



AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA
DE ALTERAÇÕES AO PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO DA APDL
(2017-2026) E SUAS UNIDADES DE NEGÓCIO

RESUMO NÃO TÉCNICO

SETEMBRO 2020

Ficha Técnica

Coordenação

Maria do Rosário Sintra de Almeida Partidário

Equipa Técnica IST

Beatriz Romão

Margarida B. Monteiro

Equipa Técnica TIS

Faustino Gomes

Daniela Carvalho

Lucas Montenegro

Índice

Índice	i
Índice de Quadros.....	i
Acrónimos e Siglas	ii
1. O que é o Resumo Não Técnico?.....	3
2. O que é o Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL?.....	3
3. O que é a Avaliação Ambiental? E a Avaliação Ambiental Estratégica?.....	3
4. O que é o Relatório Ambiental? E a Declaração Ambiental?.....	4
5. O que se avaliou?	4
6. Quais são os Fatores Críticos para a Decisão (FCD) do PE APDL?.....	5
7. Quais as principais políticas orientadoras e os principais planos e programas relevantes?.....	5
8. Quais as principais tendências e problemas ambientais relevantes para a avaliação ambiental do PE APDL?.....	6
9. Quais as principais oportunidades e riscos para um desenvolvimento sustentável a longo prazo decorrentes do PE APDL?	7
10. Quais os efeitos cumulativos, a nível estratégico, dos investimentos previstos e com consequências para o ambiente e para um desenvolvimento sustentável?	10
11. Quais as principais diretrizes de seguimento?	12
12. Quais os principais indicadores de seguimento?	13
13. O que se conclui sobre o desempenho ambiental e de sustentabilidade do PE APDL?	14

Índice de Quadros

Quadro 1. Estratégias de Desenvolvimento da AAE.....	4
Quadro 2. Quadro de Referência para a AAE.....	5

Acrónimos e Siglas

AA	Avaliação Ambiental
AAE	Avaliação Ambiental Estratégica
AC	Alterações Climáticas
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
APDL	Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A.
DA	Declaração Ambiental
FCD	Fatores Críticos para a Decisão
I&D	Investigação e Desenvolvimento
PE	Plano Estratégico de Desenvolvimento
PE APDL	Plano Estratégico de Desenvolvimento da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A. 2017-2026 e suas Unidades de Negócio
PIANC	<i>World Association for Waterborne Transport Infrastructure</i>
PL	Porto de Leixões
RA	Relatório Ambiental
RFCD	Relatório de Fatores Críticos para a Decisão
RH	Região Hidrográfica
RNT	Resumo Não Técnico
TIC	Tecnologias da Informação e da Comunicação
UE	União Europeia
VAB	Valor Acrescentado Bruto
VEC	<i>Valued Ecosystem Components</i> / componentes de valor de ecossistema

1. O que é o Resumo Não Técnico?

O Resumo Não Técnico (RNT) é um documento que integra o Relatório Ambiental (RA) da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e que pretende informar adequadamente todos os que têm direito e que querem participar. O RNT resume, em linguagem corrente, as principais informações constantes no RA. Quem pretender aprofundar alguns aspetos relativos à integração e avaliação das questões ambientais e de sustentabilidade no Plano Estratégico de Desenvolvimento da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A. 2017-2026 e suas Unidades de Negócio (PE APDL) poderá consultar o RA.

2. O que é o Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL?

A APDL, em resultado das fusões por incorporação da Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A. na então Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A., verificada a 1 de janeiro de 2015, e da Via Navegável do Douro, a 1 de junho de 2015, assume-se agora como entidade gestora de um universo mais alargado e integrado que abrange três unidades de negócio com dimensões e características bastante distintas: os portos de Leixões e de Viana do Castelo e a Via Navegável do Douro. Neste contexto, a APDL considerou oportuno desenvolver um Plano Estratégico com o objetivo de reforçar a competitividade de cada uma das suas três unidades de negócio e responder aos desafios de integração destas unidades, definindo uma estratégia que contribua para o seu posicionamento como sistema portuário fundamental num quadro regional, nacional e europeu.

No PE APDL, desenvolvido em 2017, identificam-se e detalham-se ações concretas de investimento e de organização, que foram agora revistas e alteradas para melhor responder à Missão e Visão do planeamento estratégico do negócio APDL, tendo sido igualmente adaptados os objetivos estratégicos nele definidos.

3. O que é a Avaliação Ambiental? E a Avaliação Ambiental Estratégica?

A Avaliação Ambiental (AA) da alteração do PE APDL é realizada nos termos do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2011 de 4 de maio, enquadramento legal da AA de planos e programas suscetíveis de terem efeitos significativos no ambiente. Este enquadramento legal define como responsável pela AA o proponente do Plano a avaliar, neste caso a APDL S.A. Essa responsabilidade estende-se à decisão de elaborar a AA, determinação do seu âmbito e alcance, preparação do RA, produção da Declaração Ambiental (DA) que é entregue à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), bem como das consultas públicas e institucionais durante o processo de AA.

A AA da alteração do PE APDL desenvolve-se segundo uma metodologia de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) baseada numa abordagem de pensamento estratégico para a sustentabilidade, como definido em Partidário (2012)¹. Assume um papel de facilitador do processo de planeamento estratégico, alertando para situações de oportunidade ou de risco na perspetiva ambiental e de sustentabilidade em função dos Fatores Críticos para a Decisão (FCD) definidos. A AAE considera as tendências dominantes relativamente aos temas considerados nos FCD, bem como as principais políticas locais, regionais, nacionais e europeias orientadoras de

¹ Partidário, MR 2012. Guia de Melhores Práticas para Avaliação Ambiental Estratégica – Orientações Metodológicas para um pensamento estratégico em AAE. Agência Portuguesa do Ambiente e Redes Energéticas Nacionais. Lisboa

um desenvolvimento sustentável do PE APDL, e que servem de referencial para a avaliação. Desta forma, a AAE contribui para que os objetivos do plano se encontrem alinhados com as intenções políticas de nível superior. Define, ainda, um conjunto de diretrizes de planeamento, gestão e monitorização, bem como um quadro de governança (ou responsabilidades institucionais) que devem acompanhar a implementação do plano, garantindo, assim, que os potenciais riscos são reduzidos ou evitados, e que as oportunidades de longo prazo que possam resultar do PE APDL se concretizem.

4. O que é o Relatório Ambiental? E a Declaração Ambiental?

O RA é um documento no qual se apresentam as principais análises e conclusões da AAE ao longo da elaboração do plano. O RA é um instrumento fundamental para efeitos de discussão pública do plano. Para esse efeito é preparado este Resumo Não Técnico (RNT) do RA por forma a facilitar a leitura e compreensão das questões mais relevantes analisadas e avaliadas pelo RA. O RA decorre, também, dos resultados da consulta efetuada a entidades e ao público em geral, resultados esses que são ponderados na versão final do Plano.

Após a aprovação do Plano, é emitida uma Declaração Ambiental, documento público que sintetiza as informações mais relevantes do processo de AA, as principais recomendações da avaliação, as medidas de controlo a implementar e os contributos das participações institucional e do público.

5. O que se avaliou?

A AAE teve como objeto de avaliação as estratégias subjacentes ao conjunto global dos investimentos previstos na alteração do PE APDL em todas as suas Unidades de Negócio (porto de Leixões, porto de Viana do Castelo e via navegável do Douro) e consequentes alterações no mapa estratégico 2020 da APDL. Para promover a integração ambiental e sustentabilidade no PE, a AAE interpretou, de forma sistematizada, os quatro eixos estratégicos de intervenção do PE APDL em oito estratégias de desenvolvimento consideradas nucleares ao processo de alteração do PE (Quadro 1). Para cada estratégia foram construídas e avaliadas opções estratégicas como os caminhos (alternativas estratégicas) possíveis para atingir os objetivos do PE APDL.

Quadro 1. Estratégias de Desenvolvimento da AAE.

EIXO ESTRATÉGICO	ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO
SUSTENTABILIDADE	E1: Valores Naturais e Patrimoniais
	E2: Alterações Climáticas e Energia
	E3: Civismo Ambiental
GESTÃO INTERNA	E4: Inovação Organizacional
	E5: Responsabilidade Social
NEGÓCIO	E6: Dinamização Económica
INFRA/INFOESTRUTURA	E7: Intermodalidade e Integração Logística
	E8: Gestão do Risco

6. Quais são os Fatores Críticos para a Decisão (FCD) do PE APDL?

Os FCD constituem o esqueleto que estrutura a AAE. São temas chave, integrados, que se constituem como fatores de sucesso ambiental e de sustentabilidade e que, por isso, devem ser considerados na decisão estratégica. Servem para focar a atenção sobre o que é estrategicamente importante no desenvolvimento do PE APDL e permitem avaliar como a estratégia do PE responde a esses temas críticos.

Identificaram-se três FCD, em conjunto com a APDL e outras entidades relevantes no âmbito de sessões participativas:

- **FCD#1 Relação estratégica porto-região** - Tem como objetivo olhar para o sistema portuário como indutor da criação de valor à escala nacional e regional, aproveitando o seu posicionamento geoestratégico e criando dinâmicas económicas no seu *hinterland* natural e alargado. Estrutura-se em torno de três critérios de avaliação: estímulo à economia nacional e regional, sistema único de portos, e sistema de governança nacional e regional.
- **FCD#2 Interface porto-cidade** - Tem como objetivo olhar para a integração da atividade da APDL na envolvente urbana, social e ecológica e para a compatibilização da estratégia da APDL com políticas e estratégias locais e com usos não portuários. Estrutura-se em torno de quatro critérios de avaliação: relação com a comunidades, valores ecológicos e patrimoniais, comunicação porto-cidade, e papel social da APDL na economia local.
- **FCD#3 Sustentabilidade na inovação** - Tem como objetivo olhar para o contributo do sistema portuário para a gestão ambiental, para a redução de vulnerabilidades a riscos naturais e tecnológicos e para a descarbonização da atividade portuária. Estrutura-se em torno de dois critérios de avaliação: gestão ambiental e tecnologias e sistemas sustentáveis.

7. Quais as principais políticas orientadoras e os principais planos e programas relevantes?

Quadro 2. Quadro de Referência para a AAE

TEMAS	PRINCIPAIS POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS
Portos e Transportes Marítimos	PIANC: Guia para a Gestão da Sustentabilidade nos Portos; Livro Branco da Política Europeia de Transportes; Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas; Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente.
Espaço Marítimo	Quadro para o Ordenamento do Espaço Marítimo e Gestão Costeira Integrada; Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo; Diretiva-Quadro Estratégia Marinha; Estratégia Marítima na Região Atlântica; Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020; Programa Operacional Relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas; Plano de Gestão da Área Marinha Litoral Norte.
Recursos Hídricos	Estratégia Europeia para os Recursos Hídricos; Planos de Gestão de Região Hidrográfica (RH1, RH2 e RH3).
Biodiversidade e Território	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território; Estratégia de Biodiversidade da UE para 2020; Estratégia Nacional para a Conservação da Natureza e da Biodiversidade; Plano Setorial Rede Natura 2000.

TEMAS	PRINCIPAIS POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS
Clima e Geral	Quadro Estratégico para a Política Climática; Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020; Estratégia Nacional de Adaptação as Alterações Climáticas; Roteiro Nacional de Baixo Carbono 2050; Plano Nacional Energia e Clima 2030.
Gerais	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – Agenda 2030; Programa Nacional de Investimentos 2030; Estratégia Europa 2020; Estratégia Turismo 2027.

8. Quais as principais tendências e problemas ambientais relevantes para a avaliação ambiental do PE APDL?

As tendências mais relevantes em relação às questões ambientais e de sustentabilidade, face ao quadro de avaliação estratégico, aos cenários de desenvolvimento considerados e ao referencial estratégico do PE APDL são:

FCD#1 Relação estratégica porto região

- Manutenção do posicionamento estratégico da região Norte no setor dos transportes face ao VAB nacional, com uma tendência positiva de produtividade;
- Potencial para a APDL alargar o seu *hinterland* natural, promovendo o papel competitivo da região Norte nas dinâmicas económicas nacionais e ibéricas;
- Potencial para a diversificação das vocações de negócio no porto de Viana do Castelo e na Via Navegável do Douro;
- APDL com um papel direto mais interventivo de âmbito local;
- Sistema de monitorização regional insuficiente e, em alguns casos, inadaptação, potencialmente causado pela organização funcional da região Norte e pela fraca colaboração e alianças estratégicas para partilha de competências;
- Sistemas e redes de informação e comunicação de posição reativa e, em alguns casos, insuficiente.

FCD#2 Interface porto-cidade

- Rede de acessibilidades bastante desenvolvida apresentando, contudo, alguns estrangulamentos nomeadamente na rede ferroviária;
- Potencial de evolução da intermodalidade e de melhoria da capacidade das interfaces modais;
- Visível alinhamento entre as estratégias da APDL e as estratégias de cariz local (formal e informal), apesar da fraca perceção por parte dos agentes locais;
- Necessidade de melhoria dos canais de comunicação entre a APDL e as comunidades locais;
- Dinamização de diversas iniciativas promotoras de uma maior aproximação e abertura da empresa às comunidades locais;
- Fornecimento de diversos produtos e serviços baseados em recursos naturais;
- Valorização crescente do papel das tecnologias digitais na produção de informação e conhecimento;
- Investimento na valorização profissional.

FCD#3 Sustentabilidade na inovação

- Crescente investimento na formulação de programas de monitorização ambiental para redução dos impactos negativos das operações portuárias nas questões relacionadas com a gestão ambiental;
- Projeto da extensão do quebra-mar exterior no porto de Leixões potenciador de efeitos socioeconómicos locais percecionados pela comunidade;
- Potencial de transição energética para uma navegação sustentável, apesar do aumento do consumo energético e da intensidade carbónica da atividade portuária por crescimento da movimentação de cargas, nas diferentes unidades de negócio;
- Aposta crescente no desenvolvimento do negócio, bem como na inovação na gestão e nos processos logísticos;
- Potencial de melhoria da segurança da navegação nas três unidades de negócio em função dos investimentos previstos nas acessibilidades marítimas e fluviais nas três unidades de negócio.

9. Quais as principais oportunidades e riscos para um desenvolvimento sustentável a longo prazo decorrentes do PE APDL?

Destacam-se como principais oportunidades para cada FCD:

FCD#1 Relação estratégica porto região:

- Promoção de atividades de valorização socio ecológica.
- Simbiose industrial (diminuição do consumo matérias primas e energia).
- Clareza na regulação e fiscalização da gestão da APDL.
- Desenvolvimento de um modelo de governança regional inovador de potenciação e diversificação económica.
- Estabelecimento de parcerias geradoras de financiamento.
- APDL enquanto agente de 'economia azul' regional e nacional.
- Promoção da APDL enquanto 'agente de conhecimento' catalisador de sinergias económicas.
- Criação de parcerias promotoras de sinergias ciência-tecnologia-indústria e ciência-sociedade-indústria.
- Promoção de transparência e comunicação das atividades internas e nas atividades portuárias com influência à escala nacional e regional.
- Fomento da complementaridade entre atividades portuárias e não portuárias.
- Estímulo à inovação na atividade portuária.
- Alargamento da rede de *hubs* logísticos.
- APDL enquanto agente dinamizador de um sistema de monitorização regional inovador.
- Crescimento orgânico da APDL alinhado com as valências regionais.
- Incremento do potencial de exportação e reforço de condições para um aumento dos fluxos de carga.

FCD#2 Interface porto-cidade:

- Beneficiação das comunidades locais pelo desenvolvimento de projetos de valorização da riqueza natural e iniciativas de proteção, conservação e valorização de áreas com estatuto especial de proteção.

- Desenvolvimento de canais de comunicação eficientes vocacionados à partilha de experiências e conhecimento sobre ativos ambientais.
- Aposta em fontes de energia renováveis como oportunidade de desenvolvimento económico e valorização ambiental.
- Desenvolvimento de iniciativas e de programas de capacitação à mitigação e adaptação às AC.
- Abordagem integrada para o desenvolvimento turístico da região.
- Modelo estratégico assente em compromissos sociais e ambientais.
- Fomento da imagem institucional da APDL aos olhos da comunidade.
- Resposta aos desafios sociais e ambiental da comunidade envolvente.
- APDL enquanto agente promotor de cidadania, educação e sensibilização na comunidade local.
- Imagem de confiança seguindo uma lógica de gestão de proximidade.
- Parcerias com centros de I&D, laboratórios e universidade para desenvolver projetos de valorização ecológica, paisagística, patrimonial.
- Promoção de diálogo e interação nas mais diversas atividades complementares às atividades da APDL.
- Aposta em tecnologias inovadoras de comunicação.
- Alinhamento estratégico entre os diferentes atores promotoras de coesão territorial.
- Planeamento portuário alinhado com a capacidade de carga do sistema territorial.
- Alinhamento de prioridades no desenvolvimento da atividade portuária com o planeamento de acessibilidades local e regional.
- Incremento do uso da ferrovia no transporte de mercadorias.

FCD#3 Sustentabilidade na inovação

- Valorização dos ativos naturais e culturais, por exemplo na Via Navegável do Douro como recurso turístico.
- Desenvolvimento de um programa colaborativo de responsabilização e qualificação ambiental da atividade portuária.
- Promoção da inovação portuária no avanço de objetivos de sustentabilidade (aposta no princípio dos serviços dos ecossistemas).
- Promoção de iniciativas e ações de cidadania ambiental.
- Promoção de programas de capacitação vocacionados para a gestão, valorização e promoção dos ativos ambientais em colaboração com agentes chave do conhecimento.
- Descarbonização da atividade portuária e desenvolvimento de uma economia de baixa intensidade carbónica.
- Uso eficiente e sustentável de recursos energéticos, com promoção do uso eficiente dos ativos naturais com potencial energético.
- Mobilização dos atores locais e regionais na prossecução de uma estratégia de promoção de soluções energéticas sustentáveis.
- Reconhecimento da atividade portuária no desenvolvimento de um sistema regional de monitorização às práticas de gestão ambientalmente sustentáveis.
- Aposta na procura das melhores tecnologias existentes para garantir uma eficiência ambiental da rede logística e movimentação de carga.
- Implementação de planos de segurança portuária em todas as unidades de negócio, melhorando a segurança ambiental e prevenindo os riscos.

- Investimento em iniciativas concertadas com as entidades competentes para a agilização de vigilância e fiscalização.

Destacam-se como principais riscos para cada FCD:

FCD#1 Relação estratégica porto região

- Desequilíbrio do sistema socio ecológico se não se criarem parcerias e incentivos à cooperação institucional.
- Manutenção de práticas *business-as-usual*.
- Se não resultar numa estratégia clara de coordenação e cooperação institucional.
- Caso não se garanta a coresponsabilização funcional das diferentes partes interessadas.
- Segurança à navegação nas três unidades de negócio caso não se verifique melhoria de condições de acessibilidades marítima / fluvial.
- Se não se assegurar o aumento da capacidade de movimentação e uma gestão otimizada, que responda à procura gerada pela região.

FCD#2 Interface porto-cidade

- Se o planeamento territorial da atividade portuária não estiver alinhado com as estratégias de conservação e proteção.
- Se se mantiverem práticas que não beneficiem estratégias inovadoras de gestão dos recursos naturais em áreas protegidas.
- Caso não se assegure a promoção dos valores ambientais da APDL.
- Se não se melhorar o estreitamento de relações com as comunidades locais e o seu eficaz e apropriado envolvimento.
- Na ausência de capacitação suficiente dos intervenientes na gestão do território e do sistema socio ecológico.
- Caso não se verifique um alinhamento estratégico e funcional entre objetivos de desenvolvimento das diferentes unidades de negócio e entre ADPL e atores locais.
- Caso não se aposte na criação de confiança com uma estratégia de partilha de informação e comunicação transparente incluindo canais de comunicação eficientes e eficazes, promotores de confiança.
- Caso não se assegure o estabelecimento de parcerias com o setor da inovação e investigação.
- Se não se vier a promover um turismo sustentável.
- Risco de aumento de competitividade e redução de eficácia no sistema intermodal, caso não se assegure a melhoria de conexões intermodais.
- Desconfiança em caso de prevenção e segurança insuficientes.

FCD#3 Sustentabilidade na inovação

- Na ausência da valorização dos ativos naturais e culturais.
- Caso não se assegure inovação compatível com a valorização dos serviços dos ecossistemas e se manter ou aumentar a pressão sobre o sistema envolvente.

- Risco sobre a qualidade da água, paisagem e usos do solo caso não se acautele a gestão sustentável da operação face ao aumento da movimentação de navios, cargas e da atividade turística.
- Aumento de transporte de sedimentos, com aumento de necessidade de dragagens.
- Risco de aumento níveis de ruído caso se mantenha a tendência de uso da rodovia.
- Se a adaptação do setor portuário a riscos naturais e tecnológicos não for suficiente.
- Caso não se verifique uma flexibilização do plano de gestão ambiental a desafios decorrentes das AC.
- Caso não se adapte a organização e a atuação da APDL às contingências ambientais atuais.
- Se se mantiver uma insuficiente concertação entre parceiros assente nas lógicas de colaboração e cooperação e não se assegure a criação de parcerias numa lógica *win-win*.
- Se não se assegurar robustez e eficiência nos processos de monitorização e celeridade na partilha de dados.
- Na Via Navegável do Douro caso não se garanta o equilíbrio entre movimentação de carga e atividade turística.

10. Quais os efeitos cumulativos, a nível estratégico, dos investimentos previstos e com consequências para o ambiente e para um desenvolvimento sustentável?

A análise de efeitos cumulativos diz respeito ao efeito combinado, sobre um mesmo recurso, de um conjunto de ações de desenvolvimento e operacionais passadas, presentes e previsíveis no futuro. As condições em que a AAE do PE APDL foi realizada incluiu a necessidade de explicitação de efeitos cumulativos devido a preocupações manifestadas por atores interessados aquando da realização de avaliações individuais de projetos. Foram identificadas as componentes de valor de ecossistema (a cheio nos parágrafos seguintes), correspondendo aos recursos sobre os quais ocorrem efeitos acumulados, bem como as causas destes efeitos.

A análise dos efeitos cumulativos situou-se a um nível estratégico uma vez que a escala de projeto é demasiado detalhada para uma AAE. Esta análise deve ser tida em conta pela APDL para que a sua ação decorrente do PE não impacte negativamente os distintos recursos analisados e, se possível, possa ainda minorar os impactes hoje existentes. Por essa razão, identificam-se também algumas das ações que a APDL tem já previstas e que contribuem positivamente no sentido do não agravamento do impacte sobre os recursos. Salienta-se, contudo, que em análise de impactes cumulativos importa identificar os diversos responsáveis pelos efeitos cumulativos identificados e reclamar a sua participação na resolução do problema cumulativo sobre cada recurso.

Relativamente à **qualidade da água e suas características hidromorfológicas**, note-se que, em Leixões, o crescimento da carga não se traduziu num aumento do número de navios / movimentos no porto, em consequência do aumento sustentado do GT (volume/dimensão) dos navios, não sendo evidente que os impactes na qualidade da água estejam associados à quantidade e tipo de carga movimentada nem ao número de movimentos. Sendo esta a tendência, o que se verifica, por consulta dos elementos da APA, é que a qualidade da água balnear tem vindo a melhorar. A (falta de) qualidade das massas de água da RH1 (Minho/Lima), RH2 (Ave/Leça) estará mais associada aos contaminantes provenientes maioritariamente de montante dos respetivos cursos de água, que “desaguam” na proximidade ou mesmo no interior Porto. Naturalmente que permanece sempre o risco de acidente na entrada e saída do porto, situação que está mitigada pelas medidas de segurança impostas pela APDL. Assim, como medida preventiva, deve manter-se um programa de análises

periódicas de análise da qualidade da água (bem como de diversos outros aspetos ambientais, tal como referido no Plano de Seguimento: Diretrizes e Recomendações). No caso da VND, no entanto, o aumento da atividade turística e a sua conjugação com a atividade comercial, com eventual intensificação do transporte fluvial de passageiros e de carga, obrigará a um cuidado especial, quer na melhoria das infraestruturas e meios de navegação, quer nos equipamentos que garantam a redução sustentada dos potenciais riscos e impactes e das pressões que os mesmos possam gerar por forma a evitar que venham a contribuir para processos de cumulatividade na qualidade da água.

Sobre os **ecossistemas costeiros e fluviais** espera-se que as ações previstas em instrumentos estratégicos nacionais e regionais permitam contribuir para a recuperação e melhoria da proteção, do estado de conservação e da valorização dos sistemas ecológicos costeiros (como a recuperação dos sistemas dunares) e fluviais. As atividades previstas no PE APDL poderão ser significativas apenas se se mantiver o atual estado de degradação ou fragilidade desses sistemas (sobretudo em Viana do Castelo), e se não forem tomadas medidas mitigadoras adequadas (Via Navegável do Douro). Reforçar as ações identificadas em instrumentos estratégicos para os ecossistemas costeiros (intervenção no sistema dunar e em estruturas de defesa costeira, alimentação artificial de praias, e proteção e reabilitação do sistema costeiro em determinadas zonas litorais) pode contribuir para minimizar os efeitos cumulativos.

No que respeita ao **ambiente sonoro**, o aumento de tráfego rodoviário de conexão dos portos (Viana do Castelo e Leixões) com o seu *hinterland* pode motivar um incremento nos níveis de ruído. Assim, por exemplo, é fundamental que a APDL proceda, em Leixões, à prevista reabilitação da Via de Cintura Portuária (VCP), seja pela alteração do tipo de pavimento, seja pela construção / intensificação de barreiras arbóreas / sonoras que permitam reduzir o ruído que se propaga para a cidade. Estas medidas devem articular-se com outras medidas em curso que se encontram previstas no plano de descarbonização e transição energética. A conjugação destas medidas contribuirá para a redução progressiva das emissões gasosas e do ruído gerado no interior da área portuária. Também na Via Navegável do Douro pode vir a ocorrer um agravamento do ruído decorrente dum eventual aumento do transporte fluvial de turismo e de carga (estando este previsto designadamente para o período noturno), a menos que sejam adotadas medidas mitigadoras.

Sobre questões de **uso do solo**, existe desde há anos um processo de transformação do território, com acumulação de sobrecarga no uso do solo em qualquer das três unidades de negócio, processos esses que não são apenas motivados pelas atividades portuárias (que atuam como fator de transformação direta, mas sobretudo indireta, do uso do solo), mas tão pouco são agravados pelas ações previstas no PE APDL. Exceção, no entanto, na Via Navegável do Douro onde a prevista retoma da navegação de carga poderá ter um impacto positivo no uso do território e na indústria, por via da utilização deste canal de acesso para escoamento de produtos, mas podendo eventualmente entrar em conflito com o transporte turístico, ambos resultando numa crescente pressão sobre as margens do rio e na necessidade de mais ancoradouros e de maior oferta local atrativa. Acresce que a Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial da Região do Douro (2014-2020) identifica diversas prioridades de investimento que podem, potencialmente, afetar cumulativamente, e de forma positiva, os aspetos identificados para a Via Navegável do Douro.

Já no que respeita à **hidrodinâmica costeira e equilíbrio sedimentar**, no contexto da AAE não é possível afirmar que as atividades previstas no PE APDL, especificamente para o porto de Leixões, contribuem de forma relevante para processos de cumulatividade no litoral costeiro, designadamente ao nível de processos de transporte de sedimentos que já ocorrem ao longo da costa pela corrente de deriva litoral, de norte para sul. Aliás, os estudos realizados no âmbito do EIA do novo terminal portuário, sugerem efeitos cumulativos com outras atividades portuárias, mas pouco significativos. Faltará verificar se não existem processos de

cumulatividade com outras atividades humanas na envolvente. Neste domínio o prolongamento do quebra-mar exterior do Porto de Leixões é a maior preocupação para a comunidade pelo facto de vir a reduzir (mais) a amplitude das ondas na região abrigada pelo quebra-mar, o que já hoje acontece. Assim, embora o porto esteja presente há mais de um século, seja uma estrutura porosa e não ser expectável que esta extensão possa provocar alterações relevantes no equilíbrio sedimentar, deve ser objetivo da APDL seguir as recomendações que venham a ser produzidas pelo Grupo de Acompanhamento criado especificamente para Estudar, Analisar e Acompanhar os Impactes da Obra de Prolongamento do Quebra-Mar do Porto de Leixões, que analisa em pormenor este aspeto. É claro que reforçar as ações identificadas em instrumentos estratégicos para os ecossistemas costeiros (intervenção no sistema dunar e em estruturas de defesa costeira, alimentação artificial de praias e proteção e reabilitação do sistema costeiro em determinadas zonas litorais) pode contribuir para minimizar os efeitos cumulativos.

Relativamente ao **ambiente atmosférico** não se prevê afetação negativa significativa da qualidade do ar, pelo contrário, estão previstas medidas que podem contribuir para a melhoria da situação nas três unidades de negócio. O que, aliás, é reforçado pelas crescentes medidas impostas pela legislação internacional (como a redução dos teores de enxofre dos combustíveis dos navios), conjugadas com as melhorias tecnológicas e as soluções multicomcombustível / híbridas mais amigas do ambiente que contribuirão para redução significativa das emissões gasosas e para a consequente melhoria da qualidade do ar.

Também sobre a qualidade da **paisagem** não se preveem efeitos cumulativos significativos, muito embora o aumento do transporte fluvial, de passageiros e sobretudo de carga na Via Navegável do Douro, possa vir a gerar impactos negativos na qualidade visual do vale do Douro e paisagem cultural.

11. Quais as principais diretrizes de seguimento?

Para concretizar as oportunidades identificadas e evitar os riscos, destacam-se as seguintes diretrizes de seguimento:

- Assegurar a preservação e salvaguarda do património natural e cultural, bem como a integração dos recursos naturais endógenos na dinamização da economia regional e local;
- Garantir a manutenção dos níveis adequados de qualidade ambiental dos serviços portuários e segurança de abastecimento;
- Gerir os impactes ambientais;
- Definir uma agenda institucional de estratégia ambiental e de sustentabilidade;
- Analisar o grau de implementação de ações ambientais e de sustentabilidade e aumentar a capacitação dos recursos humanos sobre o tema;
- Promover a transição energética para uma economia portuária de baixo carbono e sustentável;
- Criar valor e envolver os parceiros de negócio nos compromissos com a sustentabilidade;
- Reforçar a eficácia da fiscalização e inovar no cumprimento da legislação existente através da adoção de boas práticas;
- Melhorar a capacidade de implementação de estratégias de coesão territorial;
- Promover a inovação organizacional e apostar no desenvolvimento de um sistema governativo de desenvolvimento regional;
- Assegurar uma harmonização entre políticas, planos e estratégias de diferentes escalas de ação para articular as estratégias de atuação;

- Garantir que o papel das comunidades e demais atores nas atividades de planeamento e gestão portuária seja reconhecido como fundamental e estruturante para a prossecução dos objetivos estratégicos do PE;
- Assegurar a capacidade de intervenção social da APDL, bem como promover a responsabilidade social corporativa e a interação com as comunidades locais;
- Promover a dinamização económica da atividade portuária e regional, e assegurar que o desenvolvimento destas atividades é feito de forma a criar um ‘elemento diferenciador’;
- Definir as prioridades de investimento e estratégias para procura de financiamento;
- Reforçar a agilização e desmaterialização de processos, e assegurar a adoção de tecnologias verdes inovadoras;
- Contribuir para a ‘economia azul’ bem como para a criação de atividades complementares aos negócios portuários, nomeadamente na área do desenvolvimento turístico sustentável nacional, regional e local;
- Assegurar que o desenvolvimento das infraestruturas de suporte à atividade portuária não é feito sem antes ser feito um levantamento das infraestruturas existentes que possam ser reabilitadas ou reconvertidas para as mesmas funções;
- Fomentar a intermodalidade, mobilidade elétrica e uso de combustíveis limpos;
- Assegurar a implementação eficaz de um plano de gestão de riscos naturais e tecnológicos;
- Promover a utilização de equipamentos e tecnologias que garantam a segurança ambiental da movimentação de carga em toda a cadeia logística;
- Assegurar a melhoria das condições de navegação na Via Navegável do Douro;
- Estabelecer constante diálogo com as entidades competentes no âmbito da utilização do território.

12. Quais os principais indicadores de seguimento?

Os principais indicadores de seguimento propostos pela AAE são:

- Ações e volume de investimento em iniciativas de preservação e salvaguarda do património natural e cultural;
- Número de boas práticas ambientais adotadas;
- Planos de capacitação de recursos humanos sobre questões ambientais e de sustentabilidade;
- Número e resultados de ações ambientais e de sustentabilidade;
- Índice de frequência e gravidade de acidentes ambientais;
- Evolução do uso de tecnologias verdes;
- Número de projetos de digitalização e de inovação tecnológica;
- Intensidade carbónica e de emissões de gases de efeito estufa por unidade de negócio;
- Número de melhorias de eficiência energética realizadas;
- Evolução do índice de qualidade do ar;
- Evolução da qualidade e consumo de água;
- Evolução da ocupação de uso de solo;
- Evolução da qualidade das áreas com estatuto especial de proteção;
- Evolução dos níveis de ruído;
- Evolução dos resíduos produzidos, destino e taxa de reciclagem;
- Número e resultados de parcerias com atores locais para o desenvolvimento territorial;

- Número, tipo e frequência de sessões de envolvimento promovidas pela APDL, e respetiva taxa de participação;
- Número de presenças da APDL em iniciativas e ações de domínio público.
- Iniciativas de mudança para um desenvolvimento organizacional, reengenharia de processos e gestão por objetivos.
- Fontes de financiamento;
- Recursos alocados a melhorar as plataformas logísticas;
- Capacidade tecnológica de resposta ao aumento de cargas e/ou novas cargas;
- Número de processos desmaterializados;
- Volume de negócios por unidade de negócio e volume de negócios por PIB regional;
- Volume de negócios associados à 'economia azul' não portuária;
- Volume de negócios associados ao desenvolvimento do turismo náutico;
- Volume de investimento em TIC e melhorias executadas.

13. O que se conclui sobre o desempenho ambiental e de sustentabilidade do PE APDL?

A alteração do PE, mantendo a sua Missão e Valores, já tem previsto um conjunto de ações que vão ao encontro do que foi o resultado da avaliação e do que são as recomendações da AAE. Uma parte importante dessas ações estão já em implementação (ainda que a velocidades diferentes), sendo, por isso, necessário tornar a comunicação dessa realidade mais efetiva, tal como se constatou na avaliação. Embora o PE já revele a preocupação com questões ambientais e de sustentabilidade, a sua explicitação operacional e expressão territorial não é feita de forma autónoma, pelo que se conclui sobre a importância de reforçar o sistema de monitorização e a sua eventual reorganização, por forma a tornar mais claros os objetivos e os níveis de atingimento. Para uma implementação eficaz e sustentável do PE, a APDL deverá apostar na concertação com todos os atores regionais e locais com interesse para o estabelecimento de uma estratégia ambiental comum e partilhada, assente nas premissas de cooperação e colaboração institucional e no estreitamento de relações com as comunidades locais, tal como exposto nos vários *workshops* desenvolvidos e nos pareceres das entidades ao RFCD. Consideram-se estes pontos essenciais para a APDL poder mostrar o seu compromisso para com os objetivos internacionais, nacionais, regionais e locais de sustentabilidade, e para apostar numa estrutura de responsabilização ambiental nas suas atividades portuárias e nas imediações das suas unidades de negócio.

Da análise e avaliação de efeitos cumulativos, verificou-se que as unidades de negócio não geram efeitos cumulativos de natureza social ou biofísica entre si, embora possam gerar de natureza económica, pela complementaridade de operações. Especificamente sobre as componentes de valor dos ecossistemas, importa à APDL tomar especial atenção à qualidade da água, ao equilíbrio dos ecossistemas costeiros e fluviais, e à valorização de atividades ancoradas na exploração de ativos naturais, ecológicos e patrimoniais, não apenas numa perspetiva individual de ação da APDL, mas sim numa perspetiva regional de atuação concertada de longo-prazo. Realça-se que, embora se verifiquem alguns potenciais efeitos cumulativos negativos, esses efeitos não são graves que justifiquem qualquer alteração de estratégia. Apesar desta análise se ter focado no efeito combinado de ações passadas, presentes e previsíveis no futuro num quadro de referência estratégico, fornece importantes considerações para futuras ações de desenvolvimento, ações essas que devem ser

precedidas de uma análise de avaliação de impacte ambiental ou de incidências ambientais que garantam que os valores em causa ficam salvaguardados.

Salienta-se, ainda, que a maioria dos riscos identificados exige uma postura muito proativa da APDL de promoção e implementação de iniciativas e ações ambientalmente enquadradas num quadro global de sustentabilidade (ações essas já enquadradas na estrutura do próprio PE). Importa à APDL assegurar que, em todas as intervenções do PE, os critérios ambientais não são vistos como condicionante ou restrição, mas como fatores de valorização territorial e social, atendendo ao valor acrescentado que determinam na região. Como resultado, a APDL poderá tomar posição de relevo na beneficiação das comunidades locais pelo desenvolvimento de projetos de valorização ambiental orientados à sustentabilidade.