
- Ibero Portugal
- IP - Infraestruturas de Portugal
- Jomatir - Trânsitos
- MACS Shipping Portugal
- Maersk Portugal
- Medway - Transportes & Logística
- Megasa - Empresa Siderúrgica
- MSC Portugal
- NAVEX - Empresa Portuguesa de Navegação
- ONE Shipping Portugal
- Posto de Inspeção Fronteiriço
- Provedor do Porto de Leixões
- Rangel Portugal
- REPSOL
- Samskip Portugal
- Sanidade de Fronteiras do Porto de Leixões
- SECIL
- Sonae (projeto H2Driven)
- SPC - Valongo
- The Navigator Company
- Wec Lines



Índice

01

14 **Introdução**

03

50 **Cenários Prospectivos**

51 Descrição Geral
52 Síntese dos Cenários de Tráfego e Capacidade Instalada
54 Cenário Escolhido PE 2025-2035

05

64 **Desafios e Apostas Estratégicas**

65 Fatores Nucleares de Desenvolvimento
67 Apostas Estratégicas
70 Eixos e Objetivos Estratégicos
72 Fatores Críticos de Sucesso

02

16 **Síntese do Diagnóstico Prospetivo**

17 O Porto de Leixões
30 Posicionamento e Concorrência
35 Evolução de Mercado
36 Previsões de Tráfego
39 Tecnologias e Sistemas de Informação
40 Análise SWOT

04

60 **Visão e Missão**

61 Referencial de Enquadramento
62 Declaração de Visão para o Porto de Leixões
63 Declaração de Missão do Porto de Leixões

06

74 **Plano de Ação**

89 Anexo I | Fichas de Ação
101 Anexo II | Componente Gráfica das Ações

Lista de Figuras

Figura 1	Natureza e expressão das ocupações no Porto de Leixões	21
Figura 2	Análise da reserva de capacidade por tipo de carga e passageiros movimentados no Porto de Leixões	24
Figura 3	Conectividade marítima do Porto de Leixões	30
Figura 4	Movimentação portuária em Leixões e nos potenciais portos concorrentes (2018-2022)	33
Figura 5	Movimentação portuária em Leixões por tipo de carga (2016-2023)	35
Figura 6	Porto de Leixões: projeções de tráfego (2023-2035), por modo de acondicionamento	37
Figura 7	Porto de Leixões: projeções de tráfego de cruzeiros (2022-2033)	38
Figura 8	Cenário escolhido para o PE 2025-2035	56
Figura 9	Matriz de Identificação dos Fatores Nucleares de Desenvolvimento do Porto de Leixões	65
Figura 10	Apostas Estratégicas	67
Figura 11	Eixos Estratégicos de Intervenção	70
Figura 12	Esquema de ações propostas	83

Lista de Tabelas

Tabela 1	Principais características dos terminais do Porto de Leixões	23
Tabela 2	Matriz de portos concorrentes	31
Tabela 3	Matriz de distância entre portos e centros produtores no Oeste e Centro da Península Ibérica	32
Tabela 4	Movimentação portuária em Leixões por tipo de carga (2016-2023)	35
Tabela 5	Porto de Leixões: projeções de tráfego (2023-2035) - Cenário Base (toneladas/ TEU)	36
Tabela 6	Matriz SWOT Global	41
Tabela 7	Matriz SWOT por Segmento	44
Tabela 8	Principais características dos terminais no cenário escolhido	55
Tabela 9	Objetivos Estratégicos por Eixo Estratégico de Intervenção	71
Tabela 10	Fatores Críticos de Sucesso para o Porto de Leixões	72
Tabela 11	Ações por objetivo estratégico	76
Tabela 12	Quadro resumo das entidades envolvidas na concretização das ações do PE	78
Tabela 13	Ações que compõem o Plano Estratégico	79

Lista de Abreviaturas e Acrónimos

AEM	Autoestradas do Mar
AIA	Avaliação de Impacte Ambiental
APDL	Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA
CCDR-N	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
D1N	Doca 1 Norte
D1S	Doca 1 Sul
D2N	Doca 2 Norte
D2S	Doca 2 Sul
D4N	Doca 4 Norte
FCS	Fatores Críticos de Sucesso
FND	Fatores Nucleares de Desenvolvimento
NTCN	Novo Terminal de Contentores Norte
OE	Objetivos Estratégicos
PLL	Plataforma Logística de Leixões
PVC	Porto de Viana do Castelo
SWOT	<i>Strengths</i> (forças), <i>Weaknesses</i> (fraquezas), <i>Opportunities</i> (oportunidades) e <i>Threats</i> (ameaças)
TCGL	Terminal de Carga Geral de Leixões
TCL	Terminal de Contentores de Leixões
TCN	Terminal de Contentores Norte
TCS	Terminal de Contentores Sul
TEU	<i>Twenty-feet Equivalent Unit</i> (corresponde a um contentor de 20 pés)
TFMG	Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda
TFML	Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões
TMCD	Transporte Marítimo de Curta Distância
t	toneladas
TUA	Título Único Ambiental
VND	Via Navegável do Douro

01

Introdução



Este documento apresenta a estratégia de desenvolvimento do Porto de Leixões no horizonte 2035, sistematizando um conjunto de orientações da atuação da Administração Portuária e demais agentes da Comunidade Portuária que, pela natureza e intensidade das suas relações, influenciam a sua evolução de forma determinante.

A estratégia do Porto de Leixões no horizonte 2035 é naturalmente influenciada por algumas das últimas alterações relevantes que ocorreram no porto, entre as quais importa relembrar:

- o encerramento da Refinaria de Leça da Palmeira, com impacto na atividade e nas oportunidades em termos de planeamento portuário e a necessidade de otimização do *layout* das infraestruturas decorrentes também desse mesmo encerramento;
- os processos de digitalização e transição energética em curso;
- a integração dos terminais ferroviários de mercadorias de Leixões e da Guarda na sua esfera de gestão;
- a passagem da APDL de gestor de infraestruturas portuárias para um gestor de redes e cadeias multimodais que incluem terminais ferroviários, portos secos e plataformas logísticas, que abre oportunidades de ampliar o *hinterland* do Porto de Leixões considerando o novo papel da APDL na cadeia de transporte.

A formalização do Plano Estratégico do Porto de Leixões foi antecedida pela realização de um diagnóstico aprofundado nos principais domínios que, a nível interno e externo, potenciam ou condicionam a sua trajetória de evolução futura. Após terem sido identificados os principais pontos fortes - pontos fracos e oportunidades - ameaças foram traçados cenários prospetivos de desenvolvimento, os quais forneceram o enquadramento básico para a definição da estratégia de desenvolvimento do Porto de Leixões. Todos estes passos contaram e beneficiaram de uma participação permanente e ativa de um leque variado de agentes internos e externos ao porto, nomeadamente da Comunidade Portuária de Leixões, dos Concessionários de movimentação de cargas e do Município de Matosinhos, possibilitando deste modo a realização de um processo extremamente enriquecedor para a elaboração do Plano.

O resultado agora alcançado representa um referencial de intervenção com horizontes temporais de concretização. Nesse sentido, este instrumento de planeamento deve ser entendido como ponto de partida para a concretização da visão definida, explicitando as diretrizes que enquadram o processo de decisão e identificando as ações e projetos considerados estruturantes para esse efeito.

Trata-se de um plano arrojado que explora ao máximo o uso dos espaços disponíveis do lado mar e do lado terra traduzido num aumento de 25 ha de terraplenos para a movimentação de cargas, deixando antever que o Porto de Leixões com a configuração física que hoje conhecemos estará no limite do seu pleno uso e para o qual foi concebido há mais de cem anos. Uma expansão futura, para além do horizonte 2035, exige pensar em projetos de expansão do porto que extravasam a atual configuração física, avançando para o exterior do porto do lado mar.

02

Síntese do
Diagnóstico Prospectivo





O Porto de Leixões

Inserção territorial

Localizado na faixa Atlântica da Península Ibérica, o Porto de Leixões serve uma região fortemente industrializada e exportadora, onde num raio de 50 km concentra cerca de 80% da população e emprego da região norte, o que lhe confere um posicionamento privilegiado no contexto dos principais fluxos no noroeste peninsular, atendendo em especial ao elevado potencial enquanto centro de produção e consumo. O Porto de Leixões desempenha assim um papel primordial para a economia nacional, regional e local. Com efeito, sendo um porto exportador e importador serve um *hinterland* regional que vai desde a Galiza, a norte, até Setúbal, a sul, onde vivem cerca de 14 milhões de pessoas. É o principal porto do país nos segmentos de tráfego de contentores *export-import* (excluindo o *transhipment*) e de carga roll-on/roll-off (Ro-Ro) que servem a economia do país e da região.

Que o porto é uma mais-valia para a Cidade parece evidente e consensual, sendo o próprio PDM de Matosinhos que reconhece que "o Porto de Leixões é entendido como a peça central de um sistema logístico no território". Com efeito, o valor económico e social do porto para o País, a Cidade e Área Metropolitana do Porto são de peso relevante, conforme se constata no quadro abaixo, extraído do estudo "Valor Económico Local do Porto de Leixões - Avaliação de impacto na economia da Área Metropolitana do Porto", de junho de 2020 - FEP-Faculdade de Economia do Porto, do qual se retiram as tabelas seguintes:

Evolução da importância relativa do Porto de Leixões na economia da área metropolitana do Porto (2014 a 2018)

Indicadores de impacto	2014	2015	2016	2017	2018	Média
PIB	12,01%	13,22%	13,20%	14,09%	13,68%	13,24%
Emprego	12,82%	14,18%	14,17%	14,88%	14,44%	14,10%
Rendimento das famílias	11,62%	12,58%	12,60%	13,23%	12,84%	12,57%

Evolução da importância relativa do Porto de Leixões na economia da CMP e de Matosinhos (2014 a 2018)

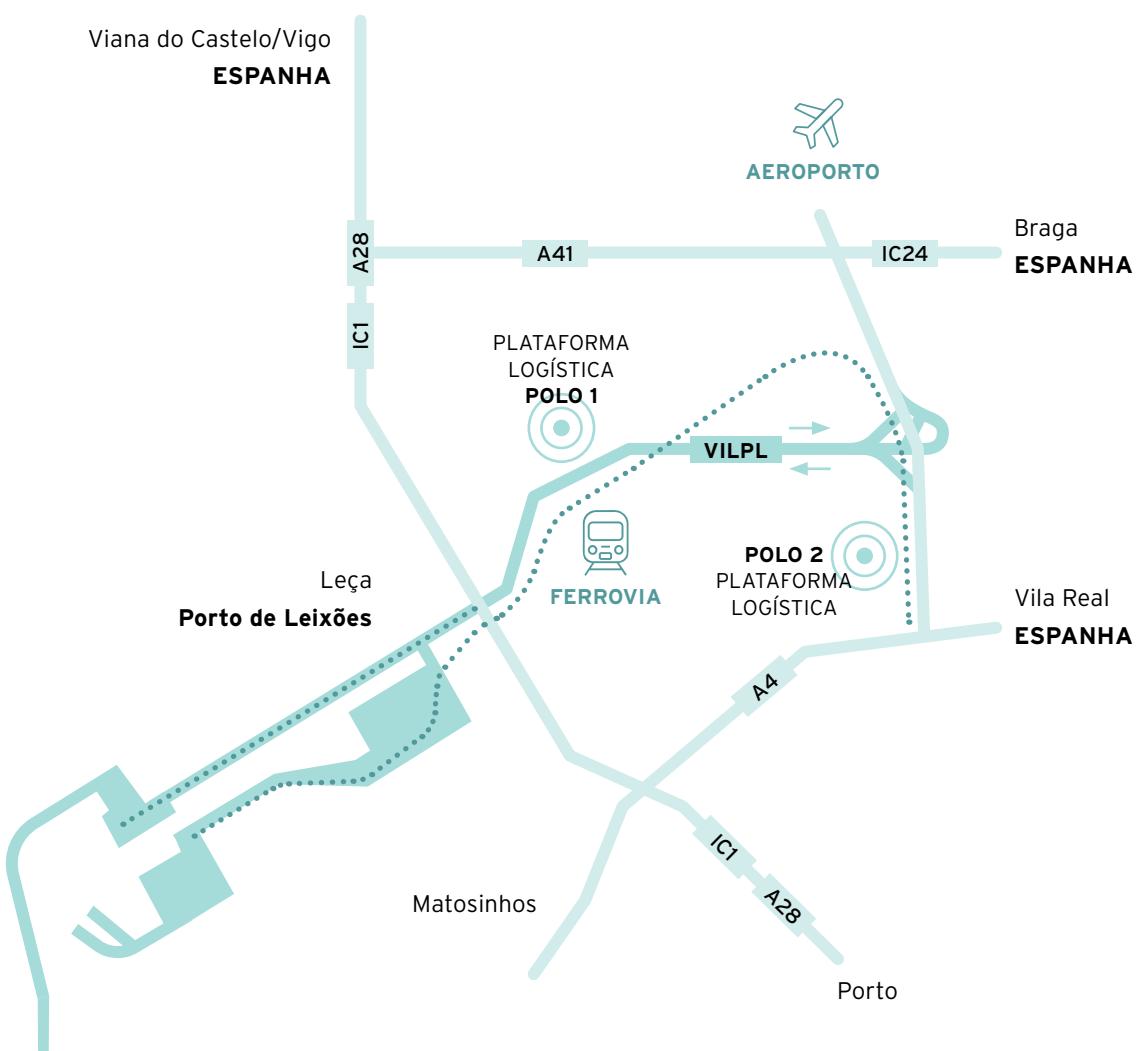
Indicadores de impacto	2014	2015	2016	2017	2018	Média
Coroa Metropolitana do Porto						
PIB	13,43%	14,32%	14,14%	15,45%	14,65%	14,40%
Emprego	15,72%	16,63%	16,23%	17,48%	16,49%	16,51%
Rendimento das famílias	13,61%	14,10%	13,94%	14,86%	14,08%	14,12%
Matosinhos						
PIB	24,06%	26,38%	25,87%	28,42%	27,21%	26,39%
Emprego	19,46%	19,53%	19,57%	20,10%	20,17%	19,76%
Rendimento das famílias	23,10%	22,22%	21,95%	21,29%	21,11%	21,94%

O Porto de Leixões é eminentemente um porto urbano localizado no município de Matosinhos e onde, num raio de 15 km, em volta do porto, vivem mais de um milhão de cidadãos, e onde as políticas de urbanismo foram permitindo que a cidade se fosse aproximando cada vez mais da zona portuária, o que acarreta desafios acrescidos na gestão espaço portuário - espaço urbano. Esta relação porto-cidade representa um dos principais desafios que o porto enfrenta e, sem dúvida, um dos marcos mais orientadores da visão do porto e do desenvolvimento da estratégia para a sua concretização.



A rede de infraestruturas rodo e ferroviárias que serve o Porto de Leixões é, no seu geral, bastante completa e com um nível de funcionalidade elevado, embora, e sobretudo na ferrovia, ainda seja necessário eliminar diversos estrangulamentos, nomeadamente relacionados com o comprimento dos comboios, velocidade operacional e suavização de pendentes.

Já no que respeita à infraestrutura rodoviária, o porto é servido por uma via exclusiva - a VILPL, Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões - que liga diretamente à rede de estradas e autoestradas principais, nomeadamente à VRI (Via Regional Interior), A4, A28 e A41/IC24, com ligação à PLL, bem como ao aeroporto e ao nó urbano. Apesar das boas acessibilidades, os níveis de congestionamento na AMP são muito elevados, com muitos atravessamentos de pesados nas vias urbanas, sendo importante que se criem mecanismos indutores para a utilização da CREP pelos pesados de mercadorias.

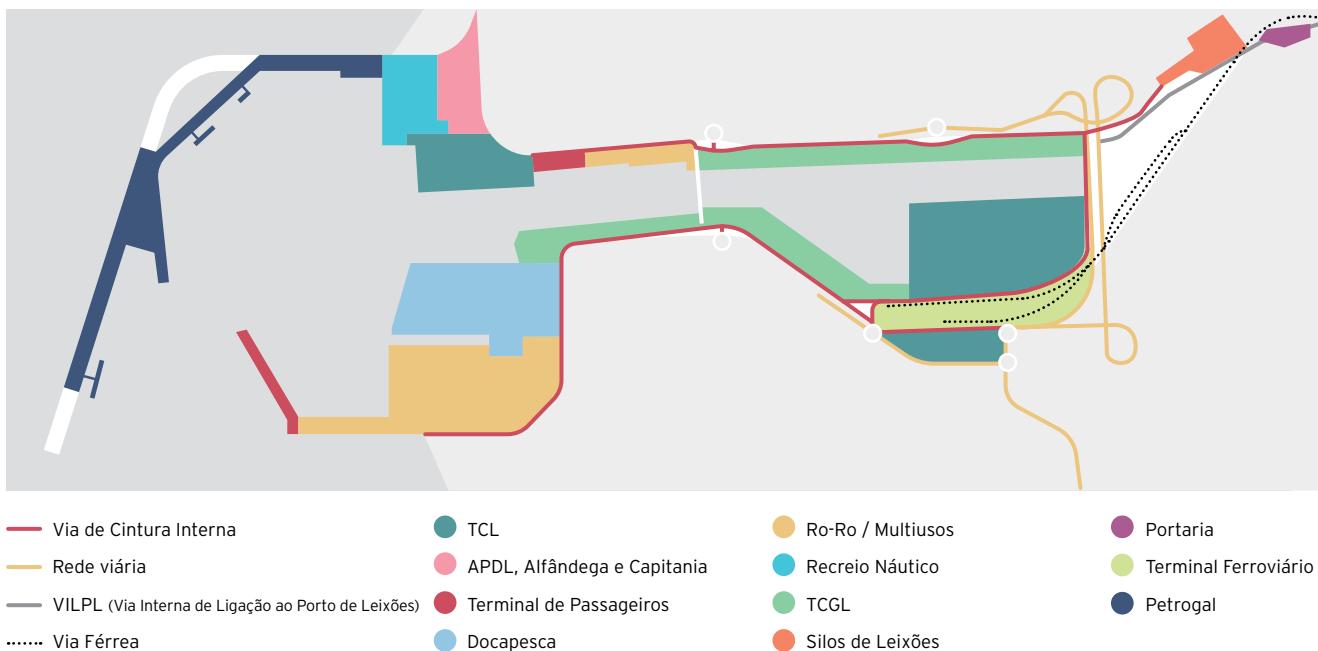


Organização Física do Espaço Portuário

O Porto de Leixões é o resultado de uma faseada evolução de intervenções que conformam uma plataforma portuária com duas componentes principais: (i) o anteponto e a sua bacia, definida pelos dois molhes de abrigo, e (ii) o porto interior, com uma penetração de aproximadamente 1 750 m.

O Porto de Leixões é um porto polivalente oferecendo muitas e diferenciadas valências: terminais de granéis sólidos e líquidos (alguns com especialização por tipo de carga como o dedicado às mercadorias agroalimentares), terminais de contentores, terminais multiusos, terminal petroleiro, terminal Ro-Ro, terminal de passageiros, terminal de cruzeiros, marina comercial e porto de pesca.

FIGURA 1 | NATUREZA E EXPRESSÃO DAS OCUPAÇÕES NO PORTO DE LEIXÕES



As ocupações físicas com maior dimensão correspondem às concessões do TCL (carga contentorizada), TCGL (carga geral e granéis sólidos) e da Petrogal (concessões petrolíferas). Outra área importante é a ocupada pela Docapesca, situada entre o porto interior e o molhe sul, esta beneficiando de alguma autonomia face ao espaço portuário. Destacam-se também as áreas diretamente geridas pela APDL afetas a passageiros – terminal de cruzeiros e o terminal de passageiros, bem como o terminal multiusos (a sul) e o terminal Ro-Ro (a norte). Refira-se também a área afeta ao terminal ferroviário, presentemente gerido pela APDL, mas até muito recentemente segregado do Porto de Leixões do ponto de vista funcional, bem como a área da portaria rodoviária. No extremo oposto, junto ao rio Leça, localiza-se a concessão da Silos de Leixões (armazenagem agroalimentar). Destacam-se ainda as vias-férreas que servem o porto, a via de cintura portuária bem como as vias rodoviárias e a VILPL.

Não obstante as evidentes limitações decorrentes de um porto que está circundado pela cidade, existe um consenso generalizado de que os maiores constrangimentos que afetam o desenvolvimento infraestrutural do porto e que impactam na sua capacidade de resposta se prendem com duas questões fundamentais:

- do lado mar: os fundos das acessibilidades marítimas e dos terminais e cais portuários, profundidades entre -10 m(ZHL) e -12 m(ZHL), com especial relevo para os terminais de contentores onde a capacidade atual não permite receber navios com um comprimento na ordem dos 300 m;
- do lado terra: a falta de áreas de terraplenos para as operações de movimentação de cargas e de armazenagem, mormente as operações de carga geral fracionada, granéis sólidos e Ro-Ro.

A análise da taxa de ocupação por atividade desenvolvida realizada no âmbito do estudo permitiu identificar as infraestruturas que estão perto do limite da capacidade instalada, sendo de destacar que:

- A capacidade existente para a movimentação de carga ro-ro está atualmente totalmente esgotada: a atual movimentação quase duplica a capacidade existente, sendo necessário muito engenho para que esta movimentação corra bem.
- A capacidade de movimentação de contentores, tendo em conta a capacidade para os dois terminais e os dados de movimentação, está também já praticamente esgotada sem permitir evitar tempos de espera sempre indesejados quando se trata deste tipo de navios.

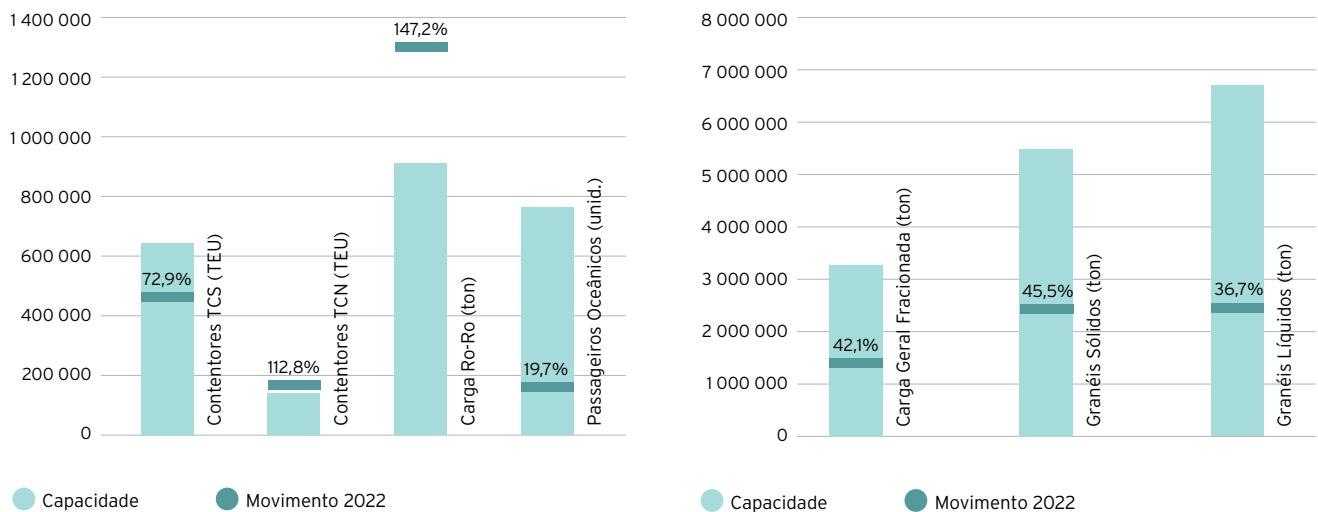


TABELA 1 | PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DOS TERMINAIS DO PORTO DE LEIXÕES

Terminal	Localização	Cais		
		Comprimento	Profund. m(ZHL)	Área de Terrapleno
Terminal Petroleiro				
Posto A (duques d'alba, navios 100 000 dwt)	Inradorso do molhe Norte (anteporto)	-	-15	
Posto B (duques d'alba, navios 27 000 dwt)		-	-10	
Posto C (duques d'alba, navios 5 000 dwt)		-	-6	
Terminais de Carga Geral	Doca 1 Norte	455 m	-10	17 850 m ²
	Doca 1 Sul	520 m	-10	16 663 m ²
	Doca 2 Norte	670 m	-11	34 693 m ²
	Doca 2 Sul	690 m	-11	53 414 m ²
Terminal Cerealífero (agroalimentares)	Doca 4 Norte	400 m	-12	22 448 m ^{2*}
Terminal de Contentores				
Term. Contentores Norte	Doca 1 Norte	360 m	-10	53 787 m ²
Term. Contentores Sul	Doca 4 Sul	540 m	-12	147 963 m ²
Terminal Ro-Ro	Doca 1 Norte	Rampa fixa	-10	Parqueamento para 100 trailers
	Molhe Sul	310 m (rampa fixa)	-10	
Terminal Multiusos		155 m	-10	
		55 m	-5	
Terminal de Cruzeiros				
Estação de Passageiros	Doca 1 Norte	300 m	-10	
Terminal de Cruzeiros Sul	Inradorso do molhe Sul (Anteporto)	340 m	-10	
Porto de Pesca	Anteporto (Matosinhos)	3 pontes-cais: 1890 m	-4	
Doca de Recreio	Anteporto (Leça)	≈ 250 lugares	-2,5	
Porto de Recreio	Anteporto (inradorso do Terminal de Cruzeiros Sul)	≈ 170 lugares + cais fluviomarítimas	-10	

*Armazém 13 (2 500 m²); Armazém 15 (1 500 m²)

FIGURA 2 | ANÁLISE DA RESERVA DE CAPACIDADE POR TIPO DE CARGA E PASSAGEIROS MOVIMENTADOS NO PORTO DE LEIXÕES



Fonte: IMT, APDL, TCL

Embora os restantes terminais apresentem uma folga considerável na capacidade dos cais, são de assinalar outro tipo de restrições que podem condicionar a movimentação:

- Nos terminais de granéis sólidos e de carga geral fracionada existem limitações nos terraplenos adjacentes, quer relacionadas com o armazenamento (ou consolidação de carga), quer com situações de cariz ambiental.
- No terminal de agroalimentares existem limitações de armazenagem nos silos portuários, resultantes do nível da sua eficiência operacional e capacidade instalada.
- A movimentação de granéis líquidos no Terminal Petroleiro pode ser condicionada no Posto A quando as condições de agitação marítima levam a galgamentos do molhe norte.
- O terminal de cruzeiros não apresenta limitações a não ser as resultantes da entrada de ondulação no antepoerto, em situações de mau estado do mar.

No que respeita às superestruturas portuárias, de uma forma geral os equipamentos terrestres e marítimos existentes no Porto de Leixões, tanto os da própria APDL como dos concessionários (TCL e TCGL), são em número considerado suficiente, como têm as características adequadas às diferentes atividades a que estão afetos. São, no entanto, de destacar as limitações dos pórticos de cais e do equipamento de parque do TCN que já ultrapassaram a sua vida útil (a maioria dos equipamentos tem uma vida superior a 40 anos), e não têm as características (alcance, altura de elevação e capacidade), nem as condições para operar de modo eficiente.

Apesar da eficiência que o Porto de Leixões tem demonstrado ao longo dos anos, patenteada através não só do número de navios de todos os tipos e dimensões que nele são operados, como

também na diversidade de valências que oferece (terminais de carga geral fracionada, granéis sólidos e líquidos, terminais de contentores, terminais multiusos, terminal petroleiro, terminal de passageiros, terminal Ro-Ro, terminal de cruzeiros, marina comercial e porto de pesca), a configuração física do porto apresenta algumas limitações operacionais, as quais vão sendo cada vez mais evidentes e que afetarão a prazo o funcionamento do porto.

De facto, se a oferta muito diversificada é uma vantagem competitiva, também levanta problemas dado que a multiplicidade de manobras e movimentos de navios e de embarcações tanto no anteponto como nas bacias portuárias colocam questões de segurança da navegação.

De entre os diversos condicionalismos operacionais existentes destacam-se, como mais prementes, os seguintes:

- A limitação dos fundos dos terminais, particularmente relevante nos terminais da Doca 1, a jusante da ponte móvel com apenas 10 m de profundidade, mas também com expressão a montante da ponte dado que a profundidade não ultrapassa os -12 m(ZHL).
- A insuficiente largura do setor a montante da ponte móvel que limita o acesso ao Terminal de Contentores Sul e ao Terminal de Granéis Sólidos Agroalimentares de navios de boca superior a 32 m. Note-se que estes dois terminais, para além de terem o acesso limitado pela ponte móvel, sofrem também constrangimentos resultantes da atracação de dois navios em simultâneo nos lados norte e sul da doca 4 que podem dificultar/impedir a entrada ou saída dos postos de acostagem mais a montante.
- A limitação física à expansão dos terraplenos portuários, cuja área já é manifestamente insuficiente, face ao movimento portuário atual, designadamente a dos dois terminais de contentores, embora o terrapleno do TCS tenha sido ligeiramente ampliado continua insuficiente, como a destinada à carga geral fracionada, onde a necessidade de consolidação (caso das “verguinhas”) condiciona o espaço de armazenagem de 1ª linha disponível.
- As indefinições relativas à utilização futura da área sul do anteponto que condicionam a possibilidade de expansão da movimentação de Ro-Ro, que atualmente vai tendo de se adaptar às disponibilidades de terrapleno existentes, convivendo com outras cargas.
- O estado de obsolescência da maior parte do equipamento do TCN que condiciona grandemente as operações de movimentação de contentores neste terminal.
- As condicionantes associadas à movimentação de granéis sólidos, particularmente à movimentação e armazenagem de estilha com complicações de cariz ambiental (ruído e libertação de poeiras), de ocupação de espaço devido às necessárias barreiras de proteção e a questões logísticas como a necessidade de regar a estilha armazenada no cais. Neste segmento de carga destacam-se também algumas limitações à movimentação de granéis agroalimentares, de correntes da utilização para outros fins dos armazéns da D4N, bem como ao facto dos silos portuários, com quase 50 anos de vida, não responderem com a qualidade e eficiência que a procura exige.
- As limitações que se registam, em determinadas situações de agitação marítima exterior e de vento, à entrada dos navios e à respetiva manobra no anteponto, chegando mesmo a verificar-se a impossibilidade de acostagem de navios tanto no Posto A do Terminal Petroleiro como no Terminal de Cruzeiros Sul. Note-se que esta limitação poderá ser brevemente resolvida com o prolongamento do molhe Norte, em curso.

O esforço permanente em melhorar as condições do porto converge para que estejam em curso projetos, que antecipam empreendimentos críticos previstos no plano estratégico, dos quais importa destacar:

- Os trabalhos associados às acessibilidades marítimas de Leixões e o Prolongamento do Quebra-Mar Exterior em 300 metros, que dotarão o porto de melhores condições de segurança para a entrada, manobra e acostagem de navios, criando assim oportunidades de investimento privado para o novo ciclo de concessões da atividade portuária.
- O início da “Empreitada de Avanço do Cais Norte da Doca n.º 1 e Alargamento da sua Rampa Ro-Ro”, que permitirá, em 2026, estar disponível um cais alinhado, numa extensão, aproximada, de 488 metros, com coroamento à cota + 6 m(ZHL) e frente de acostagem com fundos atuais de -10 m(ZHL), e no futuro, à cota -12 m(ZHL), bem como ficará disponível uma rampa Ro-Ro alargada em 14 metros.
- O início de um conjunto de investimentos na modernização do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões, incluindo a via de circulação interna que permitirá a sua plena integração no porto, fundamentais para promover a intermodalidade ferro-marítima.

Existem também questões relacionadas com a sustentabilidade na área de jurisdição do Porto de Leixões, nomeadamente as que têm a ver com o impacto ambiental, territorial e social do porto na sua envolvente pelo que será relevante que a APDL, na zona do Porto de Leixões, se torne um exemplo de sustentabilidade, potenciando não só a minimização dos problemas ambientais, mas também a geração de valor na organização e a criação de uma vantagem competitiva relacionada com a obtenção do apoio da população local.

Este enquadramento tem associados dois tipos de questões: as relacionadas com as dificuldades de expansão do porto e as relacionadas com os impactos da atividade portuária na zona envolvente.

No primeiro caso a possibilidade de aumentar a área de terraplenos do porto com mais 20 ha conquistados ao mar com a construção do novo terminal de contentores do lado norte e de expansão através da criação de mais áreas de 2^a linha, complementares às áreas de terrapleno portuário e à plataforma logística, com o recurso ao espaço atualmente ocupado pelo Centro Hípico de Leça que se localiza entre o porto e a PLL, em terrenos da APDL. Sendo esta área uma continuidade natural do porto e da plataforma, importa que fique claramente identificada como área reservada para expansão portuária no PDM, nomeadamente pela sua proximidade à frente-cais. No segundo caso é necessária uma intervenção urgente para resolver os problemas ambientais e os riscos relacionados com a movimentação, armazenagem e transporte (fiscalização do cumprimento das regras por parte dos camiões) de granéis, nomeadamente a sucata, a estilha, o casco de vidro, sob pena de a movimentação destas mercadorias poder vir a ser inviabilizada.

É importante relembrar que o Porto de Leixões já tem em curso um roteiro para a transição energética, com metas ambiciosas para a neutralidade carbónica do porto em 2035, antecipando as metas europeias de 2050, o que contribuirá para o aumento da qualidade de vida dos cidadãos que vivem na vizinhança do porto.

ANTECIPAÇÃO DOS OBJETIVOS DA EU E DA ESPO DEVIDO À EMERGÊNCIA CLIMÁTICA



O Roteiro reforça que a transição energética do Porto de Leixões passa não só pela descarbonização do ecossistema portuário, mas também pela adoção de um mix energético que procure aproveitar ao máximo os recursos naturais presentes - sol, vento e ondas - para a produção de energia. O plano de ação desse Roteiro aponta um conjunto de medidas para a descarbonização das atividades portuárias que passam pela eletrificação e/ou uso de combustíveis verdes pelos equipamentos marítimos e terrestres usados no ciclo dos navios, cargas e camiões em porto, medidas estas que fazem também parte deste plano estratégico.

Num cenário de futuro próximo de combustíveis verdes, haveria interesse na manutenção de um terminal verde no espaço libertado pela refinaria de Leça da Palmeira, dedicado à movimentação e armazenagem dos novos combustíveis ou mesmo à sua produção permitindo, desta forma, criar negócio para o porto e contribuir para manter o polo de produção e distribuição no Norte do país e a sua valorização energética na nova economia da descarbonização. Na área das energias renováveis surgem oportunidades para aproveitar os recursos naturais do porto para a produção de energia solar (painéis fotovoltaicos), energia das ondas e energia eólica. Nesta última, está em estudo a possibilidade de um único aerogerador com potência entre 4,2 e 5,3 MW no atual molhe norte e ainda a possibilidade de criar um parque eólico offshore à escala micro a instalar junto da zona onde estava instalada a monobóia e, desta forma, contribuir para autossuficiência energética do ecossistema portuário de Leixões.

Por fim, é muito importante atender também aos impactos do Porto de Leixões na esfera social. O porto é um elemento de identidade e que marcou, desde sempre, a paisagem, a cultura, a economia e as vivências em Matosinhos. No entanto, a sua atividade provoca perturbações (como as que referimos atrás) que, com o passar dos tempos, vão ganhando importância e já não são compensadas pela memória - não é o mesmo, para as populações locais, viver numa economia de proximidade com o Porto de Leixões ou ouvir referir, em abstrato, que o porto gera impactos económicos.

Assim, é muito importante reaproximar o porto da população, envolvendo esta de forma mais cativante. A este nível, o plano coloca especial na articulação com a cidade. O potencial oferecido pelo edifício do Terminal de Cruzeiros poderá constituir uma excelente ligação da cidade (e envolvente próxima) ao porto, nomeadamente de caráter cultural e de lazer, mas também científico. A possibilidade de abertura ao público do acesso a este terminal ("portaria urbana"), acompanhada pela criação de um núcleo museológico da APDL, poderá contribuir para melhorar a relação com a envolvente. A questão das marinas e da componente de desportos náuticos associada às marinas, que constituem um importante polo de ligação à população da envolvente, bem como a conclusão do porto de recreio adjacente ao terminal de cruzeiros, são também áreas relevantes para cuidar da relação porto-cidade.

Vias Portuárias do Porto de Leixões

No interior da zona portuária existem diversos atravessamentos de nível, quer transversais quer longitudinais, que provocam constrangimentos fortes à circulação, resultando em ineficiências na operação, longas filas de tráfego e com potencial para a ocorrência de acidentes. A melhoria das acessibilidades terrestres dentro do Porto de Leixões tem de passar, necessariamente, pela compatibilização e ordenamento do tráfego rodoviário.

A circulação rodoviária dentro do Porto de Leixões é realizada através da VCP - Via de Cintura Portuária. Trata-se de uma via estruturante da infraestrutura portuária, que faz a distribuição do tráfego para os diversos terraplenos onde a carga é movimentada. Atualmente, cerca de 1 500 camiões utilizam diariamente essa via, a qual se estende ao longo da margem direita do rio Leça até ao limite da margem esquerda. Os principais conflitos rodoviários concentram-se do lado sul do Porto de Leixões, resultando da sobreposição entre as infraestruturas, o que obriga a que sejam feitos atravessamentos de nível, de onde resulta que, quando um comboio entra dentro do Porto de Leixões, haja uma interrupção do tráfego rodoviário de cerca de 15 minutos.

A resolução destes conflitos passa por retirar a via-férrea da VCP criando canais segregados para cada um destes fluxos. Para suprimir o atravessamento de nível que existe na entrada para o Terminal de Contentores Sul do Porto de Leixões, uma das soluções em estudo passa por canalizar todo o tráfego de contentores movimentado por ferrovia para o Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões (TFML). Tal implica a construção de uma rotunda que permitirá assegurar a fluidez e segurança deste novo movimento, resolvendo definitivamente o problema do acesso rodoviário ao TFML que atualmente é feito através da malha urbana de Matosinhos, permitindo assim retirar mais de 200 camiões por dia à cidade. Deste modo, todos os acessos rodoviários ao TFML passarão a ser executados exclusivamente a partir da Portaria Principal do Porto de Leixões.

Plataforma Logística de Leixões (PLL)

A Plataforma Logística de Leixões (PLL) estruturada em dois polos na sua envolvente mais imediata: Gonçalves, que configura o Polo 1 e Gatões, o Polo 2. A PLL está localizada junto à área portuária, distando desta cerca de 2,5 km o Polo 1 e cerca de 5 km o Polo 2, à qual está ligada pela estrada de uso exclusivo da carga para acesso ao porto, a VILPL e estrategicamente enquadrada entre diversas vias de acesso rápidas, nomeadamente a A4, A28 e A41. Contudo, falta ainda criar um acesso direto entre a área portuária e o polo 1 da PLL, que permita maximizar o uso da plataforma como continuidade do porto.

Outra das principais limitações da PLL e que tem levado a que esta ainda não esteja a desempenhar um papel importante de terminal de 2^a linha do porto, prende-se com o facto de ainda não ter sido atribuído à PLL o estatuto equivalente ao da área portuária, que permitiria que todas as funções aduaneiras pudessem ser realizadas também na plataforma. Tendo em consideração as limitações de espaço, nomeadamente falta de terraplenos na área portuária, é fundamental recentrar o foco de atividade da PLL como área de apoio às atividades portuárias e atribuir-lhe o mesmo estatuto aduaneiro do porto.

Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões

Os terminais ferroviários de mercadorias da APDL localizados em Leixões e na Guarda, têm por ambição serem promotores de um sistema logístico multimodal mais eficiente e robusto, focado na descarbonização e na transição energética e são fundamentais para promover o aumento da quota da ferrovia no Porto de Leixões, consolidar e alargar o *hinterland* do Porto de Leixões, in-dutor de novas cargas para o porto.

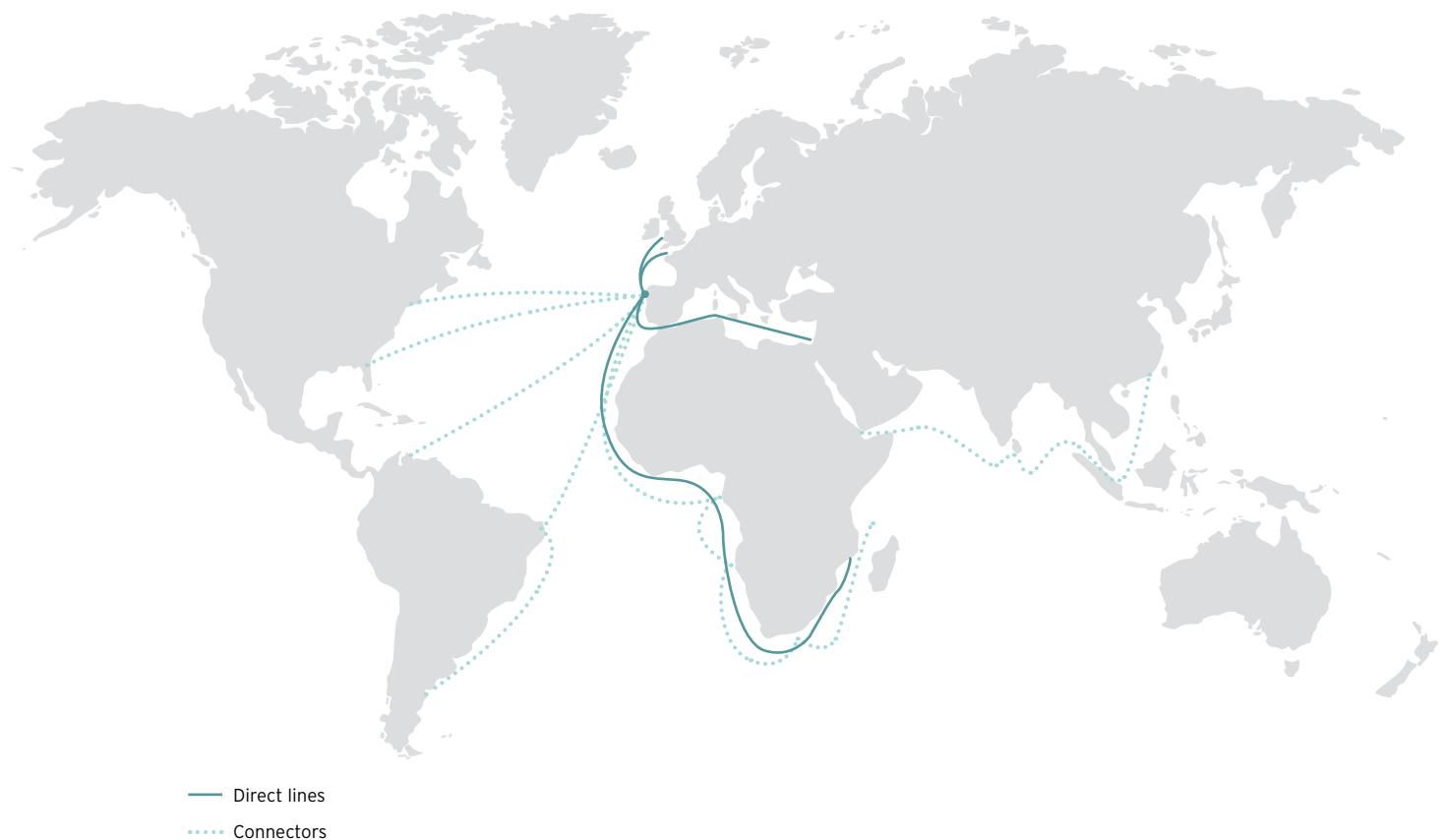
O Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões foi formalmente transferido das Infraestruturas de Portugal (IP) para a APDL, em fevereiro de 2023, e está em pleno funcionamento. Contíguo ao Porto de Leixões, a sua integração na APDL e no porto permite uma integração ferromarítima mais eficiente.

Atualmente o terminal ferroviário suporta cerca de 800 TEU. Com o projeto de modernização do TFML, que inclui demolição de edifícios obsoletos e pavimentação de uma área de cerca de 2 000 m², será possível aumentar a capacidade de resposta ao aumento de procura com mais terrapleno no terminal ferroviário e melhor aproveitamento do espaço. Uma fase seguinte incidirá na interface entre o Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões e o Terminal de Contentores Sul do Porto de Leixões e permitirá a otimização das condições de movimentação no limite norte do terminal ferroviário com a pavimentação de uma área de cerca de 7 000 m² junto das atuais linhas 1, 2 e 3 de espera.

Posicionamento e Concorrência

O Porto de Leixões tem uma posição estratégica na cadeia de abastecimento da Península Ibérica que se traduz numa rede de ligações marítimas que o conectam com o Norte da Europa, Américas, e Oriente, viabilizando a exportação para 184 países.

FIGURA 3 | CONECTIVIDADE MARÍTIMA DO PORTO DE LEIXÕES



Tendo em conta o enquadramento geográfico do Porto de Leixões, foram considerados como portos potencialmente concorrentes, os portos nacionais e os portos do Noroeste espanhol. Neste contexto a análise dos potenciais concorrentes, numa iteração inicial, tem por base um total de 17 portos, dez espanhóis e sete nacionais identificados na tabela seguinte.

TABELA 2 | MATRIZ DE PORTOS CONCORRENTES

Porto	Fracionada	Ro-Ro	Contentores import/export	Granéis Sólidos	Granéis Líquidos	Cruzeiros
Pasaia	X	X				
Bilbao	X	X	X	X	X	X
Santander		X		X		
Gijón	X		X	X		
Avilés	X			X		
Ferrol			X	X	X	
A Coruña	X			X	X	X
Villagarcía						
Marín				X		
Vigo		X	X			X
Viana do Castelo						
Aveiro	X			X	X	
Figueira da Foz	X					
Lisboa			X	X		X
Setúbal	X	X		X		
Sines			X		X	
Portimão						X

X Selecionado pelo critério do volume de mercadorias movimentado e/ou número de passageiros

NOTA: portos ordenados no sentido Este-Oeste e Norte-Sul

Note-se que os portos maiores, com maior capacidade de movimentação, pelas condições que oferecem à receção de navios são (quase) sempre concorrentes, podendo compensar utilizar um porto mais afastado do *hinterland* associado a uma mercadoria se, por exemplo, permitir a escala de navios maiores ou tiver melhores condições de movimentação e armazenagem. É, por exemplo, o caso da movimentação de estilha, em Leixões, quando a carga se destina a locais mais próximos do porto de Aveiro que, no entanto, não tem condições para receber esses navios.

Num critério relacionado com a distância entre os diversos portos, destacando Leixões, e os principais centros produtores no Oeste e Centro da Península Ibérica, permite equacionar a eventual preferência dos principais centros produtores relativamente aos portos, com base na distância aos mesmos.

Tendo presente este critério verifica-se que para distâncias acima dos 500 km dos principais centros produtivos no *hinterland* do Porto de Leixões, os portos tendem a perder competitividade. Assim, foram selecionados como principais concorrentes a Leixões os portos de Ferrol - San Cibrao, A Coruña, Villagarcia, Marín, Vigo, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines.

TABELA 3 | MATRIZ DE DISTÂNCIA ENTRE PORTOS E CENTROS PRODUTORES NO OESTE E CENTRO DA PENÍNSULA IBÉRICA¹

Portos	Centros									
	Porto	Vigo	A Coruña	Zamora	Salamanca	Valladolid	Burgos	Bilbao	Lisboa	Madrid
Pasaia	775	769	648	442	460	343	215	110	926	465
Bilbao	720	661	533	393	412	294	159	19	878	418
Santander	643	576	455	346	365	248	181	120	830	456
Gijón	531	410	282	272	339	279	315	272	802	470
Avilés	540	359	256	286	349	334	328	294	814	480
Ferrol	323	185	54	405	470	449	496	518	629	601
A Coruña	304	165	4	394	459	440	486	544	609	591
Villagarcia	201	60	123	450	510	494	540	630	510	646
Marín	173	35	141	375	440	464	571	646	479	614
Vigo	165	6	165	359	426	447	551	669	460	600
Viana do Castelo	76	93	250	369	424	477	583	737	386	628
Leixões	14	155	303	365	349	407	532	711	325	559
Aveiro	82	232	380	378	316	433	548	711	267	527
Lisboa	316	467	618	537	475	593	710	871	7	625
Setúbal	353	501	649	552	485	627	726	884	54	596
Sines	434	582	730	619	554	675	797	953	163	664

Fonte: Google maps

¹ Não foi aqui incluído o porto de Portimão dado que este apenas será potencialmente concorrente no segmento dos cruzeiros/passageiros.

Alguns portos foram também mantidos por estarem incluídos na rede principal da RTE-T, nomeadamente no corredor Atlântico ou em AEM, sendo esse o caso dos portos de Bilbao e Gijón. O primeiro, Gijón, tem um conjunto de linhas regulares e autoestradas do mar potencialmente concorrentes com as do Porto de Leixões, e Bilbao, é comparável com o Porto de Leixões em todos os tipos de carga e, como tal, devem ser considerados como portos concorrentes.

O porto de Ferrol, que aparentemente só seria comparável nas cargas de granéis sólidos, foi também considerado como potencialmente concorrente no segmento dos contentores, tendo em conta o seu novo terminal de contentores com profundidades bastantes superiores às de Leixões (-20 m). O porto de A Coruña foi identificado como concorrente nas cargas fracionada, granéis sólidos e granéis líquidos, devendo ser dada especial atenção à movimentação de granéis agroalimentares, bem como ao potencial impacto da construção do porto exterior.

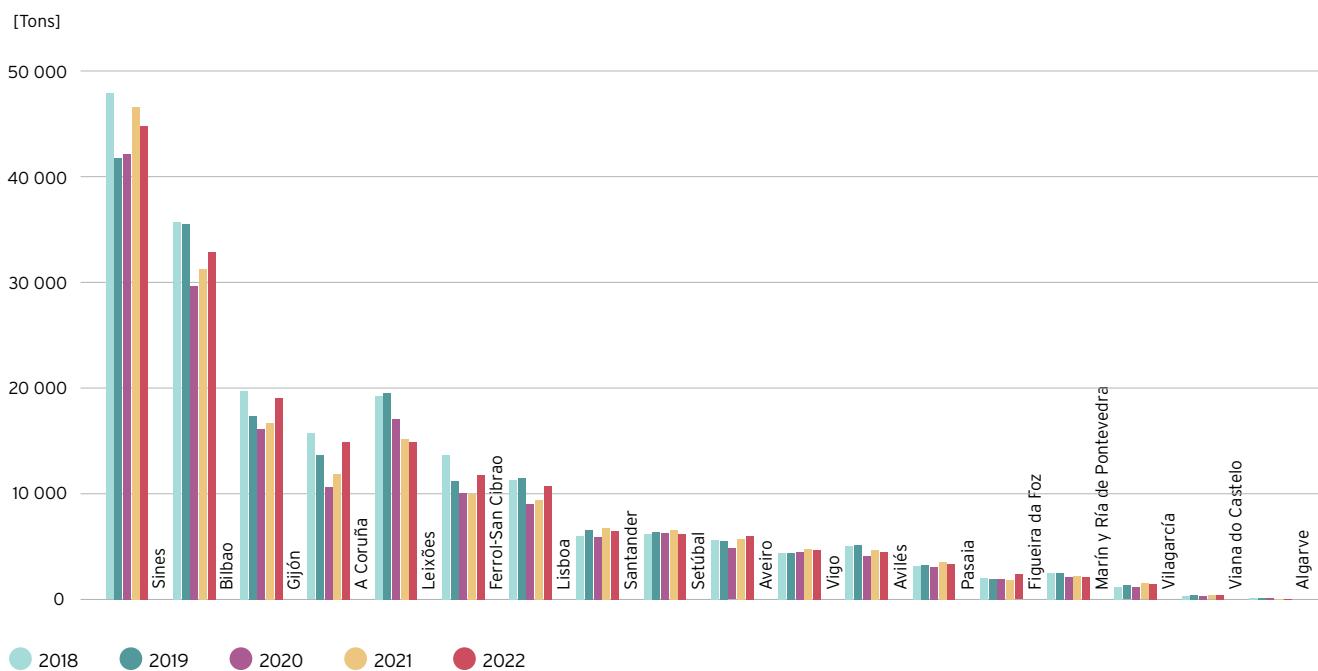
Os portos espanhóis com localizações mais perto da situação geográfica do Porto de Leixões são Villagarcia, Marín e Vigo. Na análise do porto de Vigo, pelo seu potencial de crescimento na movimentação de Ro-Ro e Marín, sobretudo devido ao desenvolvimento dos novos cais dedicados à movimentação de produtos agroalimentares e também pela movimentação de produtos siderúrgicos. Villagarcia de Arosa não foi incluído por não se aproximar de Leixões no que respeita à movimentação de mercadorias.

No âmbito nacional, os cinco portos selecionados pelo critério associado ao tipo de mercadorias movimentadas são considerados como potencialmente concorrentes do Porto de Leixões.

Dos portos do Algarve, apenas foi considerado como concorrente o porto de Portimão e, apenas, no que se refere à movimentação de cruzeiros.

Os portos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, devido à sua localização geográfica, não são considerados concorrência direta de Leixões e como tal não foram analisados.

FIGURA 4 | MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM LEIXÕES E NOS POTENCIAIS PORTOS CONCORRENTES (2018-2022)



Fontes: AMT, Puertos del Estado



TÉTIS
PORTUGAL

SHUN FU DA
MAJURO
IMO 9286580

Evolução de Mercado

Em 2023, o Porto de Leixões movimentou 14,6 milhões de toneladas, distribuídas pelos tipos de carga que o quadro abaixo evidencia. A evolução nos últimos 8 anos (2016-2023) foi a que se apresenta no gráfico e tabela seguintes, sendo de registar a grande quebra relacionada com o encerramento da refinaria.

FIGURA 5 | MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM LEIXÕES POR TIPO DE CARGA (2016-2023)

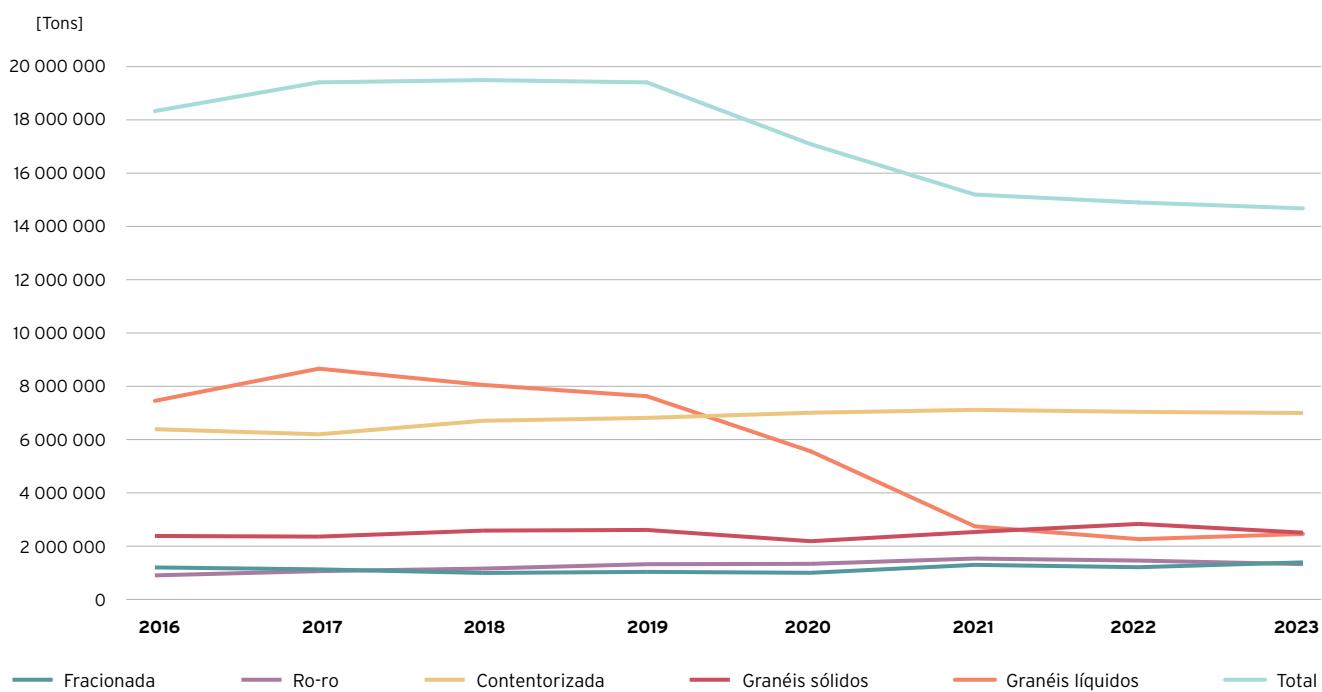


TABELA 4 | MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM LEIXÕES POR TIPO DE CARGA (2016-2023)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fracionada	1 200 412	1 128 545	992 766	1 033 922	998 940	1 296 514	1 208 523	1 390 537
Ro-Ro	902 414	1 061 728	1 157 680	1 321 619	1 335 555	1 533 672	1 457 559	1 325 182
Contentores (ton) (TEU)	6 386 840 638 684	6 194 683 619 468	6 702 084 670 093	6 810 453 685 810	7 004 202 703 919	7 112 060 717 954	7 036 096 713 398	6 992 950 704 225
Granéis sólidos	2 381 202	2 356 364	2 581 786	2 606 898	2 183 635	2 530 581	2 836 190	2 504 494
Granéis líquidos	7 449 890	8 657 066	8 048 813	7 624 234	5 553 760	2 714 940	2 352 540	2 456 579
TOTAL	18 320 759	19 398 386	19 483 129	19 397 126	17 076 091	15 187 768	14 890 908	14 669 742
Fracionada + Gran. sólidos	3 581 614	3 484 909	3 574 552	3 640 820	3 182 575	3 827 095	4 044 713	3 895 031

Previsões de Tráfego

Para o horizonte 2035, as previsões de tráfego foram elaboradas por tipologia de cargas, tendo em conta a evolução histórica do tráfego no porto por tipo de carga, a evolução económica que ocorreu entre 2016 e 2022 no *hinterland* do porto e a que se prevê possa vir a ocorrer no futuro, bem como a informação fornecida por alguns dos principais carregadores e operadores do Porto de Leixões.

Assim, para a evolução do tráfego em Leixões foram construídos três cenários para três níveis de tráfego: cenários Base, Otimista e Pessimista. A diferença entre estes três cenários decorre da consideração, para os cenários Otimista e Pessimista, de taxas crescentes ou decrescentes de tráfego relativamente à taxa de referência usada nos cálculos do cenário Base, bem como a possibilidade de captação de novas cargas ou de perda de cargas existentes.

O posicionamento de Leixões como um dos principais nós de ligação do Noroeste Peninsular, estando integrado na rede principal da rede transeuropeia de transportes, reflete também a evolução da economia, particularmente do comércio internacional na Região Norte e restante *hinterland*.

TABELA 5 | PORTO DE LEIXÕES: PROJEÇÕES DE TRÁFEGO (2023-2035) - CENÁRIO BASE
(TONELADAS/TEU)

Tipo de Carga	Ano de referência (2023)	Cenários (2035)			tcma (2023-2035)		
		Base	Otimista	Pessimista	Base	Otimista	Pessimista
Fracionada	1 390 537	1 594 042	1 884 595	1 231 751	1,1%	2,6%	-1,0%
Ro-Ro	1 325 182	2 169 128	4 322 840	1 761 186	4,2%	10,4%	2,4%
Contentorizada (TEU)	6 992 950 (704 225)	9 897 287 (970 322)	12 189 137 (1 195 013)	7 524 024 (755 896)	2,9% (2,7%)	4,7% (4,5%)	0,6% (0,6%)
Granéis sólidos	2 504 494	2 965 832	5 055 491	2 460 095	1,4%	6,0%	-0,1%
Granéis líquidos	2 456 579	2 921 821	3 783 840	2 559 076	1,5%	3,7%	0,3%
TOTAL	14 669 742	19 548 109	27 235 903	15 536 131	2,4%	5,3%	0,5%

FIGURA 6 | PORTO DE LEIXÕES: PROJEÇÕES DE TRÁFEGO (2023-2035), POR MODO DE ACONDICIONAMENTO

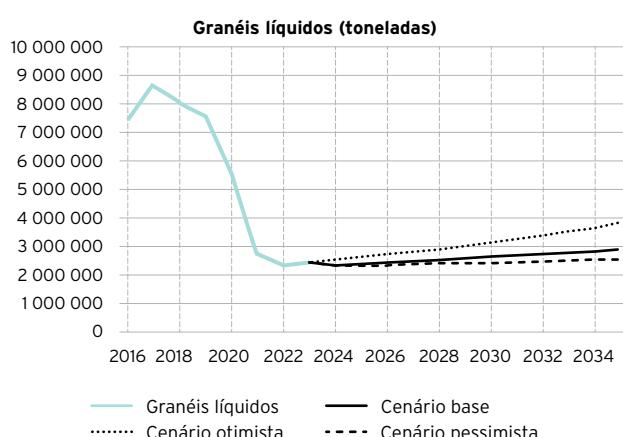
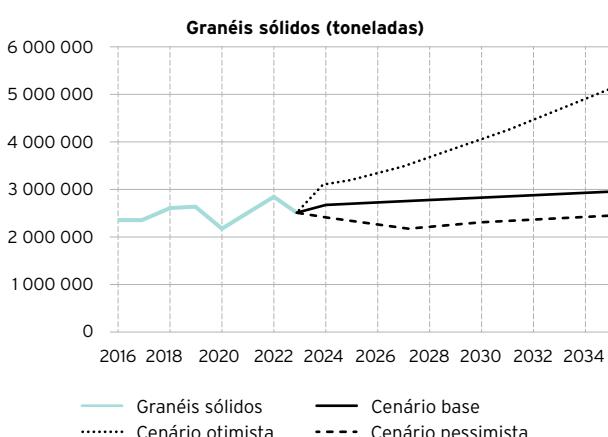
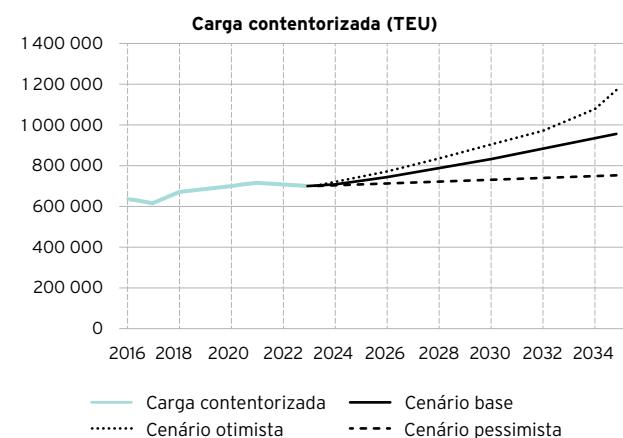
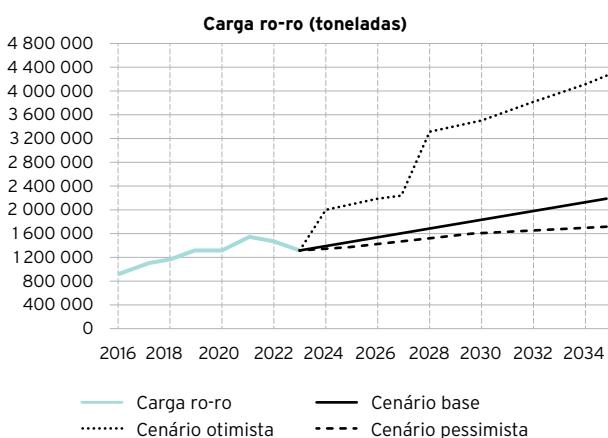
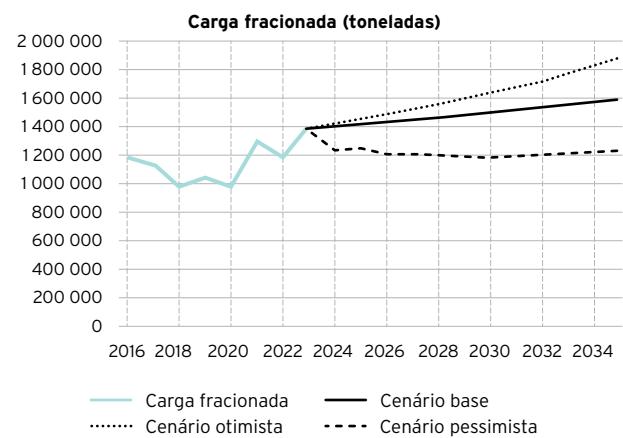
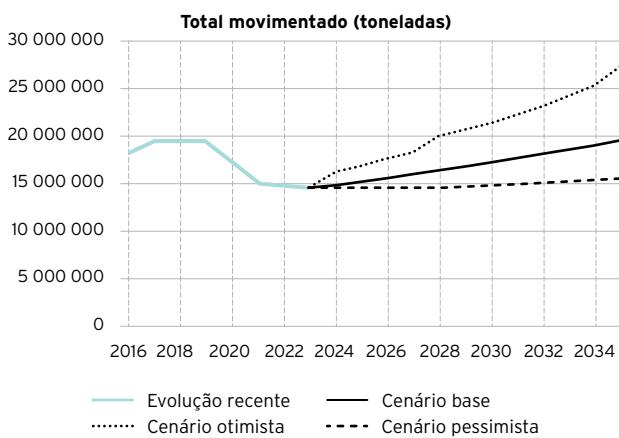
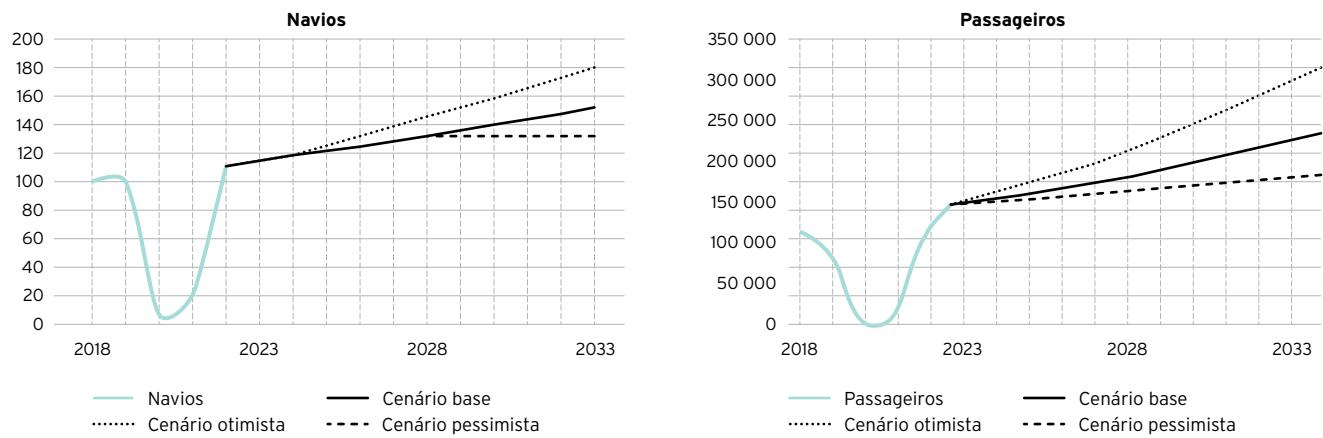


FIGURA 7 | PORTO DE LEIXÕES: PROJEÇÕES DE TRÁFEGO DE CRUZEIROS (2022-2033)



Tecnologias e Sistemas de Informação

O sistema de portos geridos pela APDL e, consequentemente o Porto de Leixões, é suportado por vários sistemas de informação especializados para as diferentes funções. A APDL tem marcado a sua presença no mercado por uma permanente propensão a liderar a introdução de sistemas inovadores no setor portuário, no entanto carece de uma visão integrada dos sistemas de informação que permita estabilizar o nível de serviço das comunicações para os vários níveis de gestão; do estratégico ao operacional; do interno ao interinstitucional.

O projeto de Sistemas de Informação de Negócio dominante nesta fase é a JUP III - JUL, a qual já apresenta avanços em termos de interoperabilidade com elos da cadeia logística relativamente à JUP II. Contudo, este processo tem sofrido atrasos diversos de modo a incorporar as especificidades e desenvolvimentos verificados no sistema portuário gerido pela APDL no âmbito da JUP II. Apesar dos constrangimentos inerentes a um processo com a ambição nacional da JUL, a APDL continua com um esforço continuado de inovação e desenvolvimento em várias frentes associadas à digitalização e tem vindo a promover diversas atividades para o desenvolvimento de um porto inteligente, digital e conectado, desde logo incorporando no seu plano estratégico a adoção destas tecnologias nos seus processos de negócio, fundamentais para a operação, mas também no apoio à transição energética.

Entre as várias iniciativas em curso na APDL, nos domínios da digitalização e *Smart Port*, nomeadamente através do investimento em infraestruturas, equipamentos e aplicações, destaca-se o projeto porto 5G, a Janela Única Dominial e o Centro de Simulação de Operações Marítimas e Terrestres da APDL.

As diversas ferramentas digitais implementadas ou em desenvolvimento na APDL são fundamentais para o funcionamento do porto, na otimização das escalas dos meios de transporte em porto e dos espaços, terraplenos e armazéns disponíveis, e das cadeias logísticas multimodais, mas desempenham também um papel fundamental na redução das emissões geradas pela atividade portuária e logística. O roteiro para a transição energética preconiza, assim, várias medidas tecnológicas de alto nível que permitem apoiar o mesmo, entre estas: sensorização, comunicações, armazenamento e monitorização de dados; IA preditiva e reativa; *Blockchain*; Gémeo digital; *Smart Grid*.

São de destacar também as melhorias que têm vindo a ser introduzidas no sistema de portaria, designadamente na implementação de sistemas de pesagens no Porto de Leixões, bem como nos equipamentos informáticos que suportam as atividades desenvolvidas no âmbito do parque de pesagens. Destaca-se ainda a instalação de Pórticos OCR de contentores na Ferrovia, o que, em conjunto com os investimentos nas vias portuárias e terminal ferroviário permitirão a melhoria do funcionamento da portaria única do porto de Leixões.

Análise SWOT

A análise SWOT é um apoio fundamental para a análise estratégica, porque funciona como instrumento de sistematização do diagnóstico efetuado em torno das diferentes componentes temáticas expostas nos pontos precedentes. Para além de constituir uma síntese (e, portanto, um *output*), a análise SWOT constitui também um ponto de partida (i.e., um *input*) para equacionar a definição da estratégia de desenvolvimento para o Porto de Leixões.

A análise SWOT foi utilizada enquanto ferramenta de ampla discussão e síntese com a Comunidade Portuária de Leixões, Concessionários e Câmara Municipal de Matosinhos. Por essa via foi possível assegurar uma validação alargada dos resultados, bem como corrigir e completar a análise realizada. As matrizes de seguida apresentadas são também o resultado desse processo, estando estruturadas para o porto na sua globalidade e individualmente em função dos segmentos de mercado que o compõem.



TABELA 6 | MATRIZ SWOT GLOBAL

Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> O posicionamento de Leixões como um dos principais nós de ligação do Noroeste Peninsular, estando integrado na rede principal da RTE-T. Um <i>hinterland</i> bastante abrangente, com grande capacidade de geração de cargas na proximidade. A diversidade de origens e destinos abrangidos, reforçando o papel do Porto de Leixões no contexto do comércio internacional: 82% do movimento de mercadorias no porto. Segundo porto no ranking nacional em termos de movimento portuário, líder nos mercados Ro-Ro e import/export de contentores. Oferta muito diversificada para a receção de todos os tipos de navios e mercadorias movimentadas. A boa imagem do Porto de Leixões junto dos seus clientes e mercados: eficiência, concertação laboral, fiabilidade, etc., bem como a paz social no Porto de Leixões que importa reforçar. A experiência da APDL no domínio das concessões evidencia a capacidade dos privados na geração de receita e na assunção do risco do negócio. O Porto de Leixões desempenha um papel de alimentador da economia circular em alguns setores da atividade económica, como seja nas indústrias metalúrgica, vidreira e do papel. Roteiro para a transição energética do Porto de Leixões já adotado e com medidas em curso. Como porto urbano tem preocupações com o ambiente e sustentabilidade e há mais de 15 anos que adota práticas e medidas “amigas do ambiente” (veículos e equipamentos menos poluentes) com monitorização permanente da qualidade do ar, água e ruído. O desenvolvimento da Plataforma Logística de Leixões, estando o seu polo I já a ser usado também como terminal de 2º linha. A existência de uma infraestrutura ferroviária no porto com ligação aos vários terminais, bem como a transferência dos terminais ferroviários de mercadorias de Leixões e da Guarda, que contribuem para aumentar e/ou consolidar o seu <i>hinterland</i> mais afastado. O nível elevado de utilização das TIC feito em articulação com os concessionários e com os vários organismos: alfândega, veterinária, etc.. 	<ul style="list-style-type: none"> Leixões está a perder mercados relevantes devido às restrições ao calado dos navios da generalidade dos terminais (profundidades entre -10 m(ZHL) e -12 m(ZHL)), por falta de capacidade dos cais e terraplenos portuários e devido à quase ausência de área de expansão. As limitações decorrentes da existência da ponte móvel relativamente à boca máxima dos navios impedindo o acesso de navios pós Panamax aos terminais de montante, nomeadamente o TCS. A via de cintura portuária está em mau estado o que penaliza a circulação rodoviária e existem congestionamentos devido a conflitos com a operação ferroviária para o TCS e para a DIS. A falta de um plano de gestão de ativos da APDL (infraestruturas, edifícios, armazéns, e equipamentos portuários) que cuide, não só, da sua conservação e manutenção, mas também da sua adaptação às alterações climáticas. A aproximação crescente das zonas urbanas ao Porto de Leixões obriga a uma cuidada gestão dos impactes ambientais e eventuais riscos: o porto recebe frequentemente reclamações da população relacionadas com a movimentação, armazenagem e transporte de sucata, casco de vidro e estilha de madeira. O uso do polo I da PLL como terminal de 2ª linha implica custos acrescidos de operação, falta uma ligação rodoviária direta e falta desenvolver grande parte do polo II da Plataforma Logística de Leixões. Ausência de ligação ferroviária ao molhe sul. Ainda não existe um Plano Diretor dos Sistemas de Informação.

Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> A integração de Leixões no Corredor Atlântico que assume uma dimensão marítima muito importante enquanto alternativa modal ao transporte terrestre. O <i>hinterland</i> bastante abrangente, i.e., estendendo-se a Lisboa e Sines, em Portugal, e do lado espanhol à Galiza, Castela e Leão e até Madrid, cria oportunidades para ampliar a captação de carga. O completar das obras ferroviárias em curso, em especial linha do Norte e linha da Beira Alta junto com a integração dos terminais ferroviários de Leixões e Guarda na APDL e a retoma e operacionalização do protocolo com a Plataforma de Salamanca podem posicionar Leixões para serviços multimodais integrados. Com a "reindustrialização" da Europa, é esperado que as cadeias logísticas sejam mais curtas e privilegiando o transporte marítimo de curta distância, o que será vantajoso para um porto com o perfil do Porto de Leixões. A proposta legislativa de revisão do regime jurídico do setor portuário iniciada em 2016 e retomada em 2023, prevê a possibilidade de alteração do prazo de vigência das concessões de 30 para 75 anos, permitindo a rentabilização de investimentos de maior dimensão e harmonizar as condições presentes (<i>level playing field</i>) entre os portos portugueses e os europeus, particularmente os espanhóis, incentivando investimento externo nos portos nacionais. Possibilidade de linhas de financiamento associadas ao PNI 2030 (JUL 5.0), PACS - Programa Ação Climática e Sustentabilidade, com linhas e investimentos dedicados aos portos. O recente Regulamento (EU) 2023/435 pode vir a constituir-se como uma oportunidade à revisão do PRR e inclusão do setor portuário (público e privado) no âmbito dos grandes projetos de investimento. O Pacto Ecológico Europeu advoga que os portos e os aeroportos devem tornar-se plataformas multimodais e plataformas de energia limpa para sistemas integrados de eletricidade, hidrogénio e outros combustíveis hipocarbónicos, assim como bancos de ensaio para a reutilização de resíduos e a economia circular. Participação no projeto H2Driven permitirá criar condições para receber e expedir combustíveis verdes (metanol verde). Potencial eólico do molhe Norte e disponibilidade de telhados para instalação de painéis fotovoltaicos. Projetos piloto (ECOWAVEPOWER + I&D ONDAS) para produção de energia das ondas poderão também reforçar a capacidade de autossuficiência energética no futuro da APDL. A possibilidade de vir a dispor de novas áreas de terrapleno na proximidade da frente-cais, tirando partido de uma eventual relocalização do Centro Hípico. Tornar a APDL um exemplo em matéria de sustentabilidade, potenciando não só a gestão e minimização dos problemas ambientais, mas também a criação de valor na organização e a criação de uma vantagem competitiva, nomeadamente tendo em conta que "garantir o apoio da população local" é um de quatro instrumentos para garantir a competitividade dos portos. 	<ul style="list-style-type: none"> A partilha de <i>hinterland</i> com portos concorrentes em diversas cargas movimentadas em Leixões, particularmente tendo em conta a tendência de aumento da dimensão dos navios, quer de contentores, quer de granéis líquidos e agroalimentares e o facto de a maior parte desses portos oferecerem terminais com fundos superiores aos -12 m(ZHL) disponíveis em Leixões. Os serviços regulares ferroviários estão a desviar carga de Leixões para Lisboa e Sines. O pacote <i>Fit for 55</i> inclui o setor marítimo no EU ETS (Sistema de Comércio de Emissões Europeu) e a criação do FuelEU marítimo, um programa que promove combustíveis marítimos sustentáveis. Em janeiro de 2024, as emissões de CO2 para todos os navios com tonelagem superior ou igual a 5000 que entrem em portos europeus, independentemente da sua origem, passam a enquadrar o EU ETS, o que pode levar à alteração de rotas para portos de países terceiros, nomeadamente norte de África e outros casos pode fazer desaparecer alguns tipos de cargas (cuja produção já não compense). As atividades portuárias e os portos, não foram, pelo menos na primeira fase e contrariamente a portos de outros Estados Membros, elegíveis para investimentos no PRR - Plano de Recuperação e Resiliência, apesar deste plano ser focado em três dimensões estruturantes: resiliência, transição climática e transição digital. As pressões urbanísticas crescentes na envolvente do Porto de Leixões e a não resolução dos problemas ambientais e riscos relacionados com a movimentação, armazenagem e transporte de mercadorias como alguns tipos de granéis (sucata, casco de vidro, estilha), pode vir a suscitar ações que levem a condicionar ainda mais a movimentação destas mercadorias. O aproximar do fim das concessões associado à falta de decisão quanto ao modelo a adotar (concessões a 75 anos) pode reduzir os níveis de serviço e o tráfego em resultado de menor interesse pelo investimento por parte das concessionárias em fase de fecho de ciclo. O crescimento da economia digital pode levar a um abrandamento da correlação entre comércio internacional e transporte marítimo. O número de entidades que atua na área de jurisdição da APDL é elevado e leva não só à existência de demasiados interlocutores como, muitas vezes, à indefinição de quem se responsabiliza pelo quê, gerando desresponsabilização. Indefinição quanto ao futuro dos combustíveis alternativos para os navios.



TCL - Terminal Contentores de Leixões, S.A.

TCL Terminal Contentores de Leixões, S.A.

ANNABA
MADEIRA
IMO 930201

FARAH LOUISE
PANAMA
IMO 9788603

TABELA 7 | MATRIZ SWOT POR SEGMENTO

Segmento de Mercado	Pontos Fortes	Pontos Fracos
Fracionada	<ul style="list-style-type: none"> O comércio internacional do Porto de Leixões na carga fracionada representou, em 2022, 97% do movimento deste segmento de mercadorias (99% nas importações), associado a alguma diversidade de origens e destinos (37 países, 18 de origem e 29 de destino). A concessão a empresas privadas dos terminais de carga geral fracionada permite otimizar as condições de movimentação deste segmento de carga nomeadamente através do investimento em equipamentos. 	<ul style="list-style-type: none"> A "reduzida" profundidade dos cais destinados a navios de carga fracionada (975 m de cais a -10 m(ZHL), e 1 360 m de cais com fundos de -12 m(ZHL)) quando comparada com os portos da envolvente. Limitações nos terraplenos adjacentes aos terminais de carga geral fracionada, particularmente relacionadas com o armazenamento (ou consolidação de carga) e a degradação dos pavimentos e a quase ausência de área de expansão.
Ro-Ro	<ul style="list-style-type: none"> O comércio internacional do Porto de Leixões em movimentação Ro-Ro representou, em 2022, 100% do movimento deste segmento de mercadorias (96,6% intraUE), com algum equilíbrio nas rotas de movimentação Ro-Ro, com alguma proximidade entre as origens e destinos (as exportações representam 77,5% das importações). O bom posicionamento do Porto de Leixões no segmento da carga Ro-Ro. 	<ul style="list-style-type: none"> Descida na movimentação Ro-Ro (embarques e desembarques) associada à diminuição do n.º de escadas. O Ro-Ro está em grande parte dependente de um só operador. A capacidade existente para a movimentação de carga Ro-Ro, está atualmente totalmente esgotada (a atual movimentação quase duplica a capacidade nominal dos terminais utilizados na movimentação Ro-Ro) e a quase ausência de área de expansão, com elevadas restrições em cais, terraplenos e áreas de armazenagem.
Contentores	<ul style="list-style-type: none"> O comércio internacional do Porto de Leixões em carga contentorizada representou, em 2022, quase 80% do movimento deste segmento de mercadorias (77% das importações e 81,4% das exportações), associado à diversidade de origens e destinos (114 países, 51 de origem e 113 de destino) abrangidos pelo porto. O Porto de Leixões é o líder nacional no mercado de import/export de contentores (quota de mercado de cerca de 38% em Portugal e 27,3% no conjunto do mercado nacional e mercado do Noroeste Espanhol analisado). A concessão a empresas privadas dos terminais de contentores que permitem otimizar as condições de movimentação de mercadorias nomeadamente através do investimento em equipamentos. 	<ul style="list-style-type: none"> A reduzida profundidade dos cais de contentores no Porto de Leixões (540 m a -12 m(ZHL) e 360 m a -10 m(ZHL)) e a limitação a navios panamax no TCS. A falta de capacidade de armazenamento de contentores e a quase ausência de área de expansão, com elevadas restrições em cais e terraplenos utilizados pelos contentores. O reduzido alcance e o tirante aéreo, bem como o fim da vida útil dos equipamentos do TCN e as limitações de capacidade de armazenagem limitam os navios que podem operar nesse terminal e originam tempos de espera sempre indesejados por congestionamento do TCS. Não existem procedimentos adequados para a movimentação direta (sem passar na Portaria Principal de Leixões) da carga entre o terminal ferroviário e o terminal de contentores.
Granéis Sólidos	<ul style="list-style-type: none"> O comércio internacional do Porto de Leixões de granéis sólidos representou, em 2022, 92,7% do movimento deste segmento (94,2% das importações e 74,6% das exportações), com alguma diversidade de origens e destinos (27 países, 25 de origem, apenas 9 de destino) abrangidos pelo porto. 	<ul style="list-style-type: none"> A insuficiência das áreas de armazenagem para granéis sólidos agroalimentares. A quase ausência de área de expansão, com elevadas restrições em cais, terraplenos e áreas de armazenagem.

Segmento de Mercado	Pontos Fortes	Pontos Fracos
	<ul style="list-style-type: none"> Leixões é um porto de fretamento e grande parte dos granéis sólidos movimentados, particularmente o açúcar, granéis agroalimentares e produtos siderúrgicos destinam-se ao <i>hinterland</i> próximo de Leixões. A concessão a empresas privadas dos cais/terminal de granéis sólidos que permitem otimizar as condições de movimentação deste segmento nomeadamente através do investimento em equipamentos. 	<ul style="list-style-type: none"> As restrições ao calado dos navios da generalidade dos terminais (profundidades entre -10 m(ZHL) e -12 m(ZHL)). Algumas limitações nos terraplenos adjacentes aos terminais de granéis sólidos, relacionadas com o armazenamento, com a falta de local para carregamento de sucata para a ferrovia e com situações de cariz ambiental, nomeadamente a utilização de água da rede para as operações de rega das cargas portuárias para minimizar a dispersão de poeiras. Os silos de Leixões aproximam-se do limite da sua vida útil. O porto recebe frequentemente reclamações da população relacionadas com a movimentação, armazenagem e transporte de sucata, casco de vidro e estilha de madeira. Alguma possibilidade de, num cenário pessimista, se perder alguma movimentação de granéis sólidos.
Granéis Líquidos	<ul style="list-style-type: none"> A maior parte dos granéis líquidos movimentados tem como destino a região Norte o que assegura alguma estabilidade nesta movimentação. 	<ul style="list-style-type: none"> O encerramento da refinaria de Matosinhos que se traduziu na perda de um importante segmento de carga: o desembarque de petróleo bruto e o embarque de produtos refinados. As condições de agitação na zona do anteponto, em especial no posto A do terminal petroleiro, que dificultam (ou impedem) a acostagem em determinadas situações de temporal marítimo. Os pipelines existentes no porto podem condicionar a movimentação de novos produtos energéticos verdes.
Logística	<ul style="list-style-type: none"> As excelentes acessibilidades rodoviárias, incluindo uma via exclusivamente dedicada ao porto, a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões - VILPL, que liga o porto à rede de estradas e autoestradas principais, nomeadamente à VRI (Via Regional Interior), A4, A28 e A41/IC24, à PLL e ainda ao aeroporto e ao nó urbano. Investimentos nas vias internas portuárias para minimização dos estrangulamentos rodoferroviários. A grande aposta na expansão do Porto de Leixões através da Plataforma Logística de Leixões (PLL) e terminais ferroviários de mercadorias de Leixões e da Guarda e a retoma, aprofundamento e operacionalização do protocolo com a Plataforma de Salamanca, permitem aumentar e/ou consolidar o seu <i>hinterland</i> mais afastado. Implementadas melhorias no sistema de portaria: desenvolvimento de plataforma de BUS-IoT para suportar as atividades desenvolvidas no âmbito da futura portaria e SIP (Sistema Integrado de Pesagens) e as adaptações necessárias para a os processos da JUP /JUL permite gerar informação de gestão constituindo-se assim como um <i>driver</i> da otimização dos processos portuários. 	<ul style="list-style-type: none"> A PLL ainda não tem estatuto aduaneiro, a falta de um acesso direto entre o polo I e a área portuária e o modelo de negócio da PLL não permitem ainda retirar o seu potencial como área de apoio ao porto. Os diversos estrangulamentos da linha ferroviária de acesso ao Porto de Leixões, nomeadamente os relacionados com o comprimento máximo de comboios permitidos, as pendentes e a velocidade. O dimensionamento físico e o número de <i>gates</i> tem vindo a ser identificado como um grande constrangimento potencial ao desempenho da portaria. Não existem ainda os procedimentos adequados para a movimentação direta (sem passar na Portaria Principal de Leixões) da carga entre o terminal ferroviário e os terminais portuários. A aposta num sistema de informação harmonizado à escala nacional, com todas as vantagens que tem e são reconhecidas tem, por outro lado, retirado autonomia à APDL de progredir e diferenciar-se pela inovação dos sistemas.

Segmento de Mercado	Pontos Fortes	Pontos Fracos
Cruzeiros e Náutica de Recreio	<ul style="list-style-type: none"> Progressos para o funcionamento de uma portaria na ferrovia, com a instalação de Pórticos OCR de contentores. Implementação do sistema APDL4RAIL vocacionado para a gestão dos terminais que, de forma integrada, suporta os processos logísticos, manobras rodoviárias, operações de entrada nos portões, documentação, processos alfandegários e faturação. Este sistema está integrado com os sistemas de gestão da APDL e de entidades terceiras, incluindo parceiros como a Takargo, a Medway e clientes como as principais linhas de navegação. 	<ul style="list-style-type: none"> O conhecimento da O/D das cargas no <i>hinterland</i>, nomeadamente carga contentorizada continua a ser um ponto fraco dos sistemas de informação que a JUL poderá vir a colmatar.
Fracionada	<ul style="list-style-type: none"> O Porto de Leixões pode ser um ativo importante para a envolvente (Matosinhos), nomeadamente através da ligação entre o terminal de cruzeiros e a cidade e de um melhor aproveitamento das marinas. A multifuncionalidade do Terminal de Cruzeiros é relevante para a economia do mar: local de eventos, local de investigação científica, turismo, etc. O potencial de Leixões para desenvolver o mercado de <i>turnaround</i>. A existência de um porto de recreio já infraestruturado (a ser concessionado) com capacidade para 170 embarcações numa localização emblemática (junto ao novo terminal de cruzeiros). O prolongamento do molhe Norte permitirá criar novas condições e a possibilidade de criar um apoio à náutica e aos desportos náuticos junto do molhe Sul, consolidando a possibilidade de este molhe vir a constituir um polo de atratividade associado ao turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciais dificuldades de acesso ao terminal de cruzeiros em situações de <i>turnaround</i>. Falta de recursos humanos para dar resposta ao crescimento no mercado de cruzeiros. A atividade da náutica de recreio, marina e clubes não só são ativos pouco aproveitados como ficarão limitados com a construção de um novo terminal adossado ao molhe Norte.
Ro-Ro	<ul style="list-style-type: none"> O <i>hinterland</i> bastante abrangente cria oportunidades para ampliar a captação de carga. Existe potencial para aumentar a movimentação Ro-Ro em Leixões, tanto recuperando as linhas para o Reino Unido/Irlanda (criação de uma AEM) como em <i>transhipment</i> para o Norte de África. 	<ul style="list-style-type: none"> Aveiro partilha o <i>hinterland</i> em diversas cargas movimentadas em Leixões e tem mantido uma tendência de crescimento na movimentação de carga fracionada, o que poderá continuar a acontecer tendo em conta a disponibilidade de cais a -12 m(ZH) e a melhor acessibilidade ao porto (marítima e terrestre). Os potenciais efeitos de melhorias das condições de operação, entretanto efetuadas nos portos que partilham o mesmo <i>hinterland</i>, incluindo a Coruña (carga fracionada), Marín (importação de aços) e mesmo Viana do Castelo.

Segmento de Mercado	Oportunidades	Ameaças
	<ul style="list-style-type: none"> As previsões de construção de dois novos terminais, um adossado ao molhe Sul e outro adossado ao molhe Norte, que permitirão ampliar a oferta para a movimentação de navios de contentores e Ro-Ro, bem como a construção de um novo cais na Doca 1 Norte e respetivo aumento do terrapleno onde já existe uma rampa Ro-Ro que irá ser ampliada 	
Contentores	<ul style="list-style-type: none"> A possibilidade de ir buscar mais carga de frio (congelados, vinho, etc.). A tendência de encomendas de navios indica que o mercado compreendido entre 1 000 e 8 000 TEU continuará a representar uma parcela significativa do mercado, o que é uma oportunidade para Leixões. A UNCTAD projeta que a movimentação de contentores aumentará 1,2% em 2023 e se expandirá mais de 3% durante o período 2024-2028. O interesse da <i>Yilport Holding</i> em investir em melhorias no TCN e na construção de um novo terminal de contentores. As previsões de construção de dois novos terminais, um adossado ao molhe Sul e outro adossado ao molhe Norte que permitirão ampliar a oferta para a movimentação de navios de contentores e Ro-Ro, bem como a construção de um novo cais na Doca 1 Norte e respetivo aumento do terrapleno onde já existe uma rampa Ro-Ro que irá ser ampliada 	<ul style="list-style-type: none"> A tendência de aumento da dimensão dos navios de contentores pode levar ao desvio de navios para outros portos. Os serviços regulares ferroviários estão a desviar carga do Porto de Leixões para Lisboa (oferece um terminal a -16,5 m(ZH), com boas capacidades de terrapleno) e Sines, atualmente o 2º de ranking nacional (31,1%) no <i>import/export</i>, que tem vindo a aumentar essa movimentação, de forma consistente, e pode tirar partido das suas ligações ferroviárias ao <i>hinterland</i> que se estendem a todo o país e a Espanha. O terminal de Lousado desviará do TFML os comboios diários com destino a Sines e poderá retirar mais tráfego ao Porto de Leixões.
Granéis Sólidos	<ul style="list-style-type: none"> A possibilidade de poder receber navios do subsegmento dos granéis agroalimentares para alimentação animal, que atualmente não vão a Leixões (principais <i>players</i> ABCD-ADM, Bunge, Cargill e Dreyfus) e oportunidade nos segmentos grão e não grão. A disponibilidade do TCGL em investir em armazenagem e terraplenos e Silos de Leixões para investir em armazenagem para granéis agroalimentares. 	<ul style="list-style-type: none"> A partilha de <i>hinterland</i> e as melhorias das condições de operação, entretanto efetuadas nos portos concorrentes, incluindo Aveiro (receber navios de estilha numa localização mais próxima do seu destino final), Marín (subsegmento dos granéis agroalimentares) e mesmo Viana do Castelo. A tendência de aumento da dimensão dos navios nomeadamente de agroalimentares (uma mercadoria importante para Leixões) pode levar ao desvio de navios para outros portos. A não resolução dos problemas ambientais e riscos relacionados com a movimentação, armazenagem e transporte de mercadorias como alguns tipos de granéis (sucata, casco de vidro, estilha), pode vir a suscitar ações que levem a condicionar ainda mais ou mesmo impedir a movimentação destas mercadorias.
Granéis Líquidos	<ul style="list-style-type: none"> Pipelines existentes no porto prontos para poderem ser usados para algumas energias alternativas. 	<ul style="list-style-type: none"> O Plano Estratégico da Galp só prevê o funcionamento do parque logístico de Matosinhos até 2030.

Segmento de Mercado	Oportunidades	Ameaças
Logística	<ul style="list-style-type: none"> • Conclusão das obras ferroviárias em curso (Beira Alta, Linha do Norte) a par com o investimento já concluído na linha do Minho permitem melhor conectividade ferroviária no <i>hinterland</i> e potenciar carga para o Porto de Leixões. • A utilização das TIC para criar valor na cadeia logística, nomeadamente retirando valor dos dados produzidos para conhecer e antecipar o mercado. • <i>Data center</i> em Leixões permitirá promover a transformação digital do negócio (uso das tecnologias emergentes para transformar os processos e modelos de negócio) e incrementar a resiliência de suporte à continuidade de negócio. • Vai avançar a infraestruturação e exploração da zona Sul do Polo 2 da PLL para utilização logística. • A JUL, quando plenamente implementada, permitirá melhorar muito a troca de informação entre todos os <i>stakeholders</i> e fazer o <i>tracking and tracing</i> das cargas em qualquer momento da cadeia logística - porto/ <i>hinterland</i> e vice-versa - e será uma peça fundamental para o aumento de eficiência, permitindo também conhecer melhor o mercado (agregação e partilha de informação até agora dispersa). • O alargamento do sistema 3Port permitirá uma cobertura alargada das várias áreas de gestão. 	<ul style="list-style-type: none"> • As acessibilidades rodoviárias externas (a AMP está muito congestionada) e o tarifário da CREP afasta o tráfego de pesados, que continua a usar o atravessamento da cidade.
Cruzeiros e Náutica de Recreio	<ul style="list-style-type: none"> • A proximidade do aeroporto internacional dotado de ligações aos aeroportos Europeus, da América do Norte, da Ásia e do Brasil e a existência de capacidade hoteleira e atratividades turísticas na envolvente que criam potencial para que Leixões se constitua como porto de partida e chegada, nomeadamente para cruzeiros que se destinem ao Norte da Europa. • A maior proximidade de Leixões (por comparação com Lisboa) aos portos de Vigo e A Coruña pode permitir acrescentar um país aos Itinerários da Europa do Norte, tornando estes cruzeiros mais atrativos, com apenas mais um dia de viagem e sem os custos resultantes da maior distância até Lisboa. • O ainda reduzido número de postos de amarração para a náutica de recreio existentes em Portugal, nomeadamente face à procura resultante da escassez de postos de acostagem a nível europeu. 	<ul style="list-style-type: none"> • O posicionamento do porto de Vigo no segmento dos cruzeiros (700 m de cais a -12 m(ZL) e obras de ampliação que permitem receber todos os navios de cruzeiro na frente-cidade). • A oferta existente para a náutica de recreio nas Rias Bajas (as rias da Galiza mais próximas de Portugal) com cerca de 7 mil postos de acostagem em passadiços flutuantes e a disponibilização de cerca de 900 lugares para embarcações visitantes.





03

Cenários Prospetivos

Descrição Geral

A geração de cenários de evolução prospectiva constitui um elemento central na transição entre o diagnóstico da situação presente e a formulação da estratégia de desenvolvimento do Porto de Leixões. O exercício efetuado incluiu a construção de cenários alternativos de evolução e intervenção destinados a fornecer uma aproximação exploratória relativamente à estratégia de desenvolvimento. Partindo da estrutura física do Porto de Leixões e das suas limitações operacionais, as quais vão sendo cada vez mais evidentes e que afetarão a prazo o funcionamento do porto:

- a movimentação de contentores atingiu o limite da sua capacidade, e encontra-se a operar fora dos limites de eficiência que apontam para 70 a 85% da sua capacidade total;
- as limitações de acesso a navios porta-contentores com pelo menos 300 m de comprimento e 14 m de calado, para dar resposta às novas tendências do *shipping*;
- o tráfego Ro-Ro encontra-se a operar muito acima da capacidade disponível, sendo flagrante a falta de área de terraplenos para aumentar a sua competitividade no mercado;
- a profundidade da Doca 1 e TCN;
- o estrangulamento provocado pelos pilares da ponte-móvel que impede a passagem de navios "pós-panamax" para as docas interiores (2 e 4);
- as frequentes necessidades de manobras para gestão dos diferentes cais das Docas 1, 2 e 4 em função da dimensão dos navios;
- a limitação dos calados dos navios a -12 m(ZHL) (nalguns terminais mesmo a -10 m(ZHL)), com exceção do Posto A do Terminal Petroleiro;
- a falta de capacidade de armazenamento de carga agravada pela limitação física à expansão dos terraplenos portuários;
- a vida útil e, nalguns casos, a obsolescência dos equipamentos portuários;
- as limitações, em determinadas situações de agitação marítima exterior e de vento, à entrada dos navios e à respetiva manobra no anteponto, bem como à operacionalidade dos postos do Terminal Petroleiro;
- a ausência de ligação ferroviária ao molhe Sul;
- a aproximação crescente das zonas urbanas ao Porto de Leixões obrigando a uma cuidada gestão dos impactes ambientais e eventuais riscos.

Em contrapartida surgiu uma oportunidade correspondente ao encerramento da refinaria de Matosinhos que permitiu libertar uma área adossada ao molhe Norte compatível com a construção de um novo terminal.

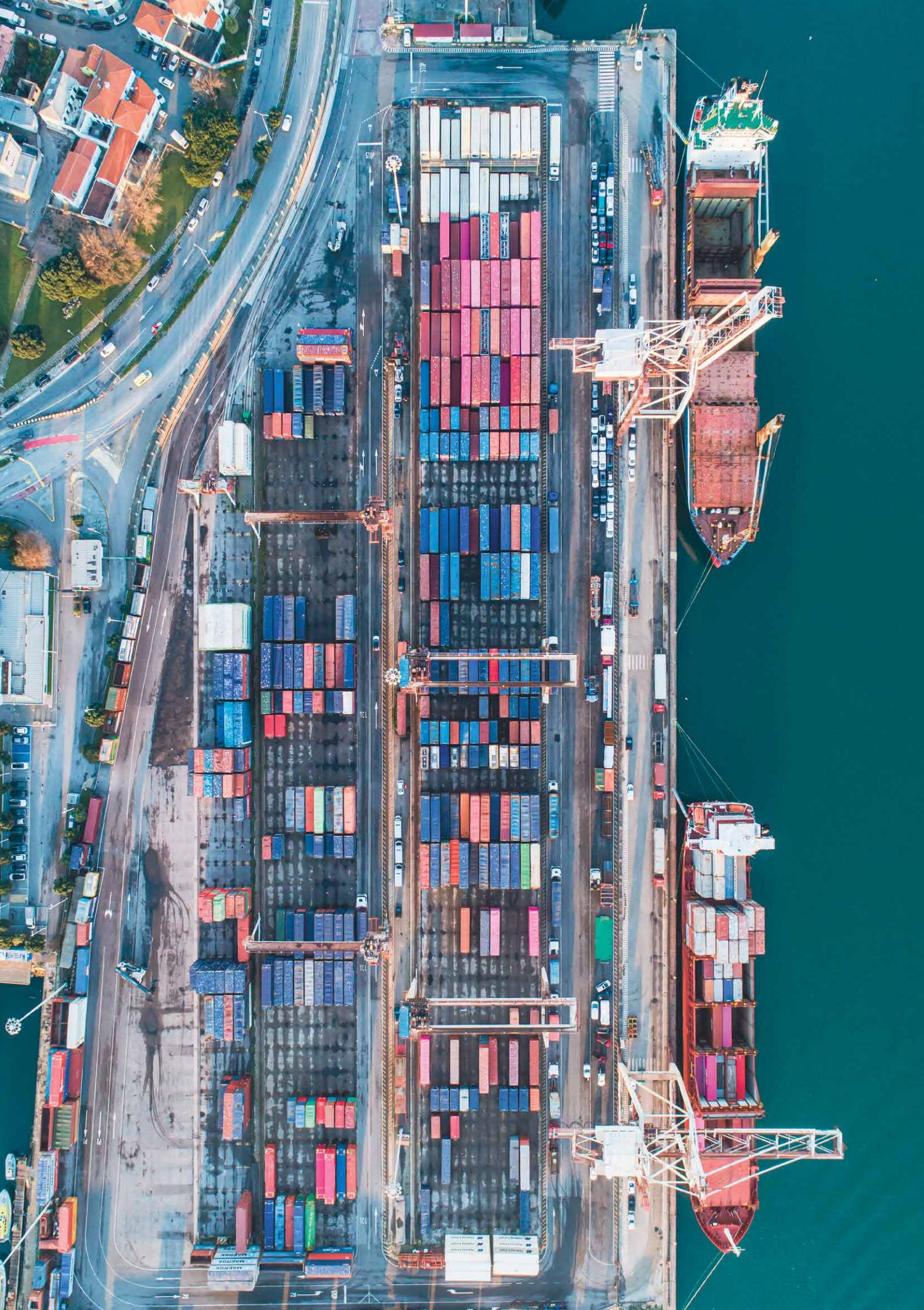
Os seis cenários alternativos e variantes foram analisados e debatidos com a APDL, Comunidade Portuária e concessionários, nomeadamente o TCGL, TCL, Petrogal, e Silos de Leixões e, ainda, apresentados e discutidos com a Câmara Municipal de Matosinhos.

Síntese dos Cenários de Tráfego e Capacidade Instalada

Nas tabelas seguintes apresentam-se as necessidades de frente-cais e áreas de terrapleno face aos cenários de tráfego. Indica-se também a capacidade necessária para poder responder com eficiência às necessidades preconizadas em cada um dos cenários.

	Situação atual					Situação futura	
	Cais (m)	Terrapleno (ha)	Volume 2023 (10 ³)	Capacidade estática (TEU)	Capacidade operacional* (TEU)	Projeção 2035 (10 ³)	Capacidade operacional necessária*
Cenário base							
Fracionada + Granéis sólidos (t)	2310 / 2920	18	3 895			4 560	23 ha (+5) 5 000 000 t
Ro-Ro (t)	310 / 765	≈ 4	1 325			2 170	7 ha (+ 3) 2 400 000 t
Contentores (TEU) / (t)	900	21,7	704 6 993	800 000	600 000	970 9 897	1 293 000 TEU
Granéis líquidos (t)	3 postos		2 456			2 922	2 postos
Cenário pessimista							
Fracionada + Granéis sólidos (t)	2310 / 2920	18	3 895			3 692	18 ha 4 100 000 t
Ro-Ro (t)	310 / 765	≈ 4	1 325			1 761	6 ha (+ 2) 1 950 000 t
Contentores (TEU) / (t)	900	21,7	704 6 993	800 000	600 000	756 7 524	1 000 000 TEU
Granéis líquidos (t)	3 postos		2 456			2 559	1/2 postos
Cenário otimista							
Fracionada + Granéis sólidos (t)	2310 / 2920	18	3 895			6 940	36 ha (+18) 7 700 000 t
Ro-Ro (t)	310 / 765	≈ 4	1 325			4 323	14 ha (+10) 4 800 000 t
Contentores (TEU) / (t)	900	21,7	704 6 993	800 000	600 000	1 195 12 190	1 600 000 TEU
Granéis líquidos (t)	3 postos		2 456			3 784	2 postos

*De acordo com a Associação Internacional de Portos e Terminais (IAPH) ou a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) os terminais de contentores devem operar entre 70 a 85% da sua capacidade estática máxima para serem eficientes (valor considerado 75%). Nas restantes cargas considerou-se um coeficiente de operação de 90%.



Cenário Escolhido PE 2025–2035

No cenário escolhido é construído o novo terminal de contentores Norte (NTCN) que conjuntamente com o atual TCS constituirão a oferta do porto neste segmento de mercado. O atual terminal multiusos, que será ampliado até à ponte-cais 3 do porto de pesca, inclui também um eventual avanço do cais, de apenas 15 m, de forma a não impedir a operação do navio Ro-Ro no molhe sul, com o objetivo de permitir alcançar a profundidade -15,5 m(ZHL). A carga fracionada/granéis sólidos utilizará a D1S, a D2N, D2S e a D4N. A D1N, será um “cais livre” mantendo também a movimentação de navios de passageiros e a Estação de Passageiros.

Este cenário implica a eliminação do posto C do terminal petroleiro, a deslocação do posto B para junto da antiga cabeça do molhe norte, a eliminação da marina de Leixões (sendo criado um novo porto de recreio no lado exterior do molhe Sul e/ou outras soluções de reforço no rio Douro). O coroamento do molhe Sul ficará dedicado à integração do terminal de cruzeiros e espaços de náutica na cidade.

O cenário contempla também os ajustamentos resultantes da integração dos terrenos atualmente ocupados pelo centro hípico no espaço portuário, o que permitirá disponibilizar área para armazenagem, particularmente para granéis sólidos, incluindo a construção de novos silos para granéis agroalimentares e carga fracionada e, sobretudo, permitir uma nova ligação interna entre o Polo 1 da PLL e o porto. Estão ainda preconizadas a melhoria da interface entre o porto Matosinhos Sul (zona da D2S), bem como a instalação de equipamentos de energias renováveis e a eletrificação dos vários terminais, sendo prioritária a eletrificação dos terminais de contentores e de cruzeiros.

As principais características do cenário escolhido são as que se apresentam na tabela seguinte.

TABELA 8 | PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DOS TERMINAIS NO CENÁRIO ESCOLHIDO

Terminal	Localização	Cais		Terraplenos	
		Comprimento (m)	Profundidade m(ZHL)	Área (ha)	Capacidade (TEU)
Terminal Petroleiro					
Posto A (navios até 100 000 dwt)	Inradorso do molhe Norte (anteporto)	-	-15,5		
Novo Posto B (navios até 40 000 dwt)	Antiga cabeça do molhe Norte	-	-12		
Cais Livre	Doca 1 Norte	455	-12	1,8	
	Doca 1 Sul	520	-12	2,9	
Terminais de Carga Geral e Granéis Sólidos	Doca 2 Norte	670	-11	4,0	
	Doca 2 Sul	690	-11	5,5	
	Doca 4 Norte	400	-12	3,6	
Terminal de Contentores					
Term. Contentores Norte	Molhe Norte e Doca 1 Norte	1060	-15,5	25,5	950 mil
Term. Contentores Sul	Doca 4 Sul	540	-12	16,0	650 mil
Terminal Ro-Ro	Molhe Sul	250	-10	1,0	
	Terminal multiusos ampliado	310	-15,5	13,8	
Terminal de Cruzeiros					
Term. Cruzeiros Norte (Estação de Passageiros)	Doca 1 Norte (partilha com o "cais livre")	285	-12		
Terminal de Cruzeiros Sul	Inradorso do Molhe Sul (Anteporto)	340	-10		
Porto de Pesca	Anteporto (Matosinhos)	2 pontes cais: ≈ 1300 m	-4		
Porto de Recreio	Anteporto (inradorso do Terminal de Cruzeiros Sul)	≈ 170 embarcações + cais embarcações fluviomarítimas	-4		
Porto de Recreio exterior	Adossado pelo exterior ao molhe Sul	230 embarcações	-4		

FIGURA 8 | CENÁRIO ESCOLHIDO PARA O PE 2025-2035



Contentores

No cenário escolhido será construído o NTCN, que terá uma capacidade de 950 mil TEU, e será mantida a movimentação no TCS, com uma capacidade de 650 mil TEU.

Prevê-se que o NTCN possa entrar em funcionamento até 2035, ampliando a atual capacidade de 800 mil TEU para 1 600 mil TEU, nesse ano. Poderá, no entanto, acontecer algum crescimento de capacidade intermédio com um reequipamento do atual TCN - na fase de diagnóstico foi identificada a obsolescência do equipamento existente, aumentando, no curto prazo, a capacidade atual para cerca de 930 mil TEU e, caso se consiga que a construção do NTCN seja faseada, arrancando junto ao molhe Norte e deixando para uma segunda fase (até 2035) a ligação entre este terminal e o atual TCN, para uma capacidade entre 1 350 e 1 550 mil TEU, em 2032.

Comparando com os cenários de tráfego este aumento de capacidade permitirá acomodar, a partir de 2035, todos os cenários - otimista, base e pessimista, respeitando as orientações das organizações internacionais que referem que a ocupação do terminal de contentores deverá situar-se entre os 70 e 85% da sua máxima capacidade. No entanto, é necessário ter em conta que a capacidade operacional já está aquém da procura e que será necessário acomodar os possíveis

aumentos de carga. Será por isso relevante assegurar o reequipamento do TCN e, sobretudo, programar o faseamento da construção do NTCN para que possa, o mais cedo possível, acomodar os acréscimos da movimentação de contentores.

Ro-Ro

Para a movimentação de mercadorias Ro-Ro existem essencialmente dois terminais, ambos dotados de rampa fixa para navios com rampa de popa e de cais a -10 m(ZHL): o terminal Ro-Ro, localizado na D1N, dotado de uma área de parqueamento para 100 *trailers* (reboques) e o terminal Multiusos, localizado no intradorso do molhe Sul, destinado ao TMCD, que inclui dois cais com 310 m e 155 m e cerca de 8 ha de terrapleno mas cuja utilização é muito diversificada, tendo vindo a incluir além da movimentação Ro-Ro, a armazenagem de contentores Lo-Lo, para além dos contentores movimentados em Ro-Ro, e alguma carga fracionada e granéis sólidos. Os navios mistos de carga contentorizada e Ro-Ro operam no TCN.

O crescimento acentuado deste tipo de tráfego verificado nos últimos anos, levou a que a capacidade existente para a movimentação de carga Ro-Ro esteja atualmente totalmente esgotada: a atual movimentação quase duplica a capacidade nominal dos terminais utilizados na movimentação Ro-Ro, sendo a falta de capacidade resolvida com recurso a outras áreas de terrapleno espalhadas pelo porto e à PLL, até porque neste momento a D1N está a ser objeto de investimento de reabilitação, de reforço e de alinhamento do cais.

Esta situação só encontrará uma resolução adequada com a ampliação do Terminal Multiusos. Atendendo a que esta ampliação trará condicionantes à utilização deste terminal e, mesmo, do posto de acostagem adossado ao molhe Sul, propõe-se que a D1N, depois da sua recuperação (2026), venha a constituir um “cais livre” e possa dar uma resposta alternativa para a movimentação Ro-Ro até à conclusão da ampliação do multiusos, prevista para 2032. Assim, com o fim da reabilitação da D1N (2026), parte da movimentação Ro-Ro poderá ser deslocada para este terminal sendo então possível dar-se início à ampliação do multiusos para movimentação Ro-Ro. Apenas em 2032, com a finalização da ampliação do Terminal Multiusos, poderá equacionar-se a libertação da D1N para uma utilização mais diversificada.

Carga Fracionada e Granéis Sólidos

A movimentação de carga fracionada e granéis sólidos é partilhada num conjunto de cais com uma extensão total de 2 200 m - Doca 1 (Norte e Sul), Doca 2 (Norte e Sul) e Doca 4 Norte (ou Terminal de Granéis Agroalimentares) - e também numa área de 13,5 ha de terraplenos adjacentes àqueles cais e diversos armazéns cobertos com uma área total da ordem de 3 mil m².

De forma global, a capacidade de frente-cais disponível para a movimentação de carga fracionada e granéis (8,8 milhões de toneladas) é muito superior à movimentação existente e prevista destes dois modos de acondicionamento de carga, em qualquer cenário, mesmo tendo em conta algumas

fragilidades das frentes cais, particularmente na D2N, e as condicionantes de calado. No entanto existe um conjunto de limitações que reduz consideravelmente a capacidade dos terraplenos, quer de carácter físico como a sua reduzida largura, a degradação dos pavimentos e a inadequação dos terraplenos às atuais características da carga, a existência de edifícios que retiram espaço e são um obstáculo à movimentação/segurança, quer de carácter operacional, como o espaço ocupado pelo armazenamento e consolidação de cargas, a movimentação de granéis agroalimentares e a necessidade de minimizar os impactos de várias cargas pulverulentas.

Assim, embora este cenário não preveja a ampliação da frente-cais e da área de terraplenos associada à frente cais, implica um investimento na requalificação dos ativos e a reorganização do espaço portuário, nomeadamente melhorando as condições de operação e prevendo equipamentos adequados à movimentação e armazenagem de cargas pulverulentas, bem como a necessidade de duplicar a área de terrapleno afeta a esta movimentação, para cerca de 30 ha, o que implicará dispor de novos espaços na PLL e na zona atualmente ocupada pelo Centro Hípico.

Granéis Líquidos

A maior parte da movimentação de granéis líquidos ocorre no Terminal Petroleiro (postos A, B e C). Estes postos apresentam algumas restrições relacionadas com as condições de agitação na zona do anteponto, que dificultam (ou impedem) a acostagem em determinadas situações de temporal marítimo, e as limitações de comprimento e calado no posto C.

Estima-se em 6,7 milhões de toneladas [4,2 milhões no posto A (poderia atingir os 6 milhões se não houvesse restrições relacionadas com a agitação marítima), 2 milhões no posto B e 500 mil no posto C] a capacidade existente para movimentação de granéis líquidos no terminal petroleiro. Este cenário prevê a demolição dos postos B e C. Não sendo aconselhável dispor de apenas um posto de acostagem para a movimentação de granéis líquidos, o posto B será relocalizado, para a zona da antiga cabeça do molhe Norte, o que, tendo em conta a maior profundidade disponível permitirá um aumento de capacidade (de navios de 27 mil dwt para navios até cerca de 40 mil dwt), pelo que a futura capacidade será superior, passando a cerca de 7 milhões de toneladas.

Atendendo a que, com o fecho da refinaria diminuiu consideravelmente a exportação de granéis líquidos, existe uma folga considerável que permitirá captar novas cargas, incluindo uma aposta no metanol verde e outros combustíveis verdes.

Turismo de Cruzeiros

Não se prevê que no horizonte do plano venha a ser esgotada a capacidade do Porto de Leixões para receber passageiros de cruzeiros que continuará a ser distribuída entre o Terminal de Passageiros, na D1N e o Terminal de Cruzeiros adossado ao molhe Sul.

Pesca

Este cenário prevê alguma diminuição da capacidade de atracação do porto de pesca, dado que a ponte cais 3 ficará integrada na ampliação do terminal Multiusos, parcialmente compensada com a construção de uma linha de cais adjacente ao canal de acesso ao porto interior.

Náutica de Recreio

Para a náutica de recreio, o Porto de Leixões dispõe atualmente de uma Doca de Recreio, localizada no enraizamento do quebra-mar Norte do Porto de Leixões, com capacidade de amarração para cerca de 250 embarcações e existe ainda uma área ainda não infraestruturada, adjacente ao terminal de cruzeiros Sul, destinada à implantação de um porto de recreio para 170 embarcações. Neste cenário, devido à construção de um novo terminal de contentores, a doca de recreio será eliminada, devendo também ser relocalizados os clubes náuticos. Com o prolongamento do molhe Norte, em curso, poder-se-á criar um apoio à náutica de recreio (porto de recreio) e aos desportos náuticos (clubes) no extradorso do molhe Sul, viabilizando no total uma capacidade de cerca de 400 lugares para embarcações de recreio, consolidando a possibilidade de este molhe vir a constituir um polo de atratividade associado ao turismo.



04

Visão e Missão



Visão e Missão

A Visão para o Porto de Leixões procura transmitir a imagem do futuro que se quer alcançar, como uma ideia estruturante e unificadora das opções de desenvolvimento estratégico a prosseguir. A definição da missão tem como objetivo sustentar a formalização da sua estratégia de desenvolvimento, assumindo-se como declaração da sua razão de ser face à envolvente com base num conjunto de elementos que moldam a sua imagem, carácter e valores.

Nesta aceção, a missão proposta é precedida pela interpretação do referencial que enquadra a atividade do porto, de forma a identificar os principais aspetos e tendências que moldam o seu posicionamento estratégico. A declaração de missão, por seu turno, incorpora estes elementos e define uma visão que corresponde a um cenário desejável em termos de desenvolvimento futuro.

Referencial de Enquadramento

De acordo com o diagnóstico efetuado e com a análise das macrotendências identificadas, são basicamente cinco os elementos-chave que devem ser considerados a montante da missão do Porto de Leixões:

- A crescente relevância da integração dos portos com as comunidades;
- As alterações climáticas, a descarbonização e a resiliência das infraestruturas;
- A reconfiguração do comércio mundial e das cadeias logísticas e a sua vulnerabilidade à cada vez maior imprevisibilidade do contexto geopolítico;
- O papel dos portos como nós multimodais, nós energéticos e *hubs* de economia circular servindo o seu *hinterland*;
- Transformação digital, economia de dados, sensorização e conectividade como motores de uma gestão mais eficiente.

Declaração de Visão para o Porto de Leixões

Teve em conta a atual Visão da APDL (Ser o melhor complexo portuário e logístico da fachada atlântica da Europa, com foco no meio ambiente, na tecnologia e na resiliência), que valoriza as suas funções de prestador de serviços portuários e logísticos, destacando também a sua sustentabilidade, tendo sido reforçado o foco na comunidade de acordo com a missão definida para o Porto de Leixões.

Visão

“Ser um sistema logístico de referência da fachada atlântica da Europa, com foco no meio ambiente, na tecnologia, na resiliência e na comunidade.”



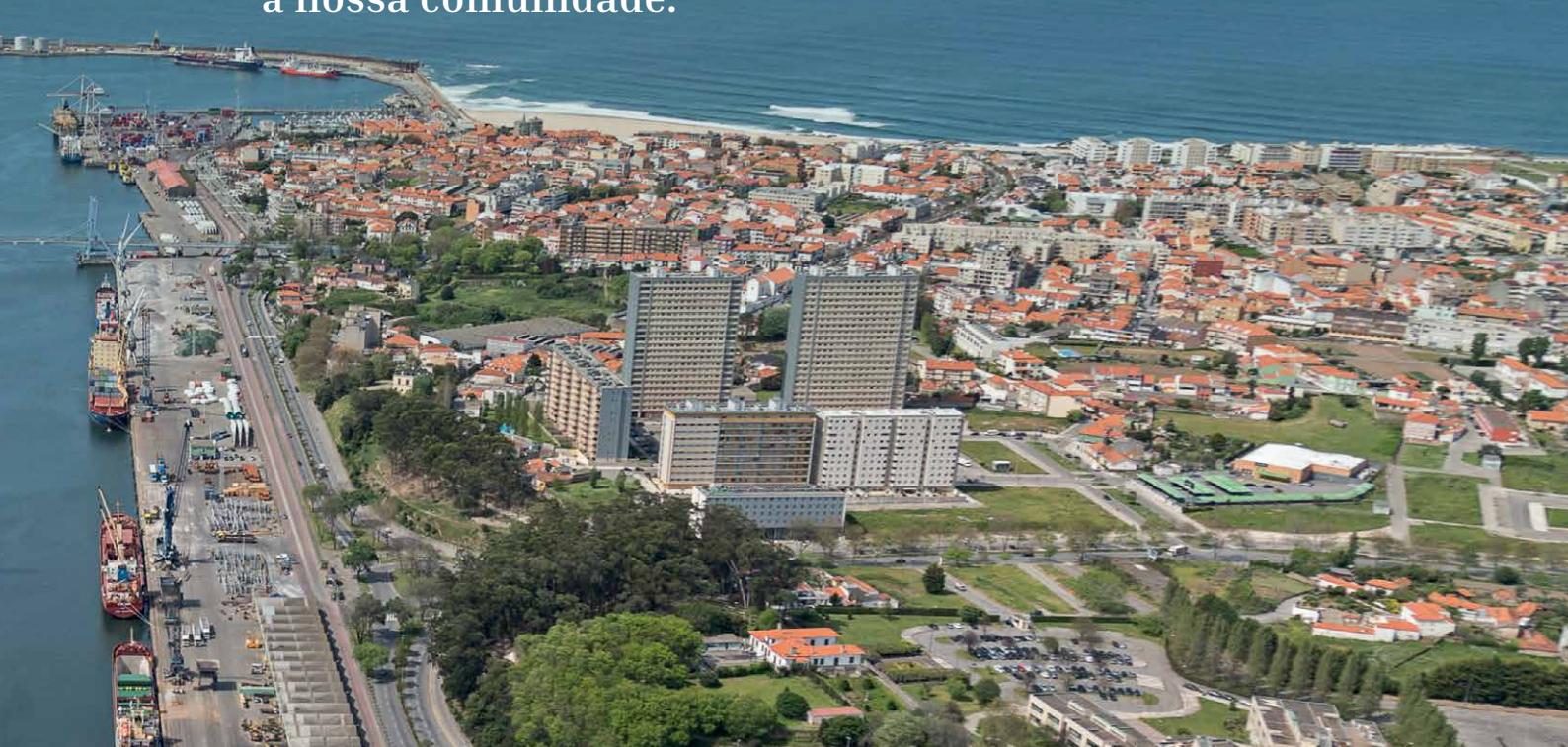
Declaração de Missão do Porto de Leixões

A proposta de missão teve em conta a Missão da APDL [Desenvolver e alcançar as melhores soluções logísticas integradas para os nossos clientes e parceiros. Promover um sistema logístico multimodal (portuário, ferroviário e fluvial) mais eficiente e robusto, focado na descarbonização e na transição energética], adaptando-a ou estabelecendo foco no Porto de Leixões, destacando:

- manter e destacar a aposta num sistema logístico integrado;
- as reconhecidas competências do Porto de Leixões nas questões de sustentabilidade e de transição para o futuro;
- a crescente preocupação com a comunidade, onde se incluem clientes, parceiros, outros utilizadores do porto, mas também a comunidade da envolvente.

Missão

“Promover um sistema logístico integrado, sustentável, eficiente e resiliente, alinhado com a transição energética e digital, gerador de valor para a nossa comunidade.”



05

Desafios e Apostas Estratégicas



Fatores Nucleares de Desenvolvimento

A apropriação da missão definida à luz dos resultados do diagnóstico prospectivo enquadra a identificação dos principais desafios que devem balizar a estratégia do porto. Para tal, identificaram-se os fatores nucleares de desenvolvimento do Porto de Leixões, os quais moldam as hipóteses e necessidades de intervenção.

Resultantes do cruzamento das dimensões de natureza interna e externa da SWOT, os fatores nucleares de desenvolvimento visam aproveitar as vantagens competitivas do Porto de Leixões, tirar partido das suas capacidades de defesa, concretizar as suas necessidades de reorientação e corrigir as suas vulnerabilidades.

FIGURA 9 | MATRIZ DE IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES NUCLEARES DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE LEIXÕES

		Realidade interna	
		Ponto fracos	Pontos fortes
Envolvente externa	Ameaças	Vulnerabilidades	Capacidades de Defesa
	Oportunidades	Necessidades de Reorientação	Vantagens Competitivas

Vulnerabilidades

As principais vulnerabilidades resultam de ameaças geradas pela envolvente externa para as quais se detetam debilidades na capacidade estrutural de resposta por parte do Porto de Leixões.

- A harmonização de sistemas de informação a nível nacional está a dificultar/atrasar a diferenciação de Leixões pela inovação;
- A inserção urbana contribui para o aumento de riscos ambientais na perspetiva do seu impacto e conflitos que podem afetar a reputação do porto.

Necessidades de Reorientação

As necessidades de reorientação resultam de oportunidades geradas pela envolvente externa e que, para que possam ser aproveitadas, é necessária a mitigação dos pontos fracos do Porto de Leixões e/ou a sua conversão em pontos fortes.

- As limitações físicas nos fundos de acesso e dos terminais e cais, que não permitem a atracação de navios porta-contentores com 300 m de comprimento, penalizam o aproveitamento das tendências atuais do *shipping* e a resposta às necessidades do *hinterland* do porto;
- Os constrangimentos físicos das áreas de terrapleno;
- A concretização de um sistema ferroviário eficiente é essencial para ampliar e responder às necessidades do *hinterland*;
- Os constrangimentos resultantes da pressão urbanística na envolvente do Porto de Leixões;
- Os novos desafios das redes logísticas, transformação digital e da transição energética exigem novas competências das pessoas.

Capacidades de Defesa

As capacidades de defesa resultam de fatores internos que, pela sua natureza e robustez, se posicionam enquanto recursos do Porto de Leixões que permitem fazer face às ameaças impostas pela sua envolvente externa.

- A capacidade de Leixões reconfigurar o seu mercado face às ameaças de crescimento da economia digital e abrandamento da correlação entre comércio mundial e transporte marítimo;
- O porto dispõe de valências complementares que permitem melhorar a sua integração na Comunidade envolvente.

Vantagens Competitivas

As vantagens competitivas traduzem, como o nome indica, o conjunto de fatores que confere ao Porto de Leixões um posicionamento estratégico privilegiado face ao mercado, correspondendo à base fundamental de apoio da estratégia a adotar.

- O posicionamento como um dos principais nós de ligação do Noroeste Peninsular;
- Um porto integrado num sistema logístico que dá resposta a um *hinterland* robusto e com potencial de crescimento;
- O Roteiro da Transição Energética do Porto de Leixões, em curso, reforça o potencial de a APDL responder aos desafios que se colocam em matéria de sustentabilidade;
- A transformação digital como fator de competitividade, de criação de valor na cadeia logística e de maior eficiência na gestão.

Apostas Estratégicas

Identificados os fatores nucleares de desenvolvimento, são definidas as apostas estratégicas ou estratégias, que refletem diferentes posturas e comportamentos a adotar:

- As Vulnerabilidades ou Debilidades deverão ser ultrapassadas com Apostas Estratégicas/Estratégias Defensivas ou de Coesão destinadas a impedir que os pontos fracos sejam suscetíveis às ameaças externas.
- As Necessidades de Reorientação deverão ser alteradas e/ou ultrapassadas com Apostas Estratégicas/Estratégias de Mudança que permitam melhorar ou eliminar os pontos fracos e atingir as oportunidades detetadas.
- As Defesas ou Constrangimentos deverão ser reforçados com Apostas Estratégicas/Estratégias de Sustentabilidade ou Reativas destinadas a reduzir a vulnerabilidade dos pontos fortes existentes a essas ameaças.
- As Vantagens ou Potencialidades deverão ser consolidadas ou enriquecidas através de Apostas Estratégicas/Estratégias de Competitividade ou Pró-ativas que reforçam ou potenciam os pontos fortes para tirar partido das oportunidades existentes.

Complementarmente, os **objetivos estratégicos** (OE) visam corrigir as vulnerabilidades do Porto de Leixões, concretizar as suas necessidades de reorientação, tirar partido das suas capacidades de defesa e aproveitar as suas vantagens competitivas.

FIGURA 10 | APOSTAS ESTRATÉGICAS

		Realidade interna			
		Pontos fracos		Pontos fortes	
Envolvente externa	Ameaças	Vulnerabilidades		Capacidades de Defesa	
		Estratégias Defensivas ou de Coesão	V CD	Estratégias Sustentabilidade ou Reativas	▼
Oportunidades		Necessidades de Reorientação	NR VC	Vantagens Competitivas	▼
		Estratégias de Mudança		Estratégias de Competitividade ou Pró-ativas	▼

V Estratégias Defensivas ou de Coesão

Fator nuclear de desenvolvimento	Aposta estratégica	Objetivos estratégicos
A harmonização de sistemas de informação a nível nacional está a dificultar/atrasar a diferenciação de Leixões pela inovação.	Adaptar os sistemas de informação assegurando a sua interoperabilidade.	Desenvolver a JUL e sistemas de informação e modelos de comunicação internos e externos para aumentar a eficiência.
A inserção urbana contribui para o aumento de riscos ambientais e conflitos que podem afetar a reputação do porto.	Melhorar a componente ambiental na interface urbana.	Elevar os padrões de qualidade na prevenção de riscos ambientais no Porto de Leixões, nomeadamente na movimentação, armazenagem e transporte de granéis sólidos.

NR Estratégias de Mudança

Fator nuclear de desenvolvimento	Aposta estratégica	Objetivos estratégicos
As limitações físicas nos fundos de acesso e dos terminais e cais, que não permitem a atracação de navios porta-contentores com 300 m de comprimento, penalizam o aproveitamento das tendências atuais do shipping e a resposta às necessidades do hinterland do porto.	Criar novas capacidades de receção de navios e movimentação de cargas.	Capacitar o Porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios, mormente no segmento de contentores, dando respostas mais adequada às necessidades do <i>hinterland</i> do porto.
Os constrangimentos físicos das áreas de terrapleno.	Melhorar a gestão do espaço portuário.	Otimizar a gestão de espaços, entre as várias valências e na relação entre áreas de armazenagem cobertas e descobertas. Assegurar a adaptação das infraestruturas e terminais às alterações climáticas e promover uma adequada gestão de ativos.
A concretização de um sistema ferroviário eficiente é essencial para ampliar e responder às necessidades do hinterland.	Contribuir para um sistema ferroviário eficiente.	Melhorar a eficiência dos terminais ferroviários e sua intermodalidade.
Os constrangimentos resultantes da pressão urbanística na envolvente do Porto de Leixões.	Leixões como porto urbano que tem de encontrar soluções inovadoras para conviver com a comunidade envolvente.	Aprofundar a parceria com o município de Matosinhos e outras entidades da envolvente local e regional. Fomentar uma maior intervenção do porto no planeamento territorial.
Os novos desafios das redes logísticas, transformação digital e da transição energética exigem novas competências das pessoas.	Desenvolver novas competências dos recursos humanos.	Capacitar as pessoas em novas competências em áreas do conhecimento, mormente economia de dados, descarbonização e transição energética, economia circular, alterações climáticas, shipping e direito marítimo.

CD Estratégias de Sustentabilidade ou Reativas

Fator nuclear de desenvolvimento	Aposta estratégica	Objetivos estratégicos
A capacidade de Leixões reconfigurar o seu mercado face às ameaças de crescimento da economia digital e abrandamento da correlação entre comércio mundial e transporte marítimo.	Aumentar a resposta de Leixões face aos desafios globais.	Aumentar e/ou reforçar o <i>foreland</i> do Porto de Leixões apostando [comercialmente] na criação de AEM e outras linhas regulares, nomeadamente no TMCD e Ro-Ro.
O porto dispõe de valências complementares que permitem melhorar a sua integração na Comunidade envolvente.	Promover o desenvolvimento do porto em coesão com a Comunidade.	Projetar os equipamentos e valências do porto relacionadas com os cruzeiros, I&D, náutica e realização de eventos como elemento diferenciador e gerador de valor para a comunidade.

VC Estratégias Competitividade ou Pró-ativas

Fator nuclear de desenvolvimento	Aposta estratégica	Objetivos estratégicos
O posicionamento como um dos principais nós de ligação do Noroeste Peninsular.	Reforçar o papel de Leixões no comércio internacional.	Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global, através do reforço da capacidade de oferta.
Um porto integrado num sistema logístico que dá resposta a um <i>hinterland</i> robusto e com potencial de crescimento.	Responder ao potencial do <i>hinterland</i> .	Reforçar a integração e complementariedade das infraestruturas logísticas e de transportes geridas pela APDL (PLL, TFML, TFMG, PVC e VND) para ampliação do porto e do seu <i>hinterland</i> .
O Roteiro da Transição Energética do Porto de Leixões em curso, reforça o potencial de a APDL responder aos desafios de sustentabilidade.	Promover a implementação do Roteiro da Transição Energética para garantir a continuidade do negócio.	Comprometer os <i>stakeholders</i> e a Comunidade com a implementação das ações da descarbonização e transição energética.
A transformação digital como fator de competitividade, de criação de valor na cadeia logística e de maior eficiência na gestão.	Aproveitar o potencial da transformação digital para responder à complexidade das redes logísticas de transportes.	Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes <i>stakeholders</i> e o seu <i>hinterland</i> e <i>foreland</i> visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis.

Eixos e Objetivos Estratégicos

Com base na Missão, nos Fatores Nucleares de Desenvolvimento que resultaram da análise SWOT foi estruturada a estratégia a adotar para o Porto de Leixões com vista a, no respeito pela sua Missão, atingir um conjunto de Objetivos.

Os objetivos estratégicos (OE), que foram discutidos com os *stakeholders* internos e externos, foram agrupados sob um conjunto de linhas orientadoras - **Eixos Estratégicos de Intervenção** - que visam abranger os desafios que o Porto de Leixões irá enfrentar no horizonte do plano estratégico, permitindo enquadrar numa estrutura lógica as ações a empreender para conseguir atingir o desenvolvimento estratégico desejado.

Assim, foram definidos três Eixos Estratégicos que cobrem as três grandes áreas consideradas essenciais para o desenvolvimento futuro do Porto de Leixões, aos quais correspondem focos de análise que têm em conta as prioridades do Governo para o setor marítimo-portuário: Sustentabilidade Económica e Competitividade, Sustentabilidade Ambiental e Transição Energética, Sustentabilidade Social e Capital Humano.

FIGURA 11 | EIXOS ESTRATÉGICOS DE INTERVENÇÃO



Sustentabilidade Económica e Competitividade

Mais crescimento

Acelerar o investimento no aumento da capacidade, produtividade e competitividade do porto, em especial com capitais privados, e acelerar o crescimento do movimento de navios, passageiros e cargas, com destaque para a exportação.

Mais intermodalidade

Promover uma visão logística e intermodal integrada, complementando os portos com mais ferrovia e rodovia mais verde, melhorando as capacidades de interface ferroviário e desenvolvendo soluções logísticas inovadoras.

Mais digitalização

Promover a transição digital, avançando mais na transformação digital, automação e integração dos terminais e dos portos e alargando a Janela Única Logística (JUL) a todos os serviços dos portos e dos terminais, de forma articulada com o transporte marítimo, rodoviário e ferroviário.



Sustentabilidade Ambiental e Transição Energética

Mais descarbonização e sustentabilidade

Acelerar o investimento na transição energética e descarbonização dos serviços aos navios, à carga e aos passageiros, promovendo as melhores práticas sustentáveis nos portos e no transporte marítimo e a atração de novos setores da economia circular e das energias verdes.



Sustentabilidade Social e Capital Humano

Mais integração

Promover uma maior integração estratégica e coordenação entre portos e com as comunidades portuárias, maior concorrência entre terminais portuários e melhor integração simbiótica com as cidades, com o *hinterland* e com as comunidades locais, através de instrumentos conjuntos de gestão do porto-cidade.

TABELA 9 | OBJETIVOS ESTRATÉGICOS POR EIXO ESTRATÉGICO DE INTERVENÇÃO

Sustentabilidade Económica e Competitividade	
Mais crescimento	<p>OE1. Capacitar o Porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios, mormente no segmento de contentores, dando resposta mais adequada às necessidades do <i>hinterland</i> do porto.</p> <p>OE2. Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global, através do reforço da capacidade de oferta.</p> <p>OE3. Otimizar a gestão de espaços, entre as várias valências e na relação entre áreas de armazenagem cobertas e descobertas.</p> <p>OE4. Assegurar a adaptação das infraestruturas e dos terminais às alterações climáticas e promover uma adequada gestão de ativos.</p>
Mais intermodalidade	<p>OE5. Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes <i>stakeholders</i> e o seu <i>hinterland</i> e <i>foreland</i> visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis.</p> <p>OE6. Melhorar a eficiência dos terminais ferroviários e sua intermodalidade.</p>
Mais digitalização	<p>OE5. Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes <i>stakeholders</i> e o seu <i>hinterland</i> e <i>foreland</i> visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis.</p> <p>OE7. Desenvolver a JUL sistemas de informação e modelos de comunicação internos e externos para aumentar a eficiência</p>
Sustentabilidade Ambiental e Transição Energética	
Mais descarbonização e Sustentabilidade	<p>OE8. Comprometer os <i>stakeholders</i> e a Comunidade com a implementação das ações de descarbonização e transição energética.</p> <p>OE9. Elevar os padrões de qualidade na prevenção de riscos ambientais no Porto de Leixões, nomeadamente na movimentação, armazenagem e transporte de granéis sólidos.</p>
Sustentabilidade Social e Capital Humano	
Mais integração	<p>OE10. Projetar os equipamentos e valências do porto relacionadas com os cruzeiros, I&D, náutica e realização de eventos como elemento diferenciador e gerador de valor para a comunidade.</p> <p>OE11. Capacitar as pessoas em novas competências em áreas do conhecimento, mormente economia de dados, descarbonização e transição energética, economia circular, alterações climáticas, <i>shipping</i> e direito marítimo.</p> <p>OE12. Reforçar a integração e complementariedade das infraestruturas logísticas e de transportes geridas pela APDL (PLL, TFML, TFMG, PVC e VND) para ampliação do porto e do seu <i>hinterland</i>.</p> <p>OE13. Aumentar e ou reforçar o <i>foreland</i> do Porto de Leixões apostando [comercialmente] na criação de AEM e outras linhas regulares, nomeadamente no TMCD e Ro-Ro.</p> <p>OE14. Aprofundar a parceria com o município de Matosinhos e outras entidades da envolvente local e regional.</p> <p>OE15. Fomentar uma maior intervenção do porto no planeamento territorial.</p>

Fatores Críticos de Sucesso

Com a identificação dos fatores críticos de sucesso pretende-se identificar as questões críticas para a boa prossecução da estratégia de desenvolvimento do Porto de Leixões e como apoio à priorização das ações, para que não se perca o foco no que é realmente estratégico e como tal deve ser tratado.

São oito os fatores críticos de sucesso para o Porto de Leixões:

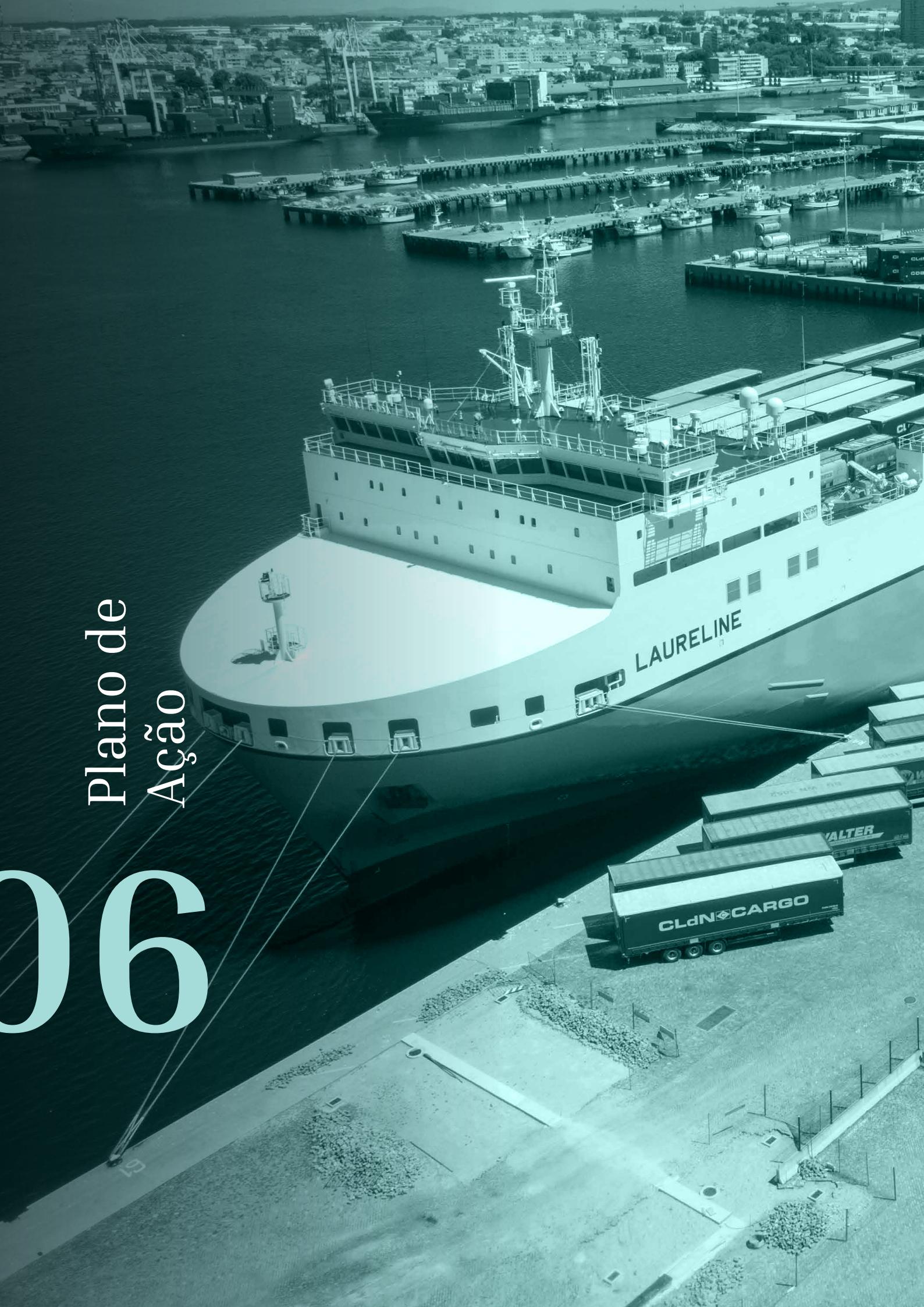
TABELA 10 | FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO PARA O PORTO DE LEIXÕES

Fatores críticos de sucesso	Justificação
Melhor articulação com as comunidades envolventes e participação no desenvolvimento sustentável da Comunidade	A pressão urbanística da cidade sobre o porto tem vindo a crescer ao longos dos anos, a cidade expandiu-se para as imediações do porto, situação que constrange as possibilidades de expansão e provoca tensões com a cidade. Mas o facto de Leixões ser um elemento de consolidação do cluster da economia marítima com grande diversidade: (transporte, turismo, investigação aplicada, logística, pesca, património, navegação de recreio, energia) permite convergência de interesses entre APDL e Município na expansão e complementaridade dos espaços operacionais, em especial se o Porto de Leixões for de encontro à crescente sensibilização para as questões ambientais e se o município de Matosinhos pretender assumir um posicionamento mais proativo na economia do Mar e na descarbonização e transição energética da cidade (portuária) de Matosinhos.
Mitigação dos impactes ambientais da operação portuária	A aproximação da envolvente urbana ao porto trouxe consigo riscos ambientais e reclamações da população que importa mitigar. A movimentação, armazenagem e transporte de mercadorias de manipulação mais sensível, como alguns granéis sólidos, levanta a questão dos impactes ambientais (poluição do ar e da água, ruído) e dos riscos de segurança que afetam o porto. Esta movimentação apresenta grande importância para o porto, representando uma grande quota-parte do seu movimento, e qualquer alteração brusca das condições (por exemplo, resultante de uma iniciativa judicial face a queixas de residentes ou de um incidente grave) pode afetar seriamente a reputação e a sustentabilidade de Leixões.
Construção de terminal de contentores a -15,5 m(ZHL)	O Porto de Leixões além das restrições de espaço em terra tem registado restrições crescentes de acessibilidade marítima relacionadas com o aumento da dimensão dos navios e as profundidades [-10 m(ZHL) a -12 m(ZHL)] e larguras (limitações à boca do navio devido à ponte móvel) disponíveis, havendo já armadores que deixaram de poder escalar Leixões. A Incapacidade para dar resposta às novas tendências do <i>shipping</i> , que se traduz por um aumento generalizado da dimensão dos navios de short-sea, por ligações diretas entre a Europa e América com navios da ordem dos 300 m em alternativa a ligações via portos de <i>transhipment</i> com Ultra Large Container Vessels e, ainda, o facto dos terminais de contentores de Leixões terem atingido o limite da sua capacidade (movimenta mais de 700 mil TEU quando deveria operar no limite dos 680 mil TEU) prejudica o desenvolvimento da economia da região. Sendo Leixões o maior porto nacional de movimentação de carga contentorizada de <i>hinterland</i> (excluindo <i>transhipment</i>) e sendo este o segmento de mercado mais relevante do porto, não só na perspetiva de movimento, mas também na perspetiva económico-financeira, importa dotar o Porto de Leixões de condições para responder à procura frustrada de operadores de navios de contentores e aproveitar o potencial do <i>hinterland</i> do porto.

Fatores críticos de sucesso	Justificação
Aumento das áreas disponíveis para movimentação de carga e beneficiação das existentes	<p>A aproximação da envolvente urbana ao Porto de Leixões limita/impede a sua capacidade de expansão, não permitindo mitigar as dificuldades em disponibilizar espaços adequados às operações portuárias, pelo menos numa primeira linha (terraplenos para movimentação de mercadorias e áreas de armazenagem a descoberto), a que acrescem os conflitos internos entre valências, que competem pelo mesmo espaço, por exemplo a movimentação e armazenagem de contentores em Lo-Lo e em Ro-Ro.</p> <p>A necessidade de reforçar os pavimentos dos terraplenos afetos à carga geral fracionada, granéis e Ro-Ro e a existência de alguns edifícios (armazéns, Estação de Passageiros e ainda PT e postos de serviço) que retiram espaço e são um obstáculo à movimentação/segurança também limitam a otimização das operações do porto.</p>
Otimização das acessibilidades internas e externas	<p>A falta de um acesso direto entre a área portuária e o polo I da PLL não permite maximizar o uso da plataforma como continuidade do porto, obrigando a acrescentar vários quilómetros rodoviários nas deslocações.</p> <p>O dimensionamento físico da portaria deverá ser ajustado ao desenvolvimento futuro do porto, atendendo à sua criticidade na perspetiva do desempenho portuário.</p> <p>Existem também conflitos e constrangimentos nos acessos rodo e ferroviários internos do porto e na ligação ao terminal ferroviário que necessitam ser optimizados, processo este que já está em curso.</p> <p>As acessibilidades rodoviárias externas (a AMP está muito congestionada) e o tarifário da CREP afasta o tráfego de pesados, que continua a usar o atravessamento da cidade, nomeadamente o tráfego rodoviário gerado no Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões, os quais não se encontram internalizados na Portaria Principal do Leixões e não utilizam a VILPL - Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões.</p>
Reforço de oferta integrada apoiada em plataformas logísticas e terminais ferroviários, quer para aumento de valor, quer para aumento de capacidade do lado de terra	<p>Existem algumas debilidades que podem colocar em causa a afirmação das vantagens competitivas do Porto de Leixões, sendo de destacar os tempos de decisão e atrasos na concretização de um sistema ferroviário moderno e eficiente, nomeadamente da já prevista optimização da Linha de Leixões e da Linha do Norte para permitir cruzamento de comboios de 750 m e a conclusão das obras da Linha da Beira Alta, retardando a capacidade de integração plena do terminal da Guarda e suas valências de porto seco no <i>hinterland</i> natural de Leixões.</p> <p>A resolução destas debilidades permitirá ampliar o <i>hinterland</i> e a consequente captação de carga para o Porto de Leixões, nomeadamente tirando partido da localização do porto como fachada marítima do <i>hinterland</i> espanhol, particularmente captando carga em Salamanca e optimizando o porto seco da Guarda.</p>
Capacitação dos Recursos Humanos com novas competências associadas aos desafios atuais	<p>Existe uma limitação à contratação de RH por parte das empresas do setor empresarial do Estado. Complementarmente as grandes mudanças em curso quer na reconfiguração do comércio mundial com impactos nas redes logísticas, quer na transformação digital, quer na transição energética exigem novas competências das pessoas, competências essas que estão desajustadas com as atualmente existentes. Todo este contexto de acelerada transformação exige uma grande adaptabilidade e capacidade de reskilling por parte das pessoas de forma a estas estarem aptas a contribuir para o sucesso do porto e da sua comunidade nos contextos futuros onde a mudança será cada vez mais acelerada, pelo que se torna premente dispor de recursos humanos capacitados nestas novas competências, tanto ao nível do Porto de Leixões/APDL como dos concessionários.</p>
Transformação digital do negócio como uma aposta da eficiência coletiva do ecossistema portuário	<p>Apostar no desenvolvimento de um conjunto de projetos com o objetivo de melhorar a colaboração e a digitalização, entre as comunidades portuárias e logísticas, respondendo ao crescimento da economia digital.</p> <p>A capacidade de resposta do Porto de Leixões pode ainda ser melhorada e as restrições dos terraplenos de apoio à movimentação portuária minimizadas se todas as entidades estiverem preparadas para responder (p. ex.: possibilidade de despacho de navios noturno e de entrada e saída de mercadorias) 24 h/dia, 7 d/semana e se forem estendidas as portarias de Leixões a portos secos e a outros terminais rodoferroviários.</p> <p>A digitalização permitirá também uma melhor monitorização das concessões, não só como garantia de desempenho, mas também como instrumento eficaz de para a indução de boas práticas por parte dos concessionários que são monitorizadas pelos sistemas de informação, estabelecendo mecanismos de feedback que permitem detetar e solucionar problemas num curto espaço de tempo, repercutindo-se nas condições de eficiência do funcionamento portuário, reafirmando a vantagem competitiva de Leixões.</p>

06

Plano de
Ação





O Plano de Ação corresponde à explicação e detalhe das ações concretas necessárias para poder alcançar o planeamento definido. O Plano de Ação tem em conta os fatores críticos de desenvolvimento portuário e os objetivos estratégicos (OE) que deles resultaram e foram definidos para o Porto de Leixões e, particularmente, o cenário de desenvolvimento escolhido para o porto. A identificação dos fatores críticos de sucesso, serviu de apoio à priorização das ações, para que não se perca o foco no que é realmente estratégico.

Nos pontos seguintes são apresentadas as ações, organizadas por OE que, por sua vez, estão organizadas por Eixos Estratégicos, sendo ainda descritas as prioridades atribuídas e o cronograma de intervenção. As ações são detalhadas em fichas que incluem a sua descrição, incluindo das sub-ações que as compõem, os responsáveis pela sua concretização, custos estimados e fontes de financiamento.

Uma visão mais detalhada das ações propostas é fornecida em anexo sob a forma de fichas de ação, incluindo informação sobre:

- Objetivos estratégicos;
- Objetivos da ação;
- Descrição;
- Entidades responsáveis;
- Custos estimados;
- Fontes de financiamento;
- Horizonte temporal de concretização;
- Fatores críticos;

As ações destinadas a assegurar o desenvolvimento estratégico do Porto de Leixões foram delineadas de forma a corresponder aos OE identificados e, assim, a assegurar que respondem aos fatores nucleares de desenvolvimento portuário.

TABELA 11 | AÇÕES POR OBJETIVO ESTRATÉGICO

Ações do Plano	Objetivos estratégicos	Sustentabilidade Económica e Competitividade					
		Capacitar o Porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios, mormente no segmento de contentores, dando resposta mais adequada às necessidades do <i>hinterland</i> do porto.	Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global, através do reforço da capacidade de oferta.	Otimizar a gestão de espaços, entre as várias valências e na relação entre áreas de armazenagem cobertas e descobertas.	Assegurar a adaptação das infraestruturas e dos terminais às alterações climáticas e promover uma adequada gestão de ativos.	Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes stakeholders e o seu <i>hinterland</i> e <i>foreland</i> visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis.	Melhorar a eficiência dos terminais ferroviários e sua intermodalidade
Aumento da Capacidade de Navegabilidade do Porto de Leixões							
Aumento da Capacidade de Movimentação de Contentores e Ro-Ro							
Melhorias das condições para a operação de Carga Geral e Granéis Sólidos							
Reconversão do Terminal Petroleiro de Leixões							
Serviços de apoio à atividade portuária							
Gestão de ativos do Porto de Leixões							
Acessibilidades terrestres do Porto de Leixões							
Estruturação da Plataforma Logística							
Intermodalidade Ferroviária							
Transformação Digital							
Descarbonização e transição energética							
Gestão Ambiental							
Envolver Stakeholders e Comunidade nas Questões Ambientais							
Melhoria da relação Porto Cidade							
Capacitar os Recursos Humanos com Novas Competências							
Promoção Comercial do Porto e aumento do seu <i>Hinterland</i>							
Articulação com a CMM e Entidades Locais e Regionais							
Contribuir para a qualidade de vida e atratividade da região							



Sust. Ambiental e Transição Energética	Sustentabilidade Social e Capital Humano
<p>Desenvolver a JUL sistemas de informação e modelos de comunicação internos e externos para aumentar a eficiência.</p> <p>Comprometer os stakeholders e a Comunidade com a implementação das ações de descarbonização e transição energética.</p> <p>Elevar os padrões de qualidade na prevenção de riscos ambientais no Porto de Leixões, nomeadamente na movimentação, armazenagem e transporte de granéis sólidos.</p>	<p>Projetar os equipamentos e valências do porto relacionadas com os cruzeiros, I&D, náutica e realização de eventos como elemento diferenciador e gerador de valor para a comunidade.</p> <p>Capacitar as pessoas em novas competências em áreas do conhecimento, momento economia de dados, descarbonização e transição energética, economia circular, alterações climáticas, shipping e direito marítimo.</p> <p>Reforçar a integração e complementariedade das infraestruturas logísticas e de transportes geridas pela APDL (PLL, TFML, TFMG, PVC e VND) para ampliação do porto e do seu hinterland.</p> <p>Aumentar e/ou reforçar o <i>foreland</i> do Porto de Leixões apostando [comercialmente] na criação de AEM e outras linhas regulares, nomeadamente no TMCD e Ro-Ro.</p> <p>Aprofundar a parceria com o município de Matosinhos e outras entidades da envolvente local e regional.</p> <p>Fomentar uma maior intervenção no porto no planeamento territorial.</p>

No que concerne às entidades intervenientes na concretização das ações, o papel central e dinamizador está naturalmente centrado na Administração Portuária, mas o sucesso dependerá largamente do esforço das empresas concessionárias (atuais e/ou futuros consoante as medidas), com envolvimento direto em 10 das 18 ações. Não menos importante será o papel da Comunidade Portuária bem como da Câmara de Matosinhos e outras entidades públicas na concretização das ações do plano.

TABELA 12 | QUADRO RESUMO DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS NA CONCRETIZAÇÃO DAS AÇÕES DO PE

O plano é composto por 18 ações principais e suas sub-ações, a implementar no horizonte temporal até 2035. O investimento total associado à implementação das ações do plano (apenas as ações cuja estimativa de custo foi quantificada) corresponde a um total de cerca de mil milhões de euros dos quais quase 50% estão associados à ação 2 - Aumento da Capacidade de Movimentação de Contentores. Na perspetiva do financiamento das ações do plano, destaca-se o papel de relevo que é colocado nas concessões portuárias que assumem quase 60% do esforço financeiro do plano.

Quanto ao faseamento da concretização das ações, consideram-se dois ciclos temporais - até 2029 e 2030-2035, estando 60% do volume global de investimento associado ao período até 2029. A tabela e o cronograma das páginas seguintes explicitam o timing de concretização das ações propostas. As fichas de ação e as fichas gráficas apresentam maior nível de detalhe associado aos investimentos.

TABELA 13 | AÇÕES QUE COMPÕEM O PLANO ESTRATÉGICO

Eixo	Foco	Ações	Horizonte Temporal	Valores estimados (€)
SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA E COMPETITIVIDADE + Crescimento	1	Aumento da Capacidade de Navegabilidade do Porto de Leixões		180 000 000
		1.1 Prolongamento do quebra-mar exterior de Leixões e melhoria das acessibilidades marítimas	2022 ² -2026	180 000 000
	2	Aumento da Capacidade de Movimentação de Contentores e Ro-Ro		500 000 000
		2.1 Reequipamento do TCN	2026-2028	50 000 000
		2.2 Ampliação do Terminal Multiusos	2028-2032	50 000 000
		2.3 Construção de novas infraestruturas no Porto de Pesca	2024-2029	30 000 000
		2.4 Novo Terminal de Contentores Norte com 860 m de cais e fundos a -15,5 m(ZHL)	2028-2035	370 000 000
	3	Melhoria das condições para a operação de Carga Geral e Granéis Sólidos		69 100 000
		3.1 Reabilitação da Doca 1 Norte	2024-2026	25 000 000
		3.2 Reabilitação do Cais Nascente da Doca 1 Sul	2025-2027	2 100 000
		3.3 Reorganização dos terraplenos portuários (realocação de PT)	2025-2028	1 000 000
		3.4 Reabilitação/reforço dos pavimentos dos terraplenos portuários	2026-2035	7 500 000
		3.5 Renovação ou demolição do armazém 15	2028-2029	2 500 000
		3.6 Realocação da oficina de manutenção dos equipamentos de carga geral	2025-2026	2 000 000
		3.7 Construção de novo armazém	2026-2027	3 000 000
		3.8 Realocação do Centro Hípico	2027-2028	6 000 000
	4	3.9 Construção de novos silos ou armazéns para agroalimentares	2032-2034	20 000 000
		Reconversão do Terminal Petroleiro de Leixões		20 000 000
	4.1	4.1 Construção do novo Posto B do Terminal Petroleiro de Leixões	2032-2033	20 000 000

²Projeto iniciado em 2022.

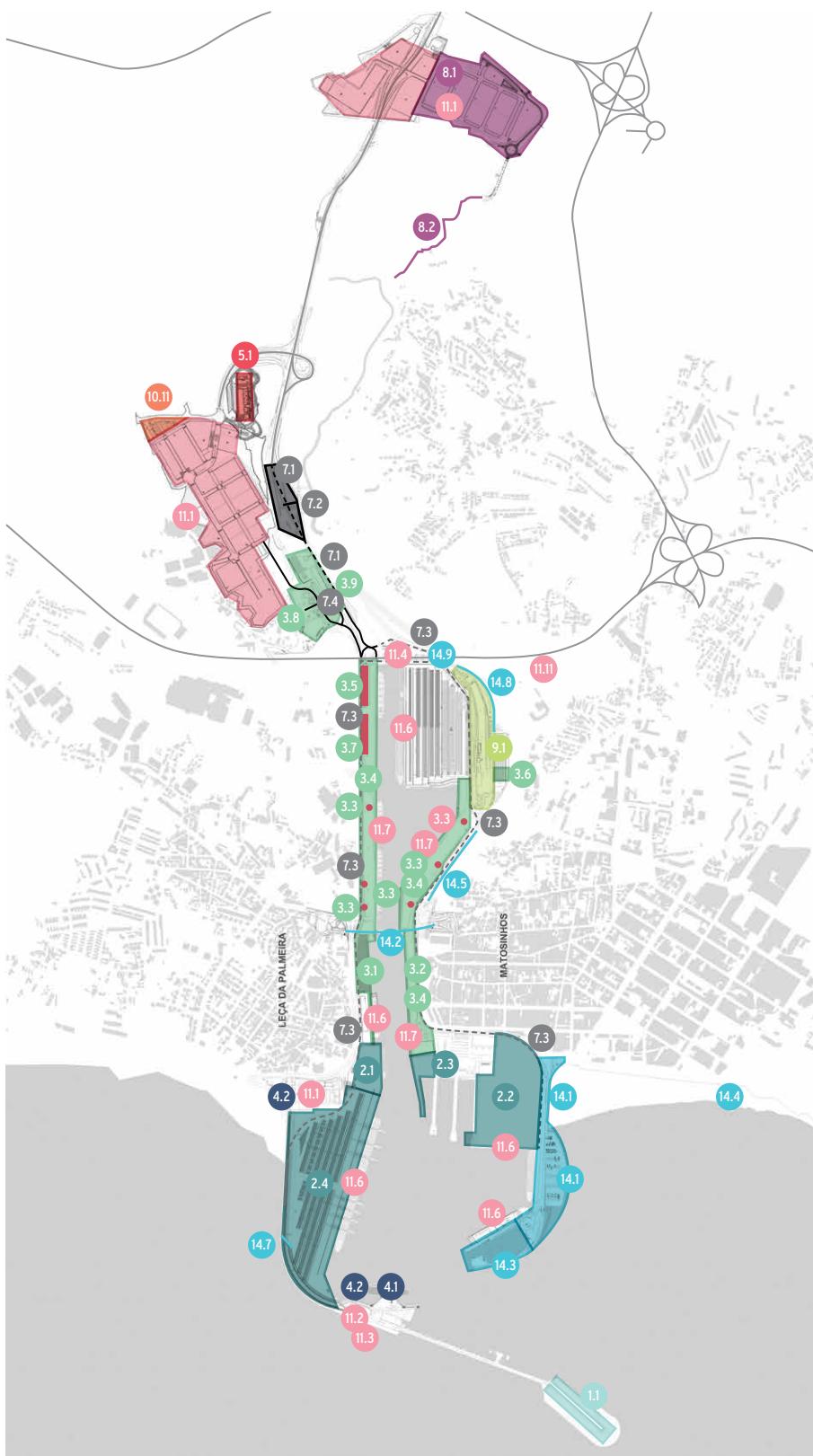
Eixo	Foco	Ações	Horizonte Temporal	Valores estimados (€)
SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA E COMPETITIVIDADE	+ Intermodalidade	4.2 Potenciar o uso dos pipelines do Porto de Leixões	2026, contínua	ND
		5 Serviços de apoio à atividade portuária		9 000 000
		5.1 Construção do Centro Inspetivo do Porto de Leixões	2024-2027	9 000 000
		6 Gestão de Ativos do Porto de Leixões		250 000
		6.1 Elaborar o plano de conservação e manutenção de ativos	2025-2027	ND
		6.2 Elaborar o plano de adaptação de ativos às alterações climáticas	2027	250 000
	+ Digitalização	7 Acessibilidades Terrestres do Porto de Leixões		20 000 000
		7.1 Reconfiguração dos processos de saída pela VILPL	2024-2027	3 000 000
		7.2 Alargamento da Portaria Principal do Porto de Leixões	2026-2027	5 000 000
		7.3 Modernização e reordenamento das vias portuárias	2024-2027	7 000 000
		7.4 Acesso rodoviário do Porto de Leixões aos terrenos do CH e Polo 1	2029-2030	5 000 000
	+ Digitalização	8 Estruturação da Plataforma Logística		36 000 000
		8.1 Conclusão das infraestruturas e obras de edificação da Plataforma Logística - Zona Sul do Polo 2	2025-2027	35 000 000
		8.2 Regularização e monitorização da Ribeira da Lomba	2025-2029	1 000 000
		9 Intermodalidade Ferroviária		10 100 000
		9.1 Modernização do terminal ferroviário e integração no Porto de Leixões	2024-2028	8 000 000
		9.2 Operacionalizar o funcionamento entre o Terminal Ferroviário e Porto Seco da Guarda e o Porto de Leixões	2025-2026	4 100 000
		Promover o estabelecimento de protocolos com principais players para acelerar a concretização de um sistema ferroviário moderno e eficiente	2025	ND
	+ Digitalização	10 Transformação Digital		21 000 000
		10.1 Desenvolvimento da JUL - Janela Única Logística	2024-2025	2 500 000
		10.2 Elaborar o Plano Diretor dos Sistemas de Informação da APDL	2025 contínua	100 000
		10.3 Elaborar o Roteiro de Digitalização do Porto	2025 continua	100 000
		10.4 Incrementar o uso da Via Azul	2025	250 000
		10.5 Desenvolvimento das <i>extended gateways</i> aos portos secos	2026-2027	1 000 000
		10.6 Agendamento e monitorização do camião porto	2025	200 000
		10.7 Plano de sensorização do porto	2025-2032	2 500 000
		10.8 Sistema de gestão preditiva de manutenção e infraestruturas e equipamentos	2025-2026	2 500 000
		10.9 Implementação de sistemas <i>Digital Twin</i> para o aumento da eficiência das operações	2025-2027	1 500 000
		10.10 Sistema <i>Public Open Data</i>	2025-2027	350 000
		10.11 Construir o <i>Data Center</i>	2025-2027	10 000 000

Eixo	Foco	Ações	Horizonte Temporal	Valores estimados (€)
SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E ENERGÉTICA	+ Descarbonização e sustentabilidade	11 Descarbonização e Transição Energética		94 300 000
		11.1 Produção de Energias Alternativas - Instalação de painéis fotovoltaicos	2025-2029	7 000 000
		11.2 Produção de Energias Alternativas - Instalação de aerogerador	2026-2027	6 500 000
		11.3 Produção de Energias Alternativas - Instalação de equipamentos para explorar a energia das ondas	2030-2031	ND
		11.4 Construção de Subestação de AT (Alta Tensão) no porto	2024-2028	13 000 000
		11.5 Remodelação da rede de distribuição de MT (Média Tensão) interna	2024-2027	7 500 000
		11.6 Instalação de OPS nos terminais de contentores e passageiros	2025-2030	28 000 000
		11.7 Instalação de OPS nos terminais de carga fracionada e granéis sólidos (em função da evolução dos navios)	2032-2035	ND
		11.8 Instalação de armazenamento de combustíveis alternativos	2032-2035	5 000 000
		11.9 Implementação do sistema de rotulagem carbónica por tipo de carga	2025	500 000
		11.10 Eletrificação das atividades portuárias	contínua	20 000 000
		11.11 Construir depósito de armazenagem de metanol (Projeto "H2DRIVEN")	2025-2026	5 000 000
		11.12 Lancha de pilotagem Zero Emission	2026-2027	1 800 000
		12 Gestão Ambiental		4 066 500
		12.1 Planos de gestão e monitorização ambiental	contínua	ND
		12.2 Minimização de impactes na movimentação de granéis sólidos	2025-2026	4 000 000
		12.3 Renovação do sistema de telemetria da rede de abastecimento de água	2024	50 000
		12.4 Certificações ISO 14001 e PERS-Port Environmental Review System	2025	16 500
		13 Envolver Stakeholders e Comunidade nas Questões Ambientais		60 000
		13.1 Desenvolver plano de comunicação ambiental	2024-2025	60 000
		13.2 Promover ações conjuntas em matéria de descarbonização e transição energética	contínua	ND
		13.3 Envolver a Comunidade nas propostas de interface entre o Porto e a Cidade	contínua	0
SUSTENTABILIDADE SOCIAL E CAPITAL HUMANO	+ Integração	14 Melhoria da relação Porto Cidade		56 700 000
		14.1 Integração do Molhe Sul do Porto de Leixões no espaço público da cidade de Matosinhos, incluindo eventualmente o prolongamento do passeio marginal existente ao longo da praia de Matosinhos até ao Terminal de Cruzeiros e construção de um Centro Náutico	2031-2033	40 000 000
		14.2 Modernização da ponte móvel	2025-2026	7 000 000
		14.3 Conclusão do porto de recreio junto ao Terminal de Cruzeiros	2025-2026	3 700 000
		14.4 Contribuir para a mitigação dos efeitos da Ribeira da Riguinha, objetivando a melhoria da qualidade da água balnear da Praia de Matosinhos	2024-2026	5 000 000
		14.5 Melhoria do interface do porto com Matosinhos Sul	2027-2029	ND
		14.6 Viabilização do Corredor Verde do rio Leça	2025	ND
		14.7 TITAN do Molhe Norte	2025-2026	1 000 000

Eixo	Foco	Ações	Horizonte Temporal	Valores estimados (€)
SUSTENTABILIDADE SOCIAL E CAPITAL HUMANO	+ Integração	14.8 Vиabilizar a execução de feixe ferroviário e estação para passageiros na linha de Leixões	2024-2035	ND
		14.9 Participar no estudo de mobilidade urbana, contribuindo para a definição de uma terceira travessia do Rio Leça nas imediações do Porto de Leixões a nascente da A28	2025-2035	ND
		15 Capacitar os Recursos Humanos com Novas Competências	0	
		15.1 Competências digitais	contínua	ND
		15.2 Reforçar outras competências	contínua	ND
		16 Promoção comercial do Porto e aumento do seu <i>Hinterland</i>	200 000	
		16.1 Elaboração do Plano Comercial e Marketing do Porto de Leixões (<i>foreland, hinterland</i> , logística e intermodalidade)	2026	200 000
		17 Articulação com a CMM e Entidades Locais e Regionais	0	
		17.1 Dinamizar o relacionamento institucional com a CMM	2024, contínua	ND
		17.2 Promover a participação do Porto de Leixões nos processos de planeamento territorial da sua envolvente	2025, contínua	ND
		18 Contribuir para a qualidade de vida e atratividade da região	0	
		18.1 Contribuir para a criação e valorização do cluster para a economia marítima	contínua	ND
		18.2 Comunicar os contributos do Porto de Leixões para a qualidade de vida e atratividade da região	contínua	ND
Investimento total estimado				1 020 776 500

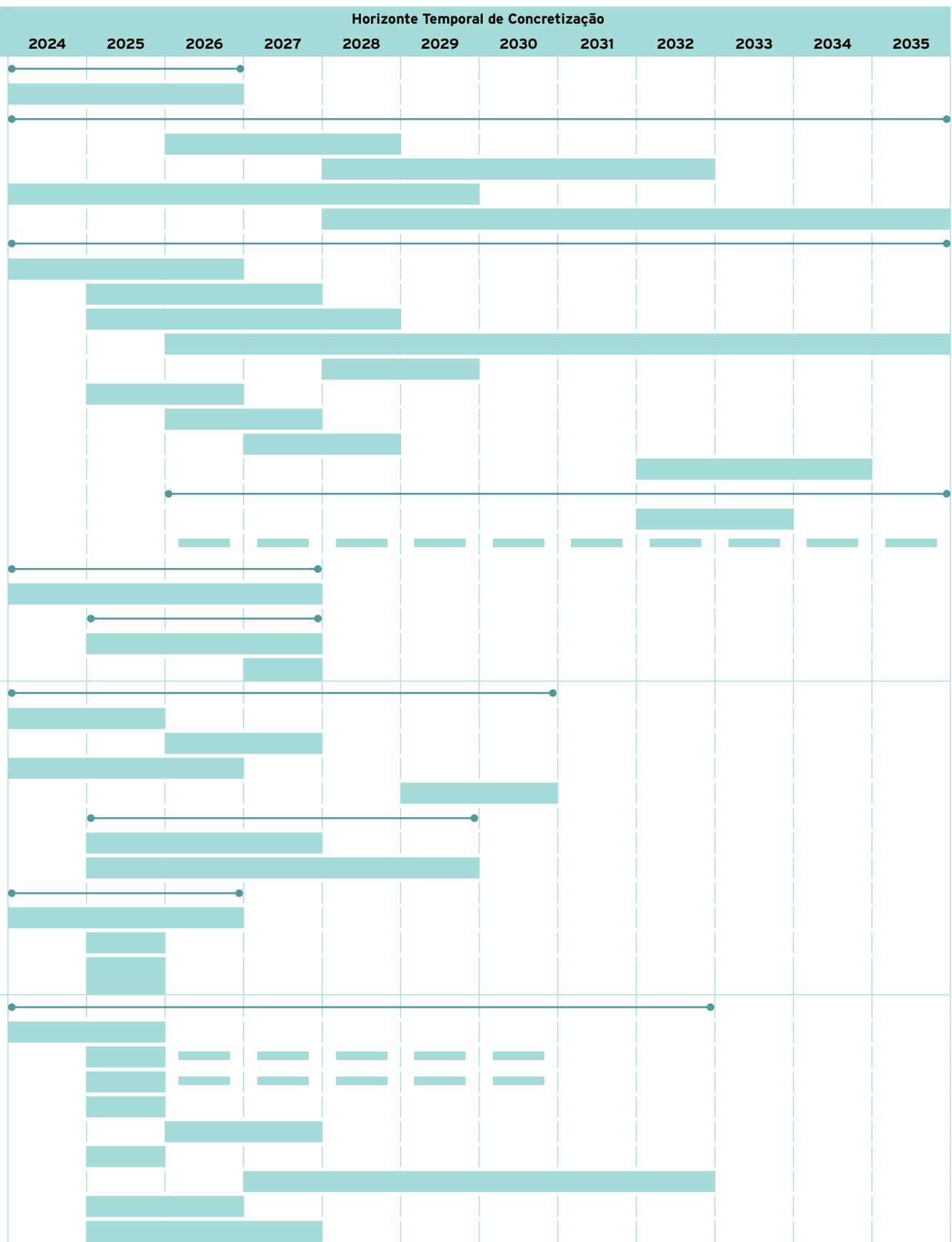


FIGURA 12 | ESQUEMA DE AÇÕES PROPOSTAS



- 1 Aumento da Capacidade de Navegabilidade do Porto de Leixões
- 2 Aumento da Capacidade de Movimentação de contentores
- 3 Melhoria das condições para a operação de Carga Geral e Granéis Sólidos
- 4 Reconversão do Terminal Petroleiro de Leixões
- 5 Serviços de apoio à atividade portuária
- 6 Acessibilidades terrestres do Porto de Leixões
- 7 Estruturação da Plataforma Logística
- 8 Intermodalidade Ferroviária
- 9 Descarbonização e transição energética
- 10 Melhoria da relação Porto-Cidade

Eixo	Foco	Ações
SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA E COMPETITIVIDADE	1	Aumento da Capacidade de Navegabilidade do Porto de Leixões Prolongamento do quebra-mar exterior de Leixões e melhoria das acessibilidades marítimas
	2	Aumento da Capacidade de Movimentação de Contentores e Ro-Ro Reequipamento do TCN
	2.1	Ampliação do Terminal Multiusos
	2.2	Construção de novas infraestruturas no Porto de Pesca
	2.3	Novo Terminal de Contentores Norte com 860 m de cais e fundos a -15,5 m(ZHL)
	3	Melhoria das condições para a operação de Carga Geral e Granéis Sólidos Reabilitação da Doca 1 Norte
	3.1	Reabilitação do Cais Nascente da Doca 1 Sul
	3.2	Reorganização dos terraplenos portuários (realocação de PT)
	3.3	Reabilitação dos pavimentos dos terraplenos portuários
	3.4	Renovação ou demolição do armazém 15
+ Crescimento	3.5	Realocação da oficina de manutenção dos equipamentos de carga geral
	3.6	Construção de novo armazém
	3.7	Realocação do Centro Hípico
	3.8	Construção de novos Silos ou Armazéns para Agroalimentares
	4	Reversão do Terminal Petroleiro de Leixões Construção do novo Posto B do Terminal Petroleiro de Leixões
	4.1	Potenciar o uso dos pipelines do Porto de Leixões
	5	Serviços de apoio à atividade portuária Construção do Centro Inspetivo do Porto de Leixões
	6	Gestão de Ativos do Porto de Leixões Elaborar o plano de conservação e manutenção de ativos
	6.1	Elaborar o plano de adaptação de ativos às alterações climáticas
	7	Acessibilidades terrestres do Porto de Leixões Reconfiguração dos processos de saída pela VILPL
+ Intermodalidade	7.1	Alargamento da Portaria Principal do Porto de Leixões
	7.2	Modernização e reordenamento das vias portuárias
	7.3	Acesso rodoviário do Porto de Leixões aos terrenos do CH e Polo 1
	8	Estruturação da Plataforma Logística Conclusão das infraestruturas e obras de edificação da Plataforma Logística - Zona Sul do Polo 2
	8.1	Regularização e monitorização da Ribeira da Lomba
	9	Intermodalidade Ferroviária Modernização do Terminal Ferroviário e integração no Porto de Leixões
	9.1	Operacionalizar o funcionamento entre o Terminal Ferroviário e Porto Seco da Guarda e o Porto de Leixões
	9.2	Promover o estabelecimento de protocolos com principais <i>players</i> para acelerar a concretização de um sistema ferroviário moderno e eficiente
	10	Transformação Digital Desenvolvimento da JUL - Janela Única Logística
	10.1	Elaborar o Plano Diretor dos Sistemas de Informação da APDL
+ Digitalização	10.2	Elaborar o Roteiro de Digitalização do Porto
	10.3	Incrementar o uso da Via Azul
	10.4	Desenvolvimento das <i>extended gateways</i> aos portos secos
	10.5	Agendamento e monitorização do camião porto
	10.6	Plano de sensorização do porto
	10.7	Sistema de gestão preditiva de manutenção e infraestruturas e equipamentos
	10.8	Implementação de sistemas <i>Digital Twin</i> para o aumento da eficiência das operações
	10.9	



Eixo	Foco	Ações
	10.10 10.11	Sistema <i>Public Open Data</i> Construir o <i>Data Center</i>
SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E ENERGÉTICA	+ Descarbonização e sustentabilidade	<p>11 Descarbonização e Transição Energética</p> <p>11.1 Produção de Energias Alternativas - Instalação de painéis fotovoltaicos</p> <p>11.2 Produção de Energias Alternativas - Instalação de aero gerador</p> <p>11.3 Produção de Energias Alternativas - Instalação de equipamentos para explorar a energia das ondas</p> <p>11.4 Construção de Subestação de AT (Alta Tensão) no porto</p> <p>11.5 Remodelação da rede de distribuição de MT (Média Tensão) interna</p> <p>11.6 Instalação de OPS nos terminais de contentores e passageiros</p> <p>11.7 Instalação de OPS nos terminais de carga fracionada e granéis sólidos (em função da evolução dos navios)</p> <p>11.8 Instalação de armazenamento de combustíveis alternativos</p> <p>11.9 Implementação do sistema de rotulagem carbónica por tipo de carga</p> <p>11.10 Eletrificação das atividades portuárias</p> <p>11.11 Construir depósito de armazenagem de metanol (Projeto "H2DRIVEN")</p> <p>11.12 Lancha de pilotagem <i>Zero Emission</i></p> <p>12 Gestão Ambiental</p> <p>12.1 Planos de gestão e monitorização ambiental</p> <p>12.2 Minimização de impactes na movimentação de granéis sólidos</p> <p>12.3 Renovação do sistema de telemetria da rede de abastecimento de água</p> <p>12.4 Certificações ISO 14001 e <i>PERS-Port Environmental Review System</i></p> <p>13 Envolver Stakeholders e Comunidade nas Questões Ambientais</p> <p>13.1 Desenvolver plano de comunicação ambiental</p> <p>13.2 Promover ações conjuntas em matéria de descarbonização e transição energética</p> <p>13.3 Envolver a Comunidade nas propostas de interface entre o Porto e a Cidade</p>
SUSTENTABILIDADE SOCIAL E CAPITAL HUMANO	+ Integração	<p>14 Melhoria da relação Porto Cidade</p> <p>14.1 Integração do Molhe Sul do Porto de Leixões no espaço público da cidade de Matosinhos, incluindo eventualmente o prolongamento do passeio marginal existente ao longo da praia de Matosinhos até ao Terminal de Cruzeiros e construção de um Centro Náutico</p> <p>14.2 Modernização da ponte móvel</p> <p>14.3 Conclusão do porto de recreio junto ao Terminal de Cruzeiros</p> <p>14.4 Contribuir para a mitigação dos efeitos da Ribeira da Riguinha, objetivando a melhoria da qualidade da água balnear da Praia de Matosinhos</p> <p>14.5 Melhoria do interface do porto com Matosinhos Sul</p> <p>14.6 Viabilização do Corredor Verde do rio Leça</p> <p>14.7 TITAN do Molhe Norte</p> <p>14.8 Viabilizar a execução de feixe ferroviário e estação para passageiros na linha de Leixões</p> <p>14.9 Participar no estudo de mobilidade urbana, contribuindo para a definição de uma terceira travessia do Rio Leça nas imediações do Porto de Leixões a nascente da A28</p> <p>15 Capacitar os Recursos Humanos com Novas Competências</p> <p>15.1 Competências digitais</p> <p>15.2 Reforçar outras competências</p> <p>16 Promoção comercial do Porto e aumento do seu <i>Hinterland</i></p> <p>16.1 Elaboração do Plano Comercial e Marketing do Porto de Leixões (<i>foreland, hinterland, logística e intermodalidade</i>)</p> <p>17 Articulação com a CMM e Entidades Locais e Regionais</p> <p>17.1 Dinamizar o relacionamento institucional com a CMM</p> <p>17.2 Promover a participação do Porto de Leixões nos processos de planeamento territorial da sua envolvente</p> <p>18 Contribuir para a qualidade de vida e atratividade da região</p> <p>18.1 Contribuir para a criação e valorização do cluster para a economia marítima</p> <p>18.2 Comunicar os contributos do Porto de Leixões para a qualidade de vida e atratividade da região</p>





Anexo I | Fichas de Ação



Sustentabilidade Económica e Competitividade

+ Crescimento

Ação n.º 1 – Aumento da Capacidade de Navegabilidade do Porto de Leixões

Objetivo(s) Estratégico(s):

Capacitar o Porto de Leixões para responder às tendências de aumento das dimensões dos navios, das cargas e da concorrência dos portos do *hinterland* próximo (OE1)

Objetivo(s) da Ação:

- Melhorar as acessibilidades marítimas ao porto, permitindo o acesso a navios porta-contentores com 300 m de comprimento e 14 m de calado
- Melhorar a segurança de navegação na entrada e saída de navios de maior dimensão
- Aumento capacidade de oferta do porto do lado mar com profundidades a -15,5 m(ZHL)

Descrição da Ação:

1. Prolongamento do quebra-mar exterior de Leixões e melhoria das acessibilidades marítimas

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
180 000 000€	COMPETE 2020; CEF <i>Transport Blending</i> ; Financiamento Bancário e Autofinanciamento

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2026

Fatores Críticos

Construção de terminal de contentores a -15,5 m(ZHL)

Ação n.º 2 – Aumento da Capacidade de Movimentação de Contentores e Ro-Ro

Objetivo(s) Estratégico(s):

Capacitar o Porto de Leixões para responder às tendências de aumento das dimensões dos navios, das cargas e da concorrência dos portos do *hinterland* próximo (OE1)
Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global (OE2)

Objetivo(s) da Ação:

- Responder no imediato à procura de navios de maior dimensão para responder às necessidades da economia da região, por via da construção de um posto de acostagem para navios porta-contentores com 300 m de comprimento
- Recuperar linhas de navegação que deixaram de utilizar o porto por falta de profundidade e de espaço
- Construir um novo terminal de contentores do lado norte com o aumento de terrapleno conquistados ao plano de água (20 ha), que viabilizará dois postos de acostagem para navios com 300 m de comprimento, garantindo resposta eficiente às necessidades dos utilizadores do porto e da economia da região a médio-longo prazo

Descrição da Ação:

- 2.1. Reequipamento do TCN
- 2.2. Ampliação do Terminal Multiusos
- 2.3. Construção de novas infraestruturas no Porto de Pesca
- 2.4. Novo Terminal de Contentores Norte com 860 m de cais e fundos a -15,5 m(ZHL)

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL e Concessionário

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
500 000 000€	Privado

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2035

Fatores Críticos

Construção de terminal de contentores a -15,5 m(ZHL)

Ação n.º 3 – Melhoria das condições para a operação de Carga Geral e Granéis Sólidos**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global (OE2)
Otimizar a gestão de espaços, entre as várias valências e na relação entre áreas de armazenagem cobertas e descobertas (OE3)

Objetivo(s) da Ação:

- Aumentar a oferta de cais disponível dimensionado à cota -12,0 m(ZHL) a jusante da Ponte Móvel e novo terrapleno para armazenamento de cargas geral fracionada e Ro-Ro
- Aumentar a área de terraplenos para a movimentação e armazenagem de cargas
- Retirar da área nobre do porto todos os ativos que podem ser localizados em área de retaguarda
- Reforçar o pavimento das docas utilizadas por carga fracionada e granéis sólidos
- Otimizar a ligação do Porto de Leixões ao Polo 1 da Plataforma Logística, reforçando a função do Polo 1 como zona de armazenagem de segunda linha do Porto de Leixões
- Aumentar a área de armazenagem de segunda linha e construir estruturas de armazenagem coberta para os agroalimentares, atendendo à deslocalização e modernização do atual Centro Hípico

Descrição da Ação:

- 3.1. Reabilitação da Doca 1 Norte
- 3.2. Reabilitação do cais nascente da Doca 1 Sul
- 3.3. Reorganização dos Terraplenos Portuários (realocação de PT)
- 3.4. Reabilitação/reforço dos pavimentos dos terraplenos portuários (D2N, D2S e D4N)
- 3.5. Renovação ou Demolição do Armazém 15
- 3.6. Realocação da oficina de manutenção dos equipamentos de carga geral fracionada
- 3.7. Construção de novo Armazém
- 3.8. Realocação do Centro Hípico
- 3.9. Construção de novos silos ou armazéns para agroalimentares

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
69 100 000€	CEF2 Mobilidade Militar; APDL; Privado (concessionário)

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2035

Fatores Críticos

Aumento das áreas disponíveis para movimentação de carga e beneficiação das existentes
Otimização das acessibilidades internas e externas

Ação n.º 4 – Reversão do TPL**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global (OE2)

Objetivo(s) da Ação:

- Ajustar a oferta do Terminal Petroleiro de Leixões às suas necessidades atuais após o encerramento da refinaria de Leça da Palmeira
- Construir um novo Posto B do TPL
- Aproveitar os pipelines existentes para uso em combustíveis alternativos

Descrição da Ação:

- 4.1. Construção do novo Posto B do TPL
- 4.2. Potenciar o uso dos pipelines do Porto de Leixões

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL e Concessionário

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
20 000 000€	Privado

Horizonte Temporal de Concretização

2026-2035

Fatores Críticos

Aumento das áreas disponíveis para movimentação de carga e beneficiação das existentes

Ação n.º 5 – Serviços de apoio à atividade portuária**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global (OE2)
Otimizar a gestão de espaços, entre as várias valências e na relação entre áreas de armazenagem cobertas e descobertas (OE3)

Objetivo(s) da Ação:

- Aumentar a capacidade de oferta dos serviços de inspeção, proporcionando um serviço mais eficiente e abrangente de modo a atrair novas cargas do seu *hinterland*
- Melhorar a performance das entidades públicas envolvidas nos serviços de inspeção
- Libertar área nobre do porto para a movimentação e armazenagem de cargas

Descrição da Ação:

- 5.1. Construção do Centro Inspetivo do Porto de Leixões

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
9 000 000€	PT 2030; Autofinanciamento

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2027

Fatores Críticos

Aumento das áreas disponíveis para movimentação de carga e beneficiação das existentes

Ação n.º 6 – Gestão de Ativos do Porto de Leixões**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Assegurar a adaptação dos terminais às alterações climáticas e promover uma adequada gestão de ativos (OE4)

Objetivo(s) da Ação:

- Melhorar a resposta na gestão e manutenção de ativos portuários
- Gerir e mitigar os riscos das alterações climáticas nos ativos portuários

Descrição da Ação:

- 6.1. Elaborar o plano de conservação e manutenção de ativos
- 6.2. Elaborar o plano de adaptação dos ativos às alterações climáticas

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, Concessionários

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
250 000€	

Horizonte Temporal de Concretização

2025-2027

Fatores Críticos

Aumento das áreas disponíveis para movimentação de carga e beneficiação das existentes

+ Intermodalidade**Ação n.º 7 – Acessibilidades Terrestres do Porto de Leixões****Objetivo(s) Estratégico(s):**

Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes stakeholders e o seu *hinterland* e *foreland* visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis (OE5)
Reforçar a integração e complementariedade das infraestruturas logísticas e de transportes geridas pela APDL (PLL, TFML, TFMG, PVC e VND) para ampliação do porto e do seu *hinterland* (OE12)

Objetivo(s) da Ação:

- Aumentar a área de controlo dos limites físicos do porto, permitindo a circulação das cargas nas plataformas logísticas, o acesso ao centro inspetivo e a saída controlada pela VILPL
- Aumentar a eficiência dos processos de saída da Portaria Principal do Porto de Leixões, criando redundâncias para aumento da resiliência do sistema
- Melhorar a gestão dos fluxos de tráfego interno nas vias portuárias
- Assegurar a fluidez e a segurança dos tráfegos rodoviário e ferroviário

Descrição da Ação:

- 7.1. Reconfiguração dos processos de saída pela VILPL
- 7.2. Alargamento da Portaria Principal do Porto de Leixões
- 7.3. Modernização e Reordenamento das Vias Portuárias
- 7.4. Acesso rodoviário do Porto de Leixões aos terrenos do CH e Polo 1

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
20 000 000€	PT 2030 (PACS); Autofinanciamento

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2030

Fatores Críticos

Otimização das acessibilidades internas e externas

Ação n.º 8 – Estruturação da Plataforma Logística**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global (OE2)

Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes stakeholders e o seu *hinterland* e *foreland* visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis (OE5)Reforçar a integração e complementaridade das infraestruturas logísticas e de transportes geridas pela APDL (PLL, TFML, TFMG, PVC e VND) para ampliação do porto e do seu *hinterland* (OE12)**Objetivo(s) da Ação:**

- Aumentar a oferta para o armazenamento de carga na envolvente do Porto de Leixões, potenciando o crescimento económico centrado na atratividade das valências do Porto de Leixões
- Concluir a infraestruturação da Zona Norte do Polo 2 da Plataforma Logística
- Construir as infraestruturas resultantes de obrigações da DIA (vias rodoviárias municipais de uso público) para permitir a concretização das obras de infraestruturação e edificação da Zona Sul do Polo 2 da Plataforma Logística

Descrição da Ação:

8.1. Conclusão das infraestruturas e obras de edificação da Plataforma Logística

8.2. Regularização e monitorização da Ribeira da Lomba

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL e Superficiário

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
36 0000 0000€	APDL e Superficiário

Horizonte Temporal de Concretização

2025-2029

Fatores Críticos

Reforço de oferta integrada apoiada em plataformas logísticas e terminais ferroviários, quer para aumento de valor, quer para aumento de capacidade do lado de terra

Ação n.º 9 – Intermodalidade Ferroviária**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global (OE2)

Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes stakeholders e o seu *hinterland* e *foreland* visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis (OE5)

Melhorar a eficiência dos terminais ferroviários e sua intermodalidade (OE6)

Reforçar a integração e complementaridade das infraestruturas logísticas e de transportes geridas pela APDL (PLL, TFML, TFMG, PVC e VND) para ampliação do porto e do seu *hinterland* (OE12)**Objetivo(s) da Ação:**

- Aumentar a capacidade do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões
- Integrar o Terminal Ferroviário dentro dos “limites físicos do porto”
- Criar condições para servir comboios com o comprimento de 750 m
- Implementar soluções de ligação do Terminal Ferroviário do Porto de Leixões com o Terminal Ferroviário da Guarda, plataformas logísticas e portos secos

Descrição da Ação:

- 9.1. Modernização do Terminal Ferroviário e integração no Porto de Leixões
- 9.2. Operacionalizar o funcionamento entre o Terminal Ferroviário e Porto Seco da Guarda e o Porto de Leixões
- 9.3. Promover e estabelecer protocolos com principais *players* para acelerar a concretização de um sistema ferroviário moderno e eficiente

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, IP

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
10 100 000€	PACS, Autofinanciamento

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2026

Fatores Críticos

Otimização das acessibilidades internas e externas
 Reforço de oferta integrada apoiada em plataformas logísticas e terminais ferroviários, quer para aumento de valor, quer para aumento de capacidade do lado de terra

+ Digitalização**Ação n.º 10 – Transformação Digital****Objetivo(s) Estratégico(s):**

Reforçar o posicionamento do Porto de Leixões na cadeia logística global (OE2)
 Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes *stakeholders* e o seu *hinterland* e *foreland* visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis (OE5)
 Desenvolver a JUL e sistemas de informação e modelos de comunicação internos e externos para aumentar eficiência (OE7)
 Reforçar a integração e complementaridade das infraestruturas logísticas e de transportes geridas pela APDL (PLL, TFML, TFMG, PVC e VND) para ampliação do porto e do seu *hinterland* (OE12)

Objetivo(s) da Ação:

- Implementar a JUL - Janela Única Logística
- Continuar os processos de facilitação de todos os utilizadores do porto por via da elaboração e implementação de um Plano Diretor dos Sistemas de Informação da APDL e de um Roteiro da Digitalização do Porto
- Fazer uso das novas tecnologias emergentes e das plataformas digitais para melhorar a eficiência das operações portuárias
- Dotar o Porto de Leixões de infraestruturas de IT de alta confiabilidade e disponibilidade para suporte dos seus sistemas críticos, que possa ainda servir outras entidades tirando partido de economias de escala

Descrição da Ação:

- 10.1. Desenvolvimento da JUL - Janela Única Logística
- 10.2. Elaborar e implementar o Plano Diretor dos Sistemas de Informação da APDL
- 10.3. Elaborar e implementar o Roteiro da Digitalização do Porto
- 10.4. Incrementar o uso da Via Azul
- 10.5. Desenvolvimento das "extended gate ways" aos portos secos
- 10.6. Agendamento da escala do camião ao porto
- 10.7. Plano de sensorização do porto
- 10.8. Sistema de gestão preditiva de manutenção e infraestruturas e equipamentos
- 10.9. Implementação de sistemas *Digital Twin* para o aumento da eficiência das operações
- 10.10. Sistema *Public Open Data*
- 10.11. Construir o *Data Center*

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, Concessionários, Stakeholders

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
21 000 000€	PACS; Autofinanciamento
Horizonte Temporal de Concretização	
2024-2032	
Fatores Críticos	
Transformação digital do negócio como uma aposta da eficiência coletiva do ecossistema portuário	



Sustentabilidade Ambiental e Transição Energética

+ Descarbonização e Sustentabilidade

Ação n.º 11 – Descarbonização Transição Energética

Objetivo(s) Estratégico(s):

Assegurar a adaptação dos terminais às alterações climáticas e promover uma adequada gestão de ativos (OE4)
Promover os stakeholders e a Comunidade com as ações da descarbonização e transição energética (OE8)

Objetivo(s) da Ação:

- Implementar as medidas do Roteiro de Transição Energética do Porto de Leixões
- Produzir energias renováveis aproveitando os recursos naturais do porto
- Construir uma subestação de AT e remodelar a rede de distribuição interna de MT
- Criar instalações - equipamentos de fornecimento de energia elétrica aos navios (OPS)

Descrição da Ação:

- 11.1. Produção de energias alternativas: instalação de painéis fotovoltaicos
- 11.2. Produção de energias alternativas: instalação de aerogerador em Leixões
- 11.3. Produção de energias alternativas: Instalação de equipamentos para explorar a energia das ondas
- 11.4. Construção de subestação de AT-Alta Tensão no porto
- 11.5. Remodelação da rede de distribuição de MT (Média Tensão) interna
- 11.6. Instalação de OPS nos terminais de contentores e de cruzeiros
- 11.7. Instalação de OPS nos terminais de carga fracionada e granéis sólidos
- 11.8. Instalação de armazenamento de combustíveis alternativos
- 11.9. Implementação do sistema de rotulagem carbónica da carga
- 11.10. Eletrificação das atividades portuárias
- 11.11. Construir depósito de armazenagem de metanol (Projeto "H2DRIVEN")
- 11.12. Lancha de pilotagem Zero Emission

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, Concessionários

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
94 300 000€	PRR, TRANSIÇÃO JUSTA, PT 2030, PRIVADOS (CONCESSIONÁRIOS)
Horizonte Temporal de Concretização	
2024-2035	
Fatores Críticos	
Mitigação dos impactes ambientais da operação portuária	

Ação n.º 12 – Gestão Ambiental**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Elevar os padrões de qualidade na prevenção de riscos ambientais no Porto de Leixões, nomeadamente na movimentação, armazenagem e transporte de granéis sólidos (OE9)

Objetivo(s) da Ação:

- Elaborar o plano gestão ambiental do porto, com o envolvimento dos concessionários
- Estudar soluções verdes de movimentação e/ou parquear de cargas pulverulentas
- Monitorizar a poluição do ar e ruído resultantes da movimentação das cargas

Descrição da Ação:

- 12.1. Planos de gestão e monitorização ambiental
- 12.2. Minimização de impactes na movimentação de granéis
- 12.3. Renovação do sistema de telemetria da rede de abastecimento de água
- 12.4. Certificações ISO 14001 e PERS-Port Environmental Review System

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, Concessionários

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
4 066 500€	

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2027

Fatores Críticos

Mitigação dos impactes ambientais da operação portuária

Ação n.º 13 – Envolver Stakeholders e Comunidade nas Questões Ambientais**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Comprometer os stakeholders e a Comunidade com as ações da descarbonização e transição energética (OE8)
Aprofundar a parceria com o município de Matosinhos e outras entidades da envolvente local e regional (OE14)

Objetivo(s) da Ação:

- Elaborar plano de comunicação ambiental
- Realizar eventos de informação e sensibilização para a sustentabilidade (workshops, conferências, debates)

Descrição da Ação:

- 13.1. Desenvolver plano de comunicação ambiental
- 13.2. Promover ações conjuntas em matéria de descarbonização e transição energética
- 13.3. Envolver a Comunidade nas propostas de interface entre o Porto e a Cidade

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, Concessionários

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
60 000€	

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2035

Fatores Críticos

Melhor articulação com as comunidades envolventes e participação no desenvolvimento sustentável da comunidade
Mitigação dos impactes ambientais da operação portuária



Sustentabilidade Social e Capital Humano

+ Integração

Ação n.º 14 – Melhoria da Relação Porto - Cidade

Objetivo(s) Estratégico(s):

Projetar os equipamentos e valências do porto relacionadas com os cruzeiros, I&D, náutica e realização de eventos como elemento diferenciador e gerador de valor para a comunidade (OE10)

Aprofundar a parceria com o município de Matosinhos e outras entidades da envolvente local e regional (OE14)

Objetivo(s) da Ação:

- Desenvolver medidas que intensificam a integração do porto na sua envolvente urbana

Descrição da Ação:

- Integração do Molhe Sul do Porto de Leixões no espaço público da cidade de Matosinhos, incluindo eventualmente o prolongamento do passeio marginal existente ao longo da praia de Matosinhos até ao Terminal de Cruzeiros e construção de um Centro Náutico
- Modernização da ponte móvel
- Conclusão do porto de recreio junto ao Terminal de Cruzeiros
- Contribuir para a mitigação dos efeitos da Ribeira da Riguinha, objetivando a melhoria da qualidade da água balnear da Praia de Matosinhos
- Melhoria do interface do porto com Matosinhos Sul
- Viabilização do Corredor Verde do Rio Leça
- TITAN do Molhe Norte
- Viabilizar a execução de feixe ferroviário e estação para passageiros na linha de Leixões
- Participar no estudo de mobilidade urbana, contribuindo para a definição de uma terceira travessia do Rio Leça nas imediações do Porto de Leixões a nascente da A28

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, CMM

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
56 700 000€	Privado (Concessionário Terminal de Contentores - 40 000 000 €)

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2035

Fatores Críticos

Melhor articulação com as comunidades envolventes e participação no desenvolvimento sustentável da comunidade

Ação n.º 15 – Capacitar os Recursos Humanos com Novas Competências

Objetivo(s) Estratégico(s):

Capacitação das pessoas em novas competências em áreas do conhecimento, designadamente nas áreas de economia de dados, descarbonização e transição energética, economia circular, alterações climáticas, shipping e direito marítimo (OE11)

Objetivo(s) da Ação:

- Criar planos de formação especializados nas áreas da transformação digital transição energética
- Reforçar a formação nas áreas ambientais e da economia circular

Descrição da Ação:

- Competências Digitais
- Reforçar outras Competências

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL com Universidades e Concessionários

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
ND	

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2035

Fatores Críticos

Melhor articulação com as comunidades envolventes e participação no desenvolvimento sustentável da comunidade

Ação n.º 16 – Promoção comercial do Porto e aumento do seu *Hinterland***Objetivo(s) Estratégico(s):**

Otimizar a articulação entre o Porto de Leixões e os diferentes *stakeholders* e o seu *hinterland* e *foreland* visando criar uma rede de plataformas interoperáveis de oferta de serviços logísticos sustentáveis (OE5)

Reforçar a integração e complementariedade das infraestruturas logísticas e de transportes geridas pela APDL (PLL, TFML, TFMG, PVC e VND) para ampliação do porto e do seu *hinterland* (OE12)

Aumentar e ou reforçar o *foreland* do Porto de Leixões apostando [comercialmente] na criação de AEM e outras linhas regulares, nomeadamente no TMCD e Ro-Ro (OE13)

Objetivo(s) da Ação:

- Elaborar o Plano Comercial e Marketing do Porto de Leixões (*hinterland*, *foreland*, logística, intermodalidade)

Descrição da Ação:

16.1. Elaborar o plano comercial e de marketing do Porto de Leixões (*hinterland*; *foreland*; logística e intermodalidade)

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, Concessionários, Comunidade Portuária, AEP, AICEP

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
200 000€	

Horizonte Temporal de Concretização

2026

Fatores Críticos

Transformação digital do negócio como uma aposta da eficiência coletiva do ecossistema portuário

Reforço de oferta integrada apoiada em plataformas logísticas e terminais ferroviários, quer para aumento de valor, quer para aumento de capacidade do lado de terra

Ação n.º 17 – Articulação com a CMM e Entidades Locais e Regionais**Objetivo(s) Estratégico(s):**

Aprofundar a parceria com o município de Matosinhos e outras entidades da envolvente local e regional (OE14)
Fomentar uma maior intervenção do porto no planeamento territorial (OE15)

Objetivo(s) da Ação:

- Melhorar a articulação da APDL com a CMM-Câmara Municipal de Matosinhos
- Reforçar a intervenção da APDL nos planos e programas de ordenamento do território

Descrição da Ação:

- 17.1. Dinamizar o relacionamento institucional com a CMM
 17.2. Promover a participação do Porto de Leixões nos processos de planeamento territorial da sua envolvente

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL, CMM, CCDRN

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
ND	

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2035

Fatores Críticos

Melhor articulação com as comunidades envolventes e participação no desenvolvimento sustentável da comunidade

Ação n.º 18 – Contribuir para a qualidade de vida e atratividade de Matosinhos**Objetivo(s) Estratégico(s):**

- Comprometer os stakeholders e a Comunidade com as ações da descarbonização e transição energética (OE8)
 Elevar os padrões de qualidade na prevenção de riscos ambientais no Porto de Leixões, nomeadamente na movimentação, armazenagem e transporte de granéis sólidos (OE9)
 Projeter os equipamentos e valências do porto relacionadas com os cruzeiros, I&D, náutica e realização de eventos como elemento diferenciador e gerador de valor para a comunidade (OE10)

Objetivo(s) da Ação:

- Dinamizar o Hub Azul de Leixões

Descrição da Ação:

- 18.1. Contribuir para a criação e valorização do cluster para a economia marítima
 18.2. Comunicar os contributos do Porto de Leixões para a qualidade de vida e atratividade da região

Entidade(s) Responsável(eis) pela Implementação da Ação:

APDL e Parceiros do Hub Azul de Leixões, CIIMAR

Custo estimado (€)	Fontes de Financiamento
ND	

Horizonte Temporal de Concretização

2024-2035

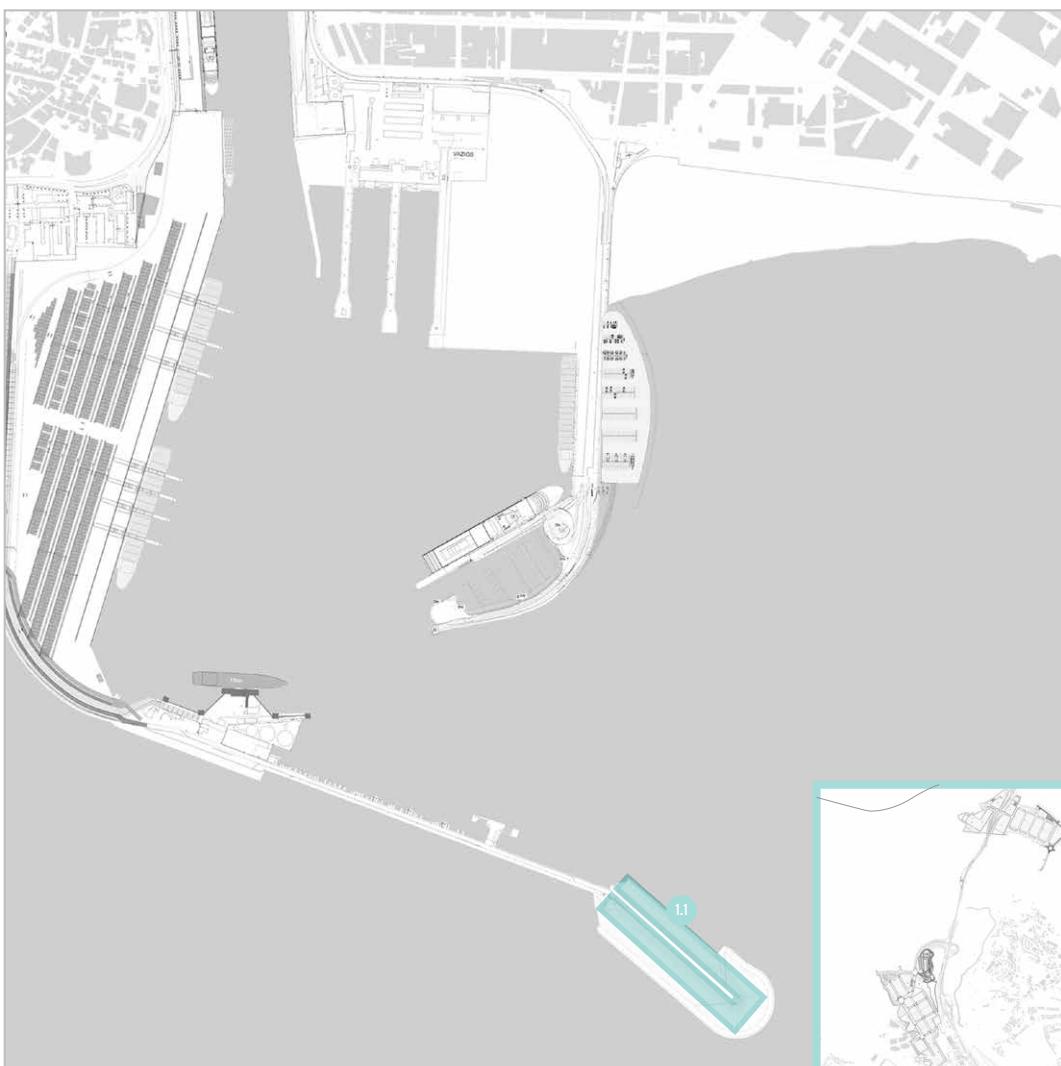
Fatores Críticos

Melhor articulação com as comunidades envolventes e participação no desenvolvimento sustentável da comunidade

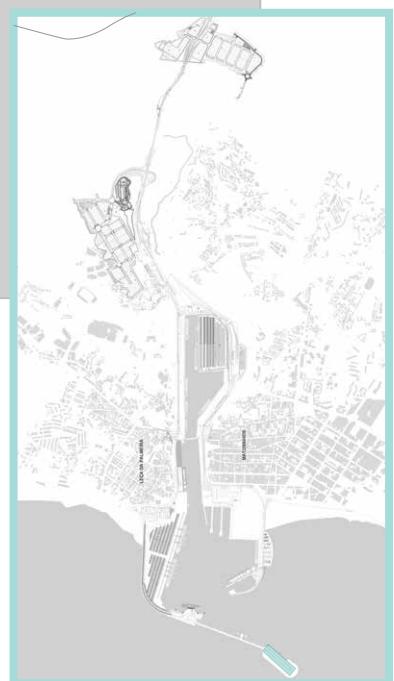


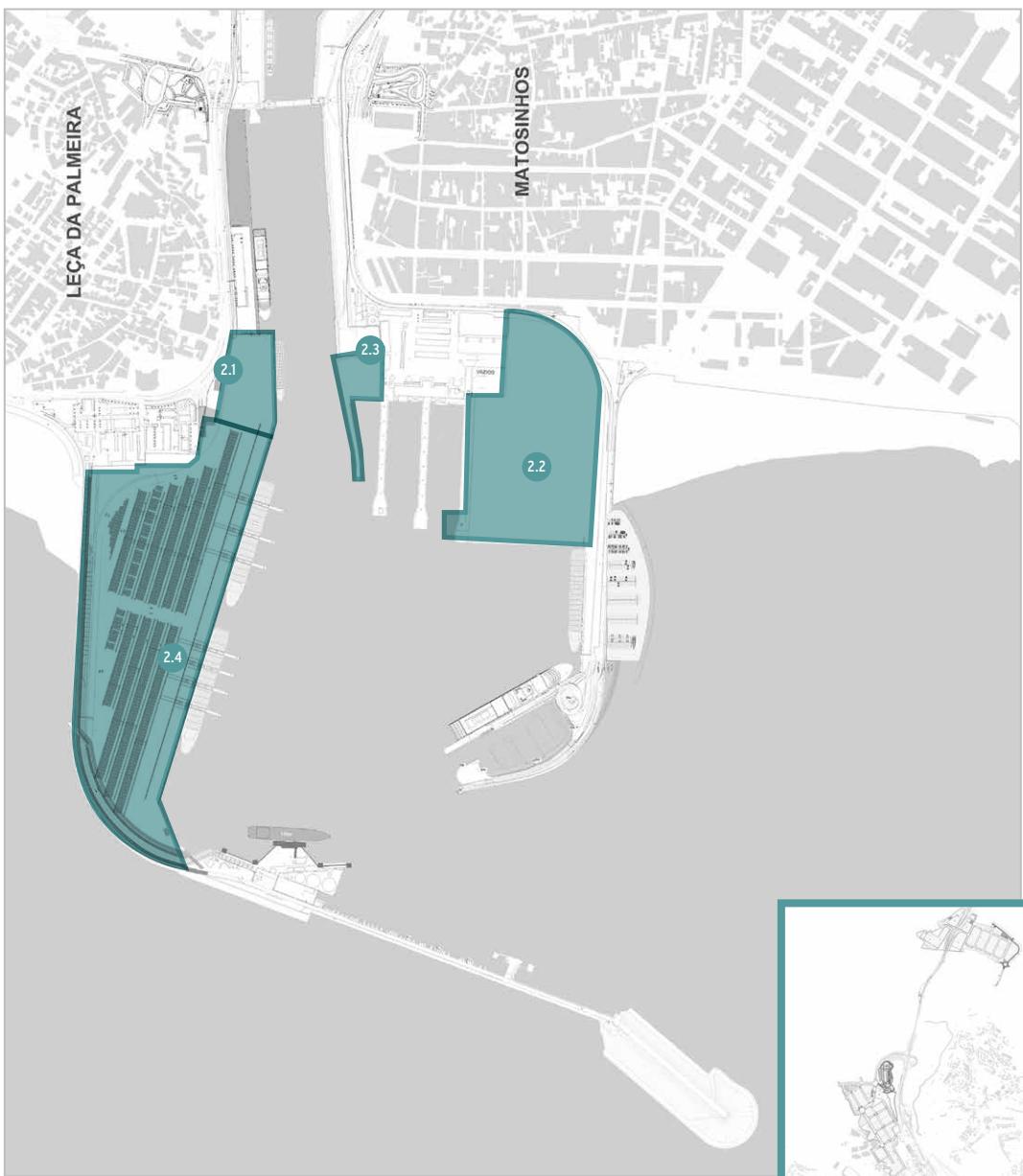
Anexo II | Componente Gráfica das Ações

AÇÃO 01 | AUMENTO DA CAPACIDADE DE NAVEGABILIDADE DO PORTO DE LEIXÕES

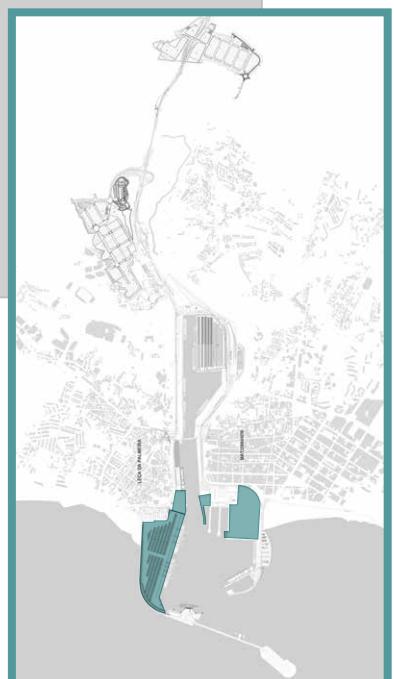


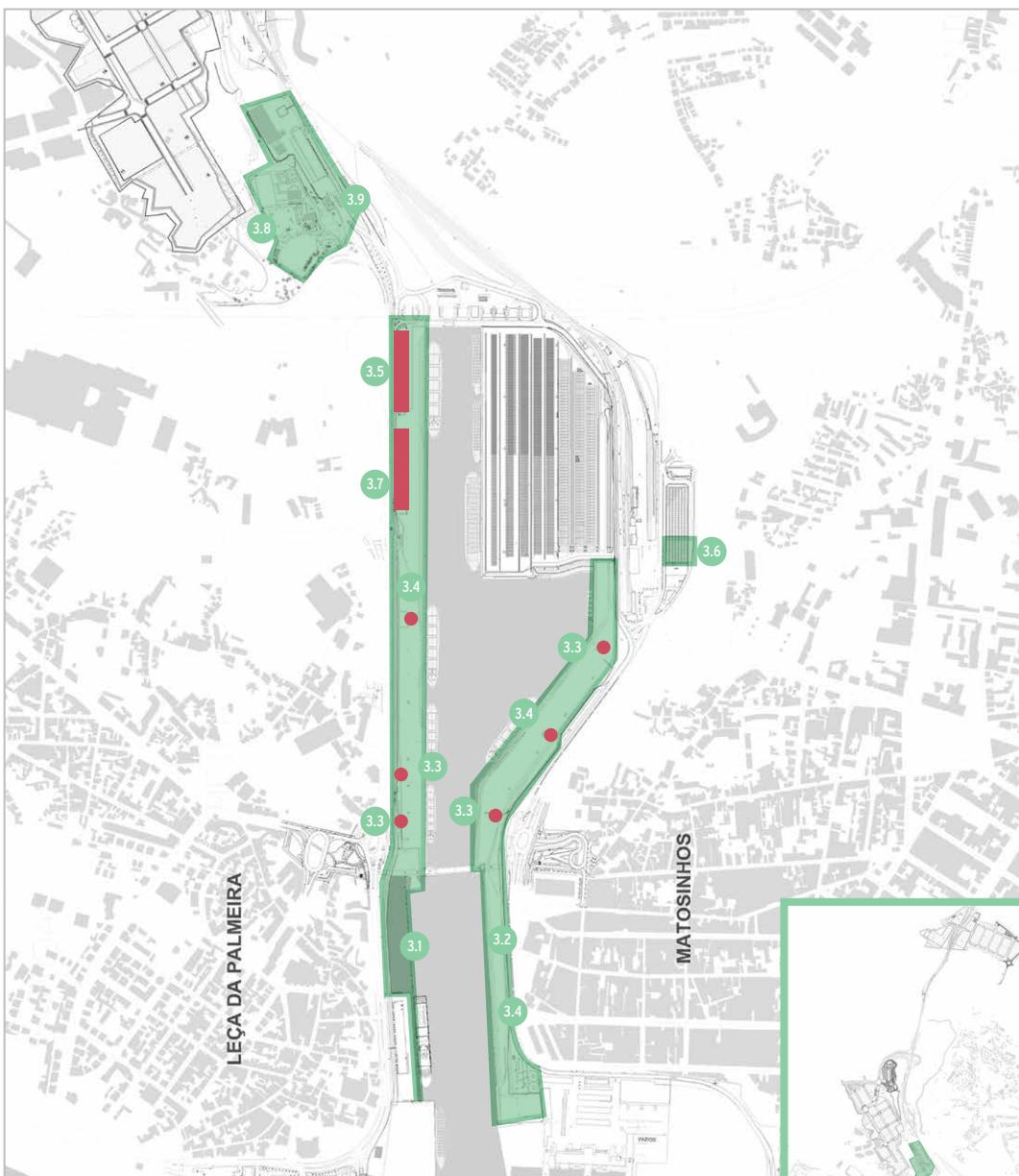
1.1. Prolongamento do quebra-mar exterior de Leixões e acessibilidades marítimas.

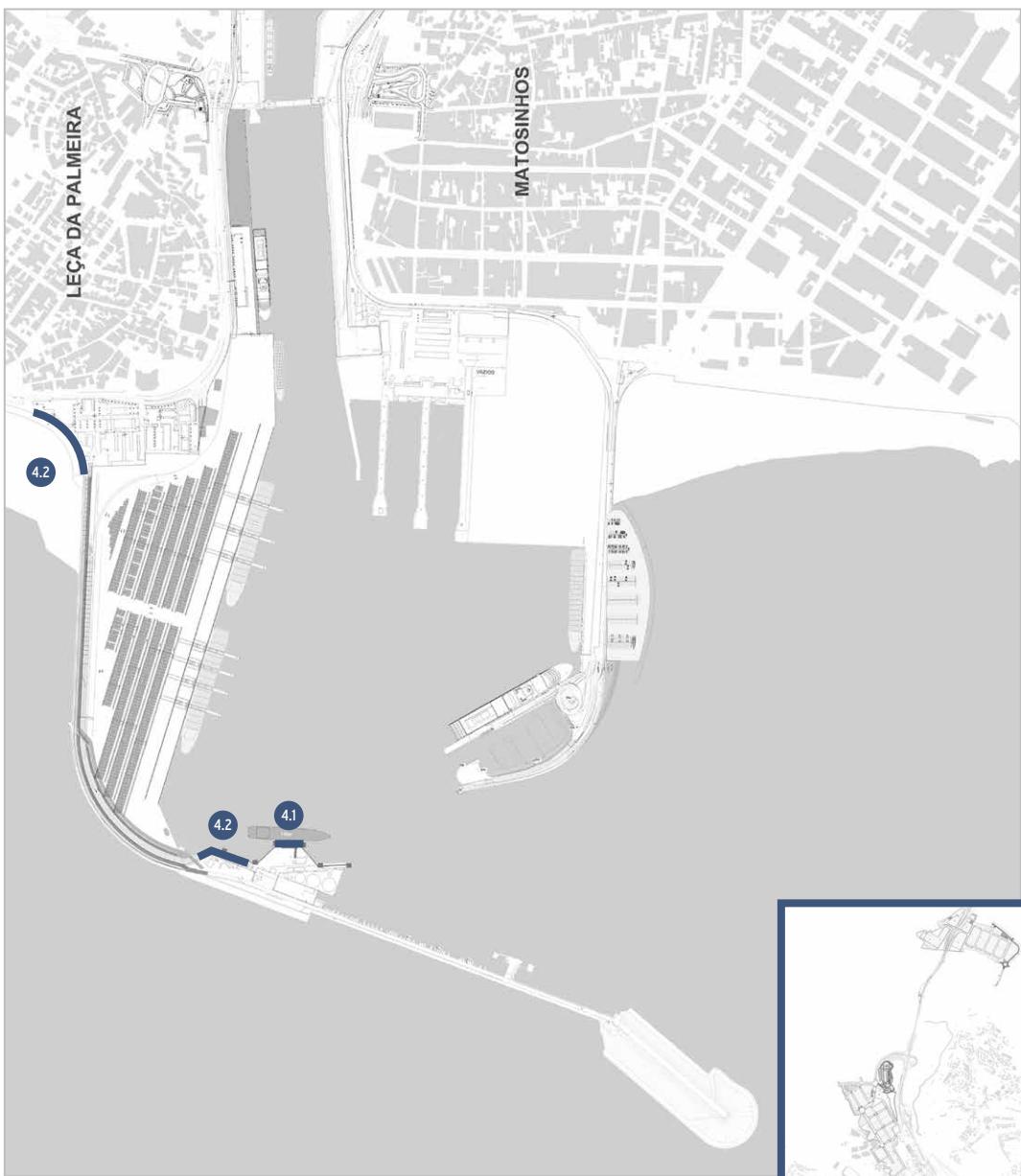


AÇÃO 02 | AUMENTO DA CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTENTORES E RO-RO

- 2.1. Reequipamento do TCN.
- 2.2. Ampliação do Terminal Multiusos.
- 2.3. Construção de novas infraestruturas no porto de Pesca.
- 2.4. Novo Terminal de Contentores Norte com 860 m de cais e fundos a -15,5 m (ZHL).

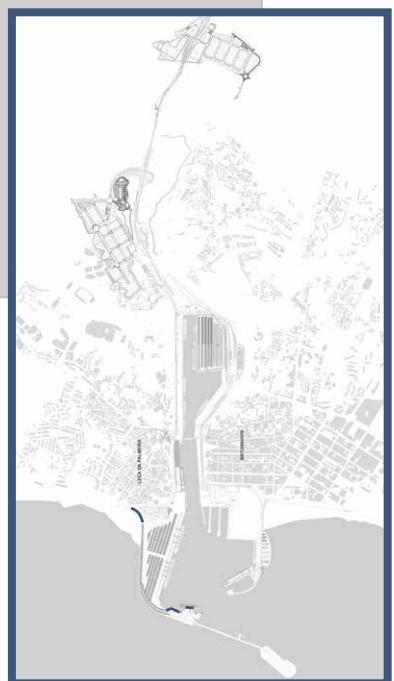


AÇÃO 03 | MELHORIA DAS CONDIÇÕES PARA A OPERAÇÃO DE CARGA GERAL E GRANÉIS SÓLIDOS

AÇÃO 04 | RECONVERSÃO DO TERMINAL PETROLEIRO DE LEIXÕES

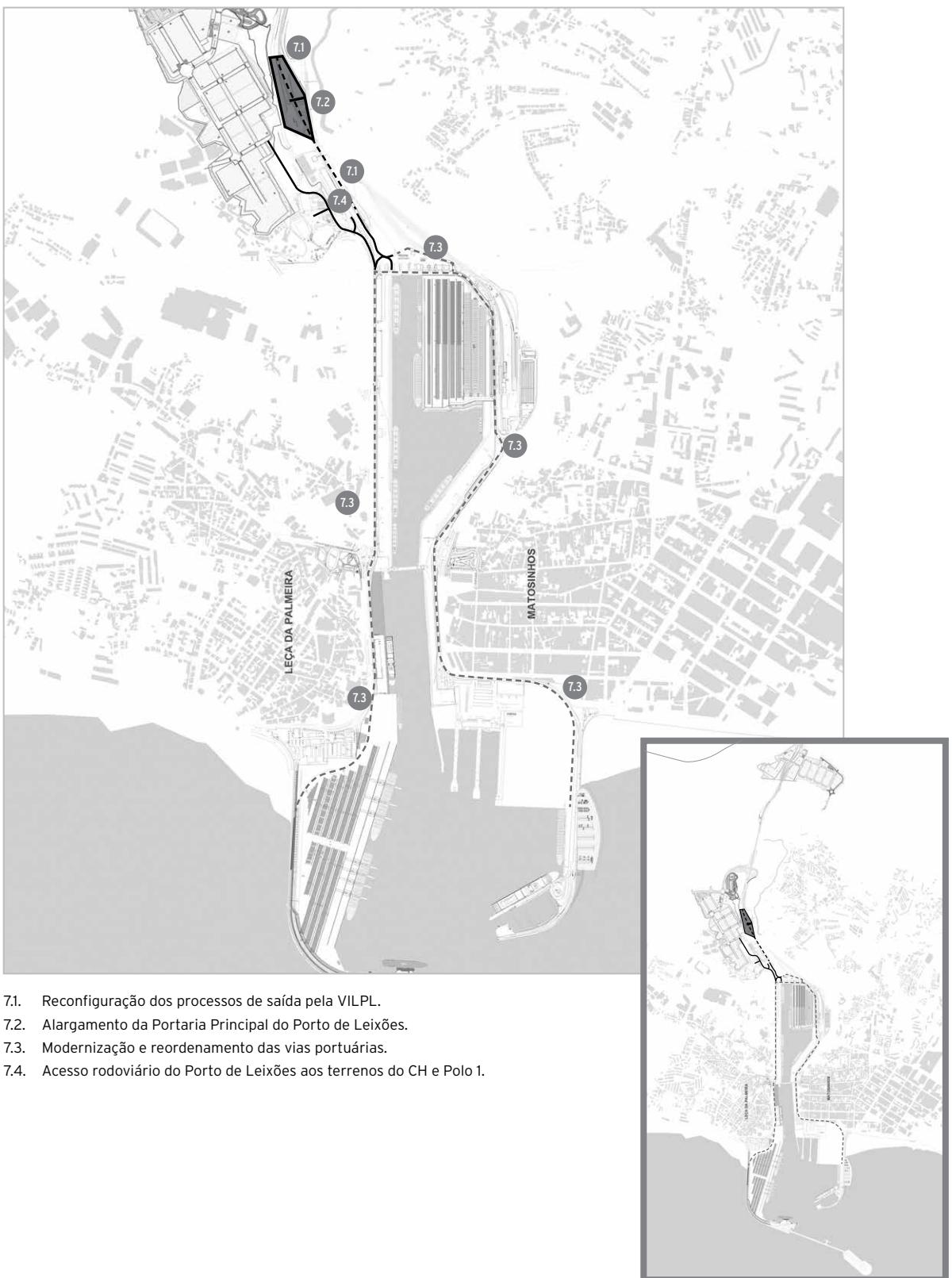
4.1. Construção do novo Posto B do Terminal Petroleiro de Leixões.

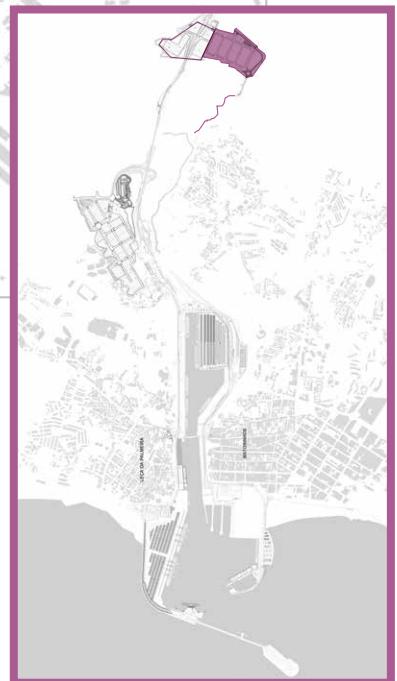
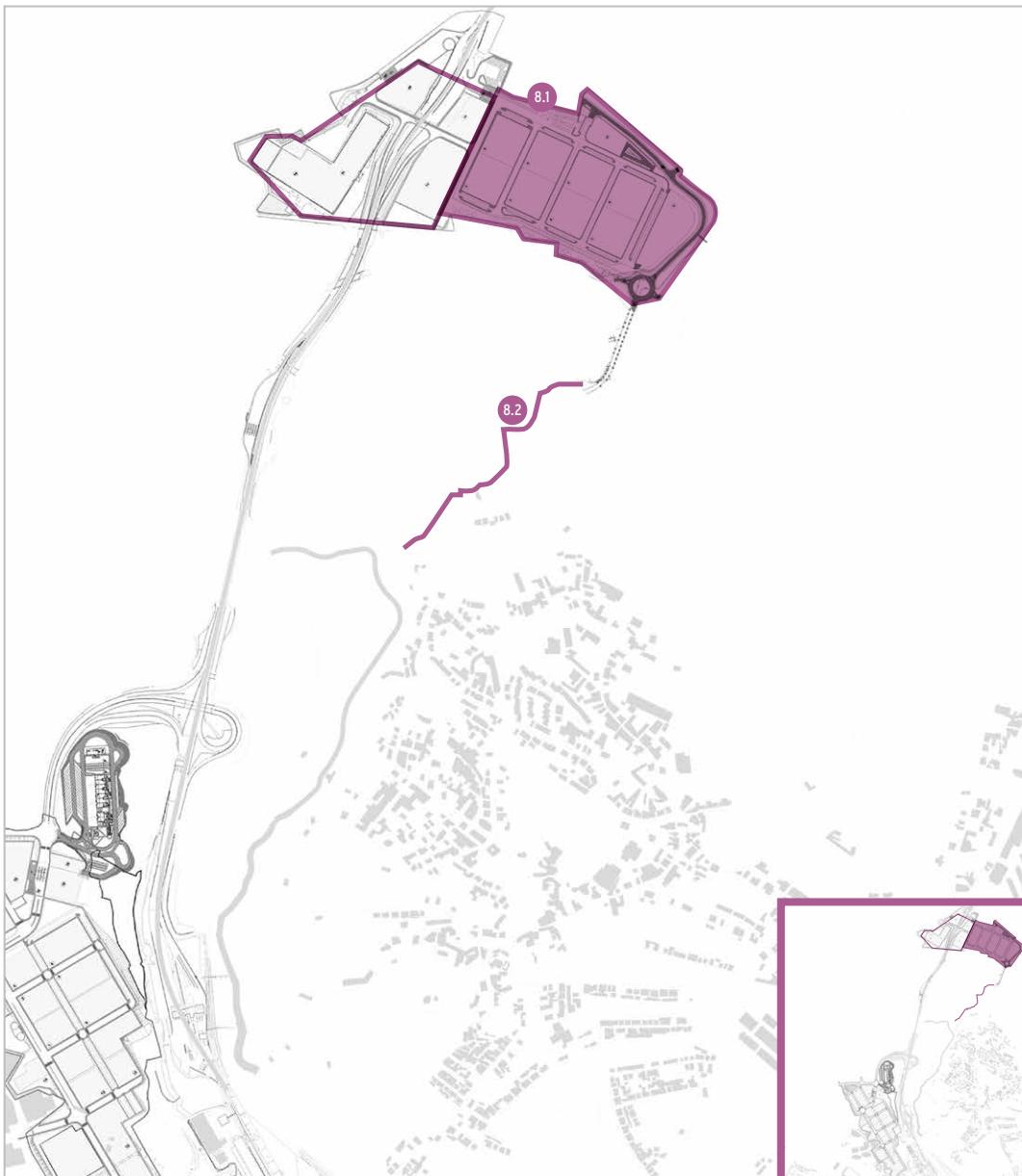
4.2. Potenciar o uso de pipelines do porto Leixões.



AÇÃO 05 | SERVIÇOS DE APOIO À ATIVIDADE PORTUÁRIA

5.1. Construção do Centro Inspetivo do Porto de Leixões

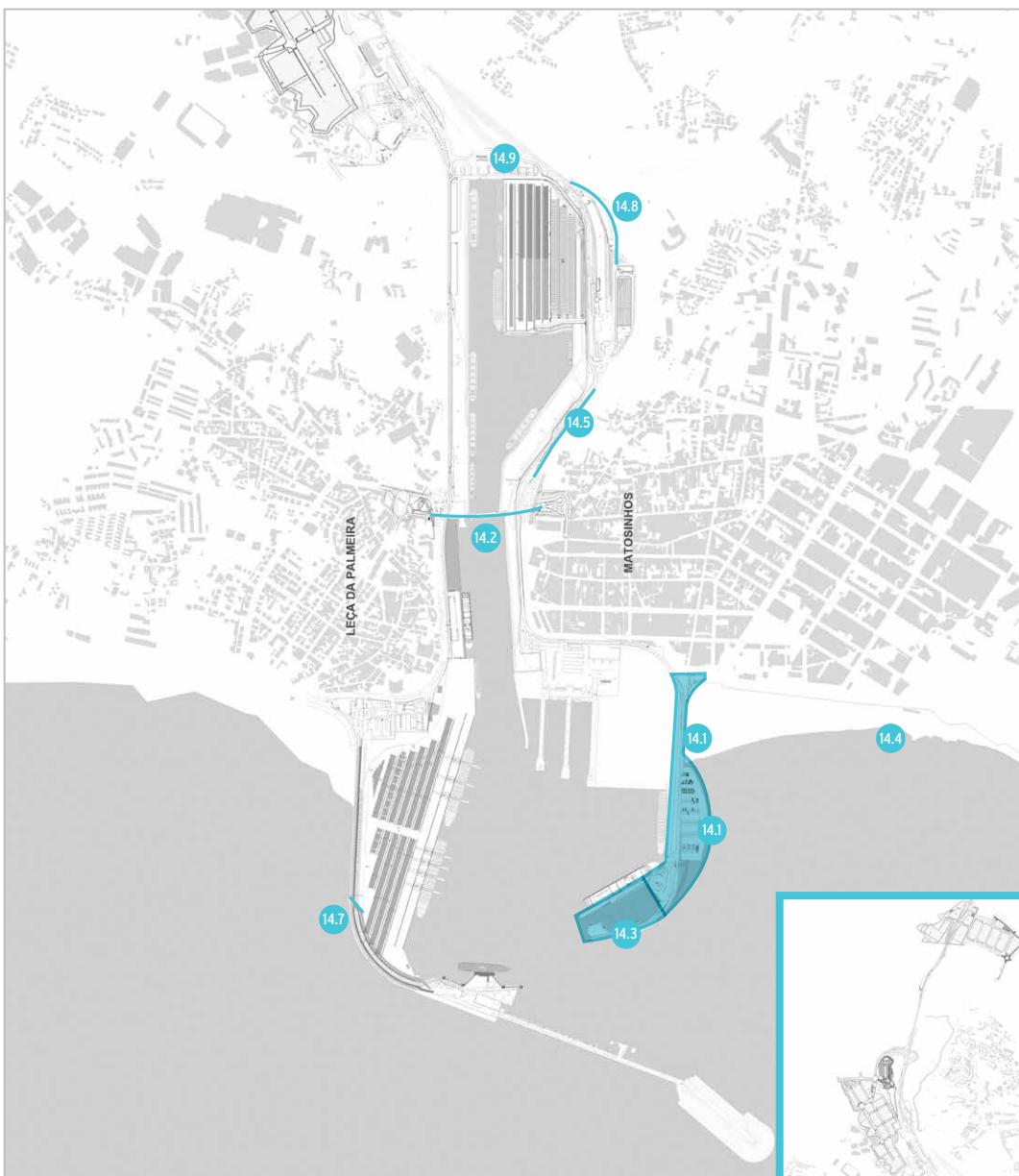
AÇÃO 07 | ACESSIBILIDADES TERRESTRES DO PORTO DE LEIXÕES

AÇÃO 08 | ESTRUTURAÇÃO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA

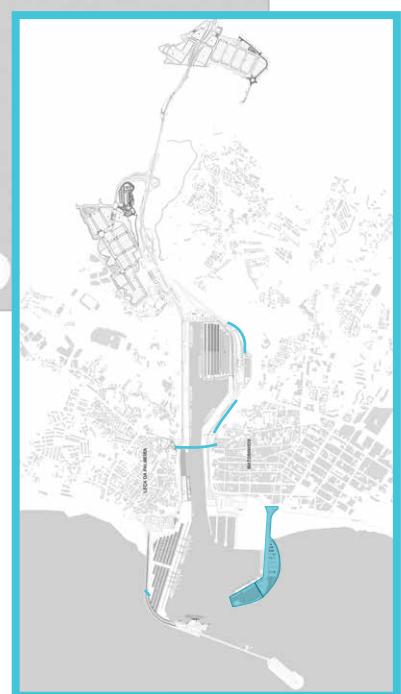
- 8.1. Conclusão das infraestruturas e obras de edificação da Plataforma Logística - Zona Sul do polo 2.
- 8.2. Regularização e monitorização da Ribeira de Lomba.

AÇÃO 09 | INTERMODALIDADE FERROVIÁRIA

AÇÃO 14 | MELHORIA DA RELAÇÃO PORTO CIDADE



- 14.1. Integração do Molhe Sul do Porto de Leixões no espaço público da cidade de Matosinhos, incluindo eventualmente o prolongamento do passeio marginal existente ao longo da praia de Matosinhos até ao Terminal de Cruzeiros e construção do Centro Náutico.
- 14.2. Modernização da Ponte Móvel.
- 14.3. Conclusão do porto de recreio junto ao Terminal de Cruzeiros.
- 14.4. Contribuir para a mitigação dos efeitos da Ribeira da Riguinha, objetivando a melhoria da qualidade da água balnear da Praia de Matosinhos.
- 14.5. Melhoria do interface do porto com Matosinhos Sul.
- 14.6. Vialibilização do Corredor Verde do rio Leça.
- 14.7. Titan do Molhe Norte.
- 14.8. Vialibilizar a execução de feixe ferroviário e estação para passageiros na linha de Leixões.
- 14.9. Participar no estudo de mobilidade urbana, contribuindo para a definição de uma terceira travessia do Rio Leça nas imediações do Porto de Leixões a nascente da A28.





PORTE DE
LEIXÕES
APDL



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

APDL – Administração dos Portos do Douro,
Leixões e Viana do Castelo
Avenida da Liberdade, 150
4450-718 Leça da Palmeira

correio@apdl.pt
+351 229 990 700



#2035APDL
Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.