

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA

Fundo de Coesão

Designação da operação	POCI-04-2655-FC-000013 - Porto de Leixões – Prolongamento do quebra-mar, no âmbito do novo terminal de contentores.
Entidade beneficiária	APDL- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A.
Prioridade de investimento do POCI	PI 7.1 – Concessão de apoio a um espaço único europeu de transportes multimodais, mediante o investimento nas RTE-T
Tipo de projeto	Infraestruturas Portuárias
Período de execução	Início do Projeto: 01/01/2017 Fim do Projeto: 31/12/2021
Custo total do investimento	60.442.913,00 €
Financiamento aprovado (Fundo de Coesão)	31.143.127,96 €



Descrição da Operação	<p>A Operação <i>Porto de Leixões prolongamento do quebramar, no âmbito do novo terminal de contentores</i>, consiste no prolongamento do quebramar em 300 metros, com alteração da sua inclinação e insere-se no Projeto Global relativo à construção de um novo terminal de contentores no porto de Leixões, que, com fundos a -14,8 metros, permitirá a receção de navios de até 6 000 TEU (cerca de 280 metros de comprimento, 40 metros de boca e 13,8 metros de calado).</p>
Objetivos	<ul style="list-style-type: none">• Responder à evolução crescente das dimensões dos navios porta-contentores, criando condições para a sua receção no porto de Leixões, favorecendo assim o crescimento do tráfego comercial no porto de Leixões e tornando mais competitivas as cadeias logísticas de importação/exportação que lhe estão associadas (especialmente no Norte de Portugal), que têm em Leixões uma porta de acesso (tanto de entrada como de saída) privilegiada;• Dotar o porto de melhores condições de segurança para a entrada, manobra e acostagem dos navios;• Contribuir para a redução do estrangulamento atual do porto de Leixões em carga contentorizada, potenciando assim a captação de tráfego de contentores;• Incrementar a intermodalidade, através da criação ou do reforço de ligações que permitirão aumentar a conectividade de Leixões com outros portos, com a plataforma logística do porto de Leixões, com a plataforma logística de Salamanca e com outras plataformas existentes no hinterland do porto de Leixões e com parques industriais existentes nas regiões norte e centro do país;• Fomentar a transferência modal, obviando a utilização do modo rodoviário (que, comparativamente com o modo marítimo, tem um custo unitário superior e maior impacto negativo do ponto de vista ambiental e da sinistralidade), necessária quando o tráfego é desviado para outros portos, com capacidade para receber navios de maior dimensão; e• Potenciar a entrada em novos mercados, essencialmente através de sinergias com a plataforma logística do porto de Leixões e outras decorrentes de protocolos com outras plataformas logísticas e parques industriais.
