



## PLANO ESTRATÉGICO DA APDL, 2017-2026

### ALTERAÇÕES

EXCERTO DO DOCUMENTO ORIGINAL - DEZ 2019

O DOCUMENTO ORIGINAL FOI ELABORADO POR



Em colaboração com:





## Índice

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. O PLANO ESTRATÉGICO DA APDL, 2017-2026 .....</b>                                 | <b>7</b>  |
| <b>2. SÍNTESE DA CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO .....</b>                                | <b>9</b>  |
| 2.1. Caracterização da APDL e das suas unidades de negócio .....                       | 9         |
| A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) .....     | 9         |
| Porto de Leixões .....   | 9         |
| Porto de Viana do Castelo .....  | 13        |
| Via Navegável do Douro .....   | 17        |
| 2.2. Fatores Nucleares de Desenvolvimento Portuário .....                              | 22        |
| <b>3. A ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO .....</b>  | <b>27</b> |
| A Missão da APDL .....   | 27        |
| Os Valores .....   | 27        |
| Visão para a APDL (e suas unidades de negócio) .....                                   | 28        |
| Objetivos Estratégicos e Eixos Estratégicos de Intervenção .....                       | 29        |
| Fatores críticos .....   | 32        |
| <b>4. CENÁRIOS DE DESENVOLVIMENTO .....</b>  | <b>33</b> |
| 4.1. Porto de Leixões .....  | 33        |
| Previsões de tráfego .....   | 33        |
| Capacidade de resposta .....   | 36        |
| 4.2. Porto de Viana do Castelo .....   | 37        |
| Previsões de tráfego .....   | 37        |
| Capacidade de resposta .....   | 39        |
| Cenário global de intervenção evolutiva .....  | 40        |
| 4.3. Via Navegável do Douro .....  | 42        |
| Previsões de tráfego .....   | 42        |
| Capacidade de resposta .....   | 45        |
| Cenários de desenvolvimento .....  | 46        |
| <b>5. PLANO DE AÇÃO .....</b>  | <b>49</b> |
| 5.1. Ações .....   | 49        |
| Planos de ação específicos .....   | 66        |
| Plano de Ação (ou estratégia de gestão) para a Gestão Sustentável da APDL e SPNP ..... | 67        |

---

|  |            |
|--|------------|
| Plano Diretor para os Sistemas e Tecnologias de Informação ..... | 68         |
| Plano para a Intermodalidade e a Logística .....                 | 69         |
| 5.2. Plano de Investimentos e Fontes de Financiamento .....      | 70         |
| Fontes de financiamento .....                                    | 72         |
| 5.3. Monitorização do Plano .....                                | 73         |
| 5.4. Alianças Estratégicas .....                                 | 74         |
| 5.5. Mapa Estratégico .....                                      | 74         |
| <b>ANEXO - FICHAS DE AÇÕES.....</b>                              | <b>A.1</b> |

## Índice de Tabelas

|  |    |
|--|----|
| Tabela 1 - Principais características dos terminais do porto de Leixões .....                              | 10 |
| Tabela 2 - Principais características dos terminais do porto de Viana do Castelo .....                     | 14 |
| Tabela 3 - Principais características da Via Navegável do Douro .....                                      | 18 |
| Tabela 4 - Via Navegável do Douro. Instalações náuticas por tipologia e localização .....                  | 19 |
| Tabela 5 - Fatores Nucleares de Desenvolvimento. Porto de Leixões.....                                     | 23 |
| Tabela 6 - Fatores Nucleares de Desenvolvimento. Porto de Viana do Castelo .....                           | 23 |
| Tabela 7 - Fatores Nucleares de Desenvolvimento. Via Navegável do Douro .....                              | 24 |
| Tabela 8 - Fatores Nucleares de Desenvolvimento. APDL .....  | 25 |
| Tabela 9 - Objetivos Estratégicos por Eixo Estratégico de Intervenção.....                                 | 30 |
| Tabela 10 - Fatores críticos de sucesso.....   | 32 |
| Tabela 11 - Porto de Leixões: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Base (toneladas/TEU) .....        | 33 |
| Tabela 12 - Porto de Leixões: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Otimista (toneladas/TEU) .....    | 34 |
| Tabela 13 - Porto de Leixões: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Pessimista (toneladas/TEU).....   | 34 |
| Tabela 14 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Base (tonela).....       | 37 |
| Tabela 15 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Otimista (toneladas) ... | 37 |
| Tabela 16 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Proactivo (toneladas) .. | 38 |
| Tabela 17 - Via Navegável do Douro: projeção de tráfego (2015-2026) - Cenário Base (toneladas).....        | 42 |

|  |    |
|--|----|
| Tabela 18 - Via Navegável do Douro: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Otimista (sem minério) (toneladas)..... | 42 |
| Tabela 19 - Via Navegável do Douro: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Otimista (com minério) (toneladas)..... | 43 |
| Tabela 20 - Ações associadas aos fatores críticos de sucesso .....   | 49 |
| Tabela 21 - Ações por grupo de ações .....   | 52 |
| Tabela 22 - Ações Transversais.....  | 63 |
| Tabela 23 - Ações Porto de Leixões .....   | 64 |
| Tabela 24 - Ações Porto de Viana do Castelo.....   | 65 |
| Tabela 25 - Ações Via Navegável do Douro.....  | 66 |
| Tabela 26 - Investimentos em infraestruturas, equipamentos e instalações .....   | 71 |

## Índice de Figuras

|  |    |
|--|----|
| Figura 1 -Desafios do Plano Estratégico da APDL .....  | 7  |
| Figura 2 - Plano Estratégico .....   | 8  |
| Figura 3 - Terminais no porto de Leixões.....  | 10 |
| Figura 4 - Sectores portuários do porto de Viana do Castelo .....  | 14 |
| Figura 5 - Mapa resumo da VND, com informação simplificada sobre os principais cais fluviais .....                 | 17 |
| Figura 6 - Localização e desníveis das eclusas do Douro .....  | 18 |
| Figura 7 - Fatores Nucleares de Suporte à Conceção da Estratégia de Desenvolvimento .....                          | 22 |
| Figura 8 - Porto de Leixões: projeções de tráfego de cruzeiros (2015 - 2026) .....                                 | 35 |
| Figura 9 - Porto de Leixões: projeções de tráfego de embarcações de recreio visitantes (2015 - 2026) .....         | 35 |
| Figura 10 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego de cruzeiros (2015-2026) .....                         | 39 |
| Figura 11 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego de embarcações de recreio visitantes (2015-2026) ..... | 39 |
| Figura 12 - Cenário global de intervenção evolutiva para o porto de Viana do Castelo .....                         | 41 |

---

|  |    |
|--|----|
| Figura 13 - Via Navegável do Douro: projeções para o turismo fluvial (2015-2026) ..... | 45 |
| Figura 14 - Grupos de ações .....  | 51 |
| Figura 15 - Prioridades por Eixo Estratégico de Intervenção.....                       | 61 |
| Figura 16 - Prioridades por Unidade de Negócio .....                                   | 61 |
| Figura 17 - Prioridade por grupos de ações .....                                       | 62 |
| Figura 18 - Quadro Estratégico da APDL .....   | 75 |

## 1. O Plano Estratégico da APDL, 2017-2026

A APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) em resultado das fusões por incorporação na então Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A., da Administração do Porto de Viana do Castelo, 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 diversas: 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 a responder (primordialmente) aos desafios transversais de integração destas unidades ajudando a definir uma estratégia una e coerente que contribua para o seu posicionamento como sistema portuário fundamental num quadro regional, nacional e europeu e ainda na potenciação deste sistema portuário à luz das oportunidades criadas pelo Corredor Atlântico e pelas Autoestradas do Mar.

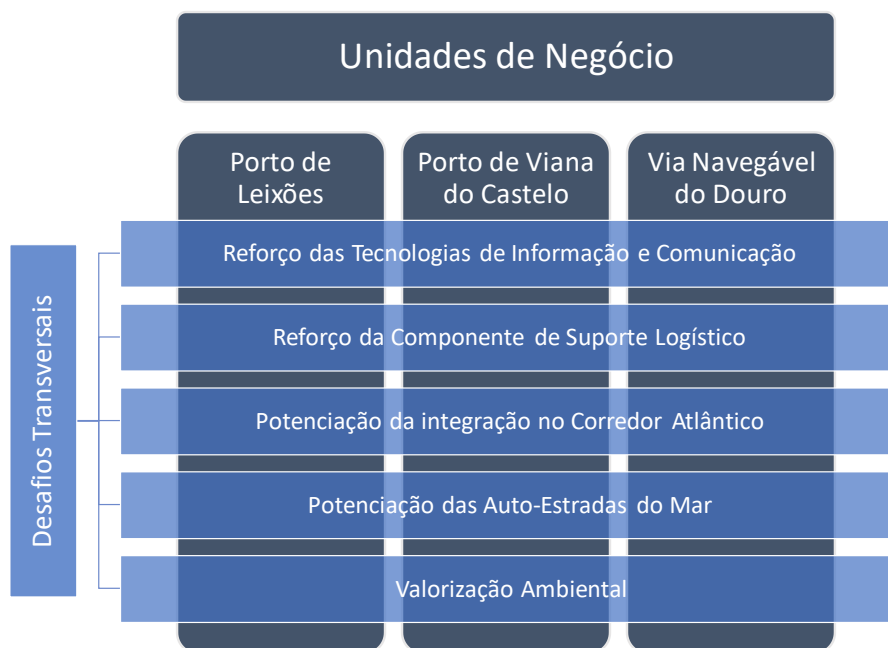


Figura 1 -Desafios do Plano Estratégico da APDL

O Plano Estratégico da APDL e das suas unidades de negócio, que vem suceder ao Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões 2004/2015, executado com sucesso, surge também num contexto em que as recentes mudanças na dinâmica da economia mundial, do comércio internacional e do transporte marítimo têm vindo a introduzir profundas alterações nos modelos de negócios praticados pelos agentes económicos relacionados com o transporte marítimo de mercadorias, com grande impacto nas rotas, nos tipos e nas características dos navios, bem como na economia nacional e regional, nomeadamente gerando efeitos diretos no *hinterland* dos portos geridos pela APDL, numa perspetiva de curto, médio e longo prazo.

Este Plano Estratégico tem como peça nuclear o plano de ação, onde se identificam e detalham as ações concretas (de investimento e de organização) necessárias para poder alcançar os objetivos definidos e, em especial, para procurar resolver os fatores críticos detetados, mantendo a coerência com os objetivos estratégicos da APDL. O plano de ação é enquadrado pelo planeamento estratégico do negócio (Missão, Valores, Visão) e completado pelo plano de investimentos, que permitirá melhor gerir as disponibilidades. O Plano Estratégico é ainda acompanhado por um conjunto de elementos de apoio à sua concretização e à sua comunicação (ver figura seguinte).

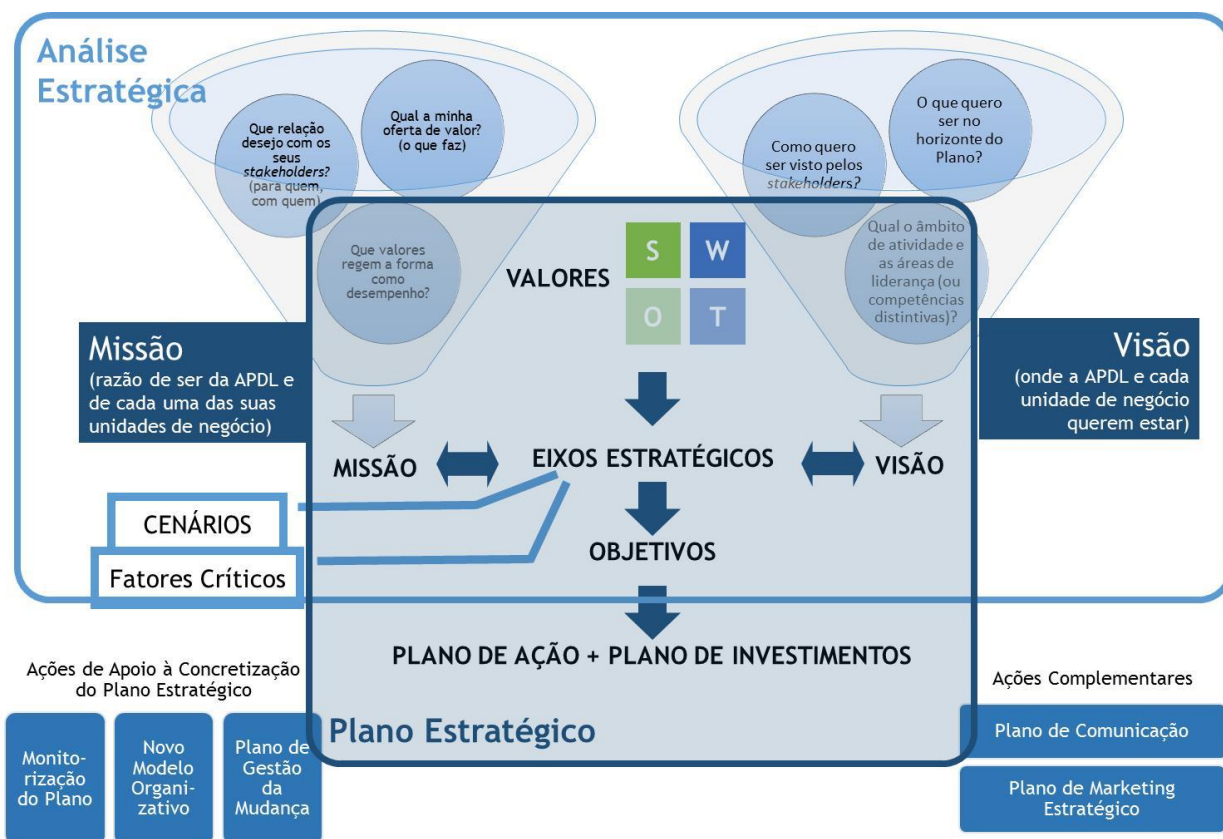


Figura 2 - Plano Estratégico



## 2. Síntese da Caracterização e Diagnóstico

### 2.1. Caracterização da APDL e das suas unidades de negócio

#### A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL)

A APDL tem por objeto a administração dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo e da via navegável do rio Douro, visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento, abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a estar cometidas.

Esta entidade tem vindo a alterar o modelo de gestão de autoridade portuária, através do acionamento dos processos de concessão ao setor privado das operações e infraestruturas portuárias com o seu consequente afastamento da área operacional (cada vez mais “*Landlord Port*” e menos “*Tool Port*”) e acentuando as funções de controlo e fiscalização e de autoridade portuária.

A APDL tem a gestão de três territórios geograficamente separados e com características físicas e infraestruturais bastante diferentes:

- Até 31 de dezembro de 2014 a área de jurisdição da APDL abrangia a faixa marginal do domínio público marítimo desde o farol da Boa Nova até à praia de Lavadores, integrando a “zona do porto de Leixões” e a “zona do porto do Douro”, que inclui todo o estuário do rio Douro até 200 metros a montante da Ponte D. Luís I.
- A partir do dia 1 de janeiro de 2015, a APDL passou a ter jurisdição sobre toda a área portuária de Viana do Castelo.
- Desde 1 de junho de 2015, passou também a ter jurisdição sobre a Via Navegável do Douro.

#### Porto de Leixões

O porto de Leixões é um porto polivalente oferecendo muitas e diferenciadas valências: terminais de granéis sólidos e líquidos, terminais de contentores, terminais multiusos, terminal petrolífero, terminal de passageiros, terminal ro-ro, terminal de cruzeiros, marina comercial e porto de pesca.



Fonte: APDL e GoogleEarth

Figura 3 - Terminais no porto de Leixões

Tabela 1 - Principais características dos terminais do porto de Leixões

| Terminal            | Localização                      | Cais                                 |              | Áreas de armazenagem |         |  |
|---------------------|----------------------------------|--------------------------------------|--------------|----------------------|---------|--|
|                     |                                  | Comprimento                          | Profundidade | Descoberta           | Coberta |  |
| Terminal Petroleiro | Posto A (navios até 100 000 dwt) | Intradorso do Molhe Norte (Anteport) | ponte-cais   | -15 m(ZH)            |         |  |
|                     | Posto B (navios até 27 000 dwt)  |                                      | ponte-cais   | -10 m(ZH)            |         |  |
|                     | Posto C (navios até 5 000 dwt)   |                                      | ponte-cais   | -6 m(ZH)             |         |  |

## Resumo

| Terminal   | Localização  | Cais  |              | Áreas de armazenagem |                                |  |  |
|--|--|---|--------------|----------------------|--------------------------------|--|--|
|  |  | Comprimento   | Profundidade | Descoberta           | Coberta                        |  |  |
|  | <b>TOGL -Terminal Oceânico Galp-Leça</b><br>(navios até 150 000 dwt) | monoboia  |              | -30 m(ZH)            |                                |  |  |
| <b>Terminais de Carga Geral</b>                      | Doca 1 Norte   | 455 m   |              | -10 m(ZH)            | 17 850 m <sup>2</sup>          |  |  |
|  | Doca 1 Sul   | 520 m   |              | -10 m(ZH)            | 16 663 m <sup>2</sup>          |  |  |
|  | Doca 2 Norte   | 670 m   |              | -11 m(ZH)            | 34 693 m <sup>2</sup>          |  |  |
|  | Doca 2 Sul   | 690 m   |              | -11 m( ZH)           | 53 414 m <sup>2</sup>          |  |  |
| <b>Terminal de Granéis Sólidos (agroalimentares)</b> | Doca 4 Norte   | 400 m   |              | -12 m(ZH)            | 22 448 m <sup>2</sup>          | Armazém 13<br>(2.500 m <sup>2</sup> )<br>Armazém 15<br>(1.500 m <sup>2</sup> ) |  |
| <b>Terminal de Contentores</b>                       | <b>Terminal de Contentores Norte</b>                                 | Doca 1 Norte  | 360 m        |                      | -10 m(ZH)                      | 60 000 m <sup>2</sup>  |  |
|  | <b>Terminal de Contentores Sul</b>                                   | Doca 4 Sul  | 540 m        |                      | -12 m(ZH)                      | 160 000 m <sup>2</sup>   |  |
| <b>Terminal Ro-Ro</b>                                | Doca 1 Norte   | rampa para navios com porta à popa (largura máxima: 22 m) |              | -10 m(ZH)            | Parqueamento para 100 trailers |  |  |
| <b>Terminal Multiusos</b>                            | Molhe Sul  | 310 m (rampa com 26 m de largura)                         |              | -10 m(ZH)            |                                |  |  |
|  |  | 155 m   |              | -10 m(ZH)            |                                |  |  |
|  |  | 55 m  |              | -5 m(ZH)             |                                |  |  |
| <b>Terminal de Cruzeiros</b>                         | <b>Terminal de Cruzeiros Norte</b>                                   | Doca 1 Norte  | 300 m        |                      | -10 m(ZH)                      |  |  |
|  | <b>Terminal de Cruzeiros Sul</b>                                     | Intradorso do Molhe Sul (Anteportos)                      | 340 m        |                      | -10 m(ZH)                      |  |  |
| <b>Porto de Pesca</b>                                | Anteportos (Matosinhos)  | 3 pontes-cais: 1 890 m                                    |              | -4 m(ZH)             |                                |  |  |
| <b>Doca de recreio</b>                               | Anteportos (Leça)  | ≈ 250 lugares de amarração                                |              | -2,5 m(ZH)           |                                |  |  |
| <b>Porto de recreio</b>                              | Anteportos (intradorso do Terminal de Cruzeiros Sul)                 | ≈ 170 embarcações + cais embarcações flúvio-marítimas     |              | -10 m(ZH)            |                                |  |  |

### Condições de operacionalidade e de segurança

Apesar da eficiência que o porto de Leixões tem demonstrado ao longo dos anos, a estrutura física do porto apresenta limitações operacionais que afetarão a prazo o funcionamento do porto, sendo de destacar as seguintes:

- As limitações decorrentes da largura da Doca 1 e, em especial, da ponte móvel que restringe o acesso às docas interiores, e a necessidade de gestão dos diferentes cais das Docas 1, 2 e 4 em função da dimensão dos navios, colocando questões de segurança da navegação;
- O condicionamento dos calados dos navios pelas cotas existentes de -10,0 /-12,0 m(ZH), face à tendência de aumento da dimensão dos navios, quer de contentores, quer de granéis líquidos e agroalimentares, que leva ao desvio de navios para outros portos;
- A limitação física à expansão dos terraplenos portuários, cuja área já é manifestamente insuficiente;
- As limitações que se registam, em determinadas situações de agitação marítima exterior e de vento, à entrada dos navios, à respetiva manobra no anteporto, e mesmo à acostagem no Posto A do Terminal Petroleiro e no Terminal de Cruzeiros Sul.

Também a análise da taxa de ocupação dos cais por atividade desenvolvida leva a destacar a capacidade quase esgotada dos terminais de contentores e ro-ro para receber estes tipos de mercadorias (as folgas de 22% para o ro-ro e 27% para os navios de contentores, em 2015, são já muito reduzidas para evitar tempos de espera). No caso dos granéis líquidos a taxa de utilização também se aproxima muito da capacidade disponível.

É também de assinalar a falta de capacidade instalada nos terraplenos destinados à movimentação de contentores, cuja utilização atual já ultrapassa a capacidade económica instalada.

Parte das condicionantes poderão vir a ser atenuadas com a reconversão do Terminal de Contentores Sul e o apoio da Plataforma Logística de Leixões.

### Acessibilidades e Logística

O porto de Leixões dispõe de excelentes acessibilidades rodoviárias, incluindo uma via exclusivamente dedicada ao porto, a VILPL, que liga o porto à rede de estradas e autoestradas principais, nomeadamente à VRI, A4, A28 e A41/IC24, à plataforma multimodal, e ainda ao aeroporto e ao nó urbano.

A entrada em funcionamento da Portaria Principal, em 2008, permitiu que o porto de Leixões melhorasse muito a eficiência do processo portuário, integrando o princípio de *one-stop shop* para os motoristas que pretendem entregar ou levantar carga do porto, desmaterializando ao máximo as atividades de atendimento e reduzindo significativamente os tempos médios de estadia e permanência em porto.

## Resumo

---

Relativamente às acessibilidades ferroviárias, a linha de acesso ao porto de Leixões, com uma extensão de 18,8 km, apresenta diversos estrangulamentos, não cumprindo alguns dos requisitos obrigatórios de troço da RTE-T principal, e existem outros constrangimentos no interior da zona portuária. Está prevista a construção de uma gare intermodal junto ao Polo 2 da Plataforma Logística, com ligação pela Linha de Leixões e ligando com a rede ferroviária principal.

Nos cerca de 55 ha ocupados pelo porto de Leixões, a área útil para armazenagem revela-se escassa para a procura verificada, nomeadamente tendo em conta a sua utilização para armazenagem de longa duração, sendo a grande aposta na expansão do porto de Leixões, os dois Polos da Plataforma Logística de Leixões, que, no entanto, na sua lógica atual não resolvem a necessidade de áreas a céu aberto de apoio ao porto.

Ao nível das acessibilidades estão previstos alguns projetos ferroviários com impacte direto nas acessibilidades do porto de Leixões, como a otimização da Linha de Leixões e da Linha do Norte para assegurar a circulação e o cruzamento de comboios de 750 m de comprimento e melhorias na Linha do Douro como a eletrificação e introdução de sinalização.

Como suporte à atividade logística, é de referir o sistema Siga Contentor, que permite a um cliente (carregador ou recebedor) fazer o seguimento em tempo real de um contentor que passe por Leixões, desde a chegada ao porto até à sua saída, permitindo também consolidar a informação constante da JUP. A aplicação *3Port - Ports and Environmental Management Information System*, em desenvolvimento, permite gerir várias das necessidades e dos processos de negócio das autoridades portuárias de forma integrada e interagir com o público geral. Merecem ainda destaque os projetos *Miele* e *Widermos*, enquanto embriões dos sistemas de suporte numa perspetiva de serviço porta a porta e estão em desenvolvimento, a partir dos atuais sistemas, um conjunto de upgrades e novas funcionalidades, orientados para o alargamento da JUP à cadeia logística, e o desenvolvimento da JUL cobrindo as cadeias logísticas do porto.

São ainda de referir a importância da utilização das TIC e as oportunidades dela decorrentes para criar valor na cadeia logística.

### **Porto de Viana do Castelo**

O porto de Viana do Castelo, para além do acesso marítimo e do anteporto limitado pelos molhes de abrigo, e das bacias portuárias, inclui cinco áreas portuárias, ou sectores portuários (figura seguinte):



Fonte: APDL e Google Earth

Figura 4 - Sectores portuários do porto de Viana do Castelo

Tabela 2 - Principais características dos terminais do porto de Viana do Castelo

| Terminal                 | Localização                           | Cais        |              | Áreas de armazenagem |                                    |
|--------------------------|---------------------------------------|-------------|--------------|----------------------|------------------------------------|
|                          |                                       | Comprimento | Profundidade | Descoberta           | Coberta                            |
| Carga geral e granéis    | Porto Comercial (Sectores 1, 1/2 e 2) | 245 m       | -8 m(ZH)     | 16 ha                |                                    |
|                          | Porto Comercial (Sectores 3, 3/4 e 4) | 242 m       | -8 m(ZH)     |                      |                                    |
| Terminal Ro-Ro           | Porto Comercial (Sectores 1, 1/2 e 2) |             |              | 3 000 m <sup>2</sup> |                                    |
| Terminal de Asfalto      | Porto Comercial (Sector 1)            |             |              |                      | 15 tanques (6 256 m <sup>3</sup> ) |
| Terminais de Cimento (2) | Porto Comercial (Sector 1)            |             |              |                      | Armazém (3800 m <sup>2</sup> )     |

## Resumo

| Terminal                | Localização                  | Cais  |   | Áreas de armazenagem                                  |                          |
|-------------------------|------------------------------|---|---|---|--------------------------|
|                         |                              | Comprimento   | Profundidade  | Descoberta  | Coberta                  |
|                         |                              |   |   |   | 16 silos (cap. 49 800 t) |
|                         | Porto Comercial (Sector 4)   |   |   |   | Silo (cap. 6 000 t)      |
| Estaleiros West-Sea     | Porto Industrial             | Doca seca com 203 x 32 m <sup>2</sup><br>Doca seca com 127 x 18 m <sup>2</sup><br>Plataforma de construção (140 x 32 m <sup>2</sup> )<br>Carreira de construção (120 x 40 m <sup>2</sup> )<br>Bacia de aprestamento com 2 cais de 190 m de comprimento cada |   | 200 000 m <sup>2</sup>                                | 50 000 m <sup>2</sup>    |
| ENERCON                 | Porto Industrial             | 300 m   | -3,5 m(ZH)  |   |                          |
| Porto de Pesca          | Doca Norte, ou Doca de Marés | 310 m   | Bacia com 8 300 m <sup>2</sup> e fundos a -3,00 m(ZH) |   |                          |
|                         |                              | Linguetas, rampa  |   |   |                          |
|                         | Doca da Lota                 | 170 m   | -3,0 m(ZH)  |   | Edifício da Lota         |
|                         |                              | Pontão flutuante (45 m)   |   |   |                          |
| Porto de recreio        | Doca de jusante              | 163 postos de amarração (embarcações até L=20 m e 3 m de calado)  |   | Bacia com 25 000 m <sup>2</sup> e fundos a -3,0 m(ZH) |                          |
|                         | Doca de montante             | 144 postos de amarração (embarcações até 1,5 m de calado)   |   | Bacia com 12 600 m <sup>2</sup>                       |                          |
| Futura Marina Atlântica | Antiga Doca de Comércio      |   |   | Bacia com 34 000 m <sup>2</sup> e fundos a -4,0 m(ZH) |                          |

Condições de operacionalidade e de segurança

O porto de Viana do Castelo pode ser utilizado por navios até 180 m de comprimento e 8 m de calado, apresentando limitações relacionadas com as profundidades (-8 m(ZH) no acesso ao Porto Comercial e -3,5 m(ZH) no canal de acesso ao Porto Industrial) que poderão dificultar a captação de novas mercadorias para o porto, sobretudo face às tendências de aumento da dimensão dos navios. Outra grande restrição do

porto de Viana do Castelo está relacionada com a capacidade de elevação e alcance muito limitada e baixo rendimento dos equipamentos de movimentação de carga.

Em contrapartida o porto dispõe de um conjunto diversificado de áreas de armazenagem e áreas de expansão que poderão ser alocadas a uma componente logística e outras que poderão ser utilizadas para a criação de apoios à náutica de recreio.

A localização no porto da West Sea (estaleiros de construção e reparação naval) e da Enercon (fabrico de componentes eólicas) pode contribuir para aumentar a procura do porto se melhorada a capacidade de receção de navios e de movimentação de carga.

A análise da taxa de ocupação dos cais por atividade desenvolvida permite confirmar a capacidade ainda disponível no porto comercial de Viana do Castelo para movimentação de granéis líquidos (44%) e sólidos (62%) e carga geral (55%).

No que respeita à capacidade de armazenagem em terra é de referir que o porto comercial dispõe de 160 mil m<sup>2</sup> de terraplano onde se localizam áreas de armazenagem, dispondo também de áreas de expansão que poderão ser alocadas a uma componente logística.

### Logística

O porto de Viana do Castelo está ligado a um conjunto de autoestradas da rede principal (A28, A27, A3) ligação essa caracterizada pela presença de constrangimentos relevantes resultantes do facto de ainda não ter sido melhorado o acesso rodoviário ao porto a partir do nó do IC1/A28 em Neiva (via EN13-3 e zona industrial de Neiva), previsto no relatório do GTIEVA (Anexo 1 do PETI3+), o que força ao atravessamento da área urbana. Apesar da proximidade da Linha do Minho não existe ligação ferroviária de acesso ao porto.

O porto de Viana do Castelo não dispõe de plataforma logística própria, havendo, no entanto, diversos polos industriais e empresariais localizados na envolvente, que apoiam atividades logísticas relacionadas com a movimentação de mercadorias através deste porto.

Poderão ainda ser considerados os espaços dentro da área do porto de Viana do Castelo, junto ao porto comercial, para a criação de uma área logística diretamente ligada à movimentação portuária.

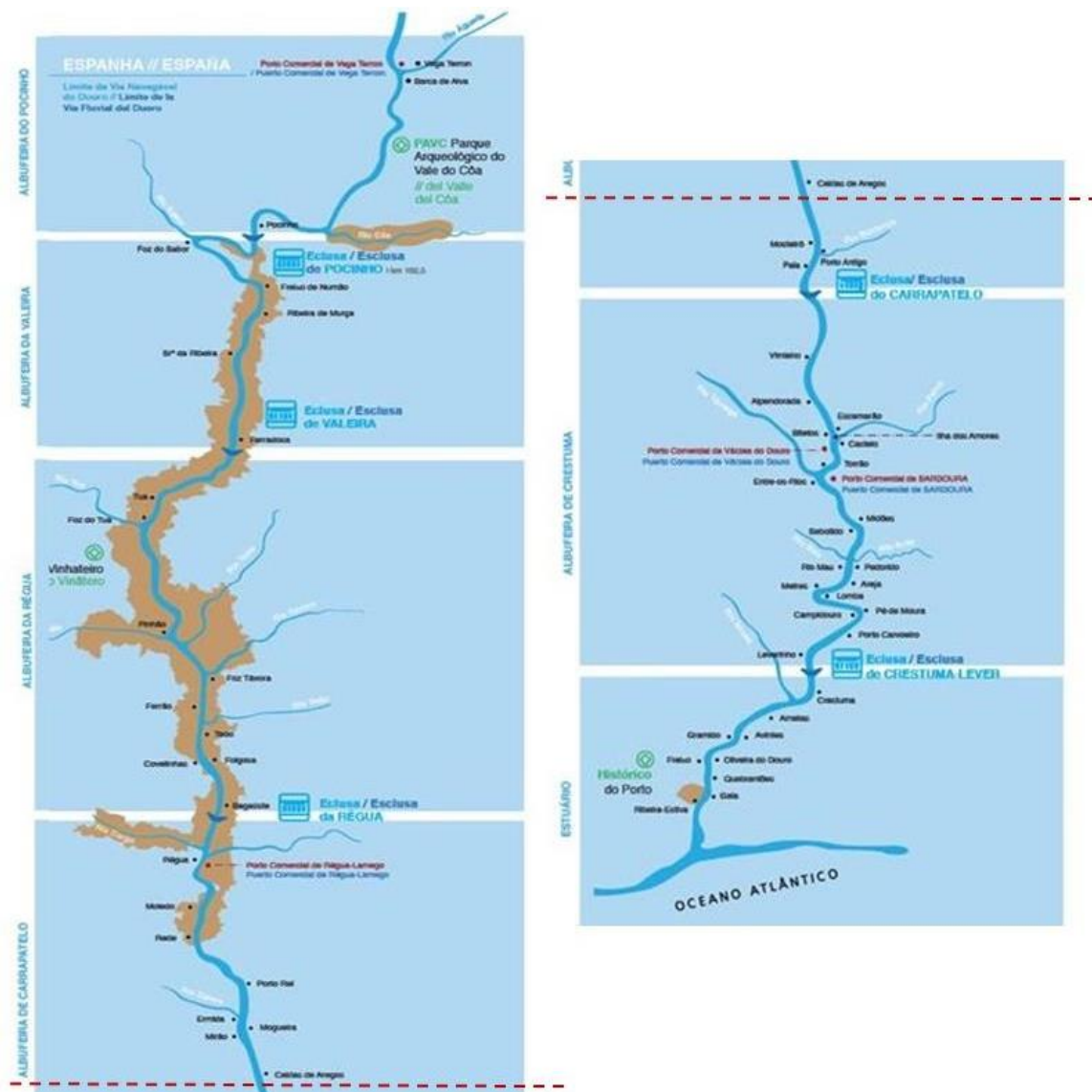
Os sistemas de informação de apoio à operação portuária e à logística decorrem dos sistemas existentes em Leixões orientados para o alargamento da JUP à cadeia logística e para a plena integração das diferentes unidades de negócio da APDL e diferentes agentes que nestas interagem. A funcionalidade plena da JUP no porto de Viana do Castelo já está implementada mas poderá existir alguma entropia devido à não existência de estatuto aduaneiro na alfândega de Viana.



Resumo

**Via Navegável do Douro**

A Via Navegável do Douro é uma hidrovia com uma extensão de 208 km entre a foz do rio Douro e Barca D’Alva, que é o limite montante do Douro Nacional.



Fonte: APDL

Figura 5 - Mapa resumo da VND, com informação simplificada sobre os principais cais fluviais

## Eclusas

Entre a foz do rio Douro e Barca D’Alva o rio tem um desnível de 125 m o qual é vencido por 5 eclusas: Crestuma, Carrapatelo, Régua, Valeira e Pocinho.



Figura 6 - Localização e desníveis das eclusas do Douro

No quadro seguinte apresentam-se as principais características do canal de navegação e eclusas.

Tabela 3 - Principais características da Via Navegável do Douro

| Troço                               | Canal navegável          |                      | Eclusas     |             |         |                              |                                  |
|-------------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------|-------------|---------|------------------------------|----------------------------------|
|                                     | Largura                  | Profundidade         | Barragem    | Comprimento | Largura | Desnível máximo de eclusagem | Tirante de água mínimo a jusante |
| Do mar até ao Pinhão                | Leito rochoso:<br>40 m   | 4,2 m                | Crestuma    | 12,1 m      | 92,4 m  | 14,1                         | 4,2 <sup>(2)</sup>               |
|                                     |                          |                      | Carrapatelo | 12,1 m      | 95,0 m  | 34,5                         | 4,3                              |
|                                     |                          |                      | Régua       | 12,1 m      | 91,7 m  | 28,5                         | 3,7                              |
| Do Pinhão até à barragem do Pocinho | Leito aluvionar:<br>60 m | 2,0 m <sup>(1)</sup> | Valeira     | 12,1 m      | 92,3 m  | 33,0                         | 3,9 / 4,2 <sup>(3)</sup>         |
| Do Pocinho até Barca D’Alva         |                          |                      | Pocinho     | 12,1 m      | 93,3 m  | 22,0                         | 4,2                              |

(1) Existem troços onde o valor é superior; estão em curso os processos para a execução a breve prazo do alargamento e aprofundamento das seções do canal Cotas/Valeira e Saião/Pocinho

(2) Situação em que o nível da maré é de -0,9 m. Em situações excecionais coincidentes com uma baixa-mar de maré viva e a central parada, o tirante de água disponível poderá ser da ordem de 3,6 m

(3) Em 2016, por entendimento e contrato entre a EDP e a APDL, a cota mínima na Régua passou a ser explorada acima de +72,5 m, de 1 de junho a 30 de setembro, e acima de +72,2 m no resto do ano. Esta alteração permite obter uma profundidade mínima a jusante da eclusa da Valeira entre 4,2 e 3,9 m

## Resumo

Instalações náuticas

Ao longo de toda a extensão da via navegável existem diversas instalações náuticas de apoio à navegação comercial, à navegação turística e à navegação de recreio, as quais em função da sua importância são classificadas como portos comerciais, cais principais, secundários e terciários e fluvinas. Na tabela seguinte apresenta-se a listagem destas instalações segundo a respetiva localização: troço flúvio-marítimo entre a foz do Douro e a barragem de Crestuma e albufeiras de Crestuma, Carrapatelo, Régua Valeira e Pocinho.

Tabela 4 - Via Navegável do Douro. Instalações náuticas por tipologia e localização

|                   | Troço flúvio-marítimo  | Albufeira de Crestuma  | Albufeira do Carrapatelo  | Albufeira da Régua  | Albufeira da Valeira  | Albufeira do Pocinho   |
|-------------------|--|--|---|---|---|--|
| Portos comerciais |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porto da Sardoura</li> <li>• Porto da Várzea do Douro</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porto de Régua-Lamego</li> </ul>   |   |   |  |
| Cais principais   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freixo</li> <li>• Cais da Ribeira</li> <li>• Cais de Gaia</li> <li>• Cais da Alfândega</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bitetos</li> <li>• Entre-os-Rios</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caldas de Aregos</li> <li>• Porto Antigo</li> <li>• Régua / Junqueira</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pinhão / Sabrosa</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferradosa</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barca de Alva</li> <li>• Pocinho</li> </ul>           |
| Cais secundários  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gramido</li> <li>• Cais da Marginal</li> <li>• Cais do Ouro (cais da Secil)</li> <li>• Cais de Massarelos</li> <li>• Cais da Estiva</li> <li>• Cais do Cavaco</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Castelo</li> <li>• Leveirinho (Lixa)</li> <li>• Rio Mau</li> <li>• Torrão</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ermida</li> <li>• Pala</li> <li>• Porto de Rei</li> <li>• Rede</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Folgosa</li> <li>• Foz do Távora</li> <li>• Foz do Tua</li> <li>• Tua</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Senhora da Ribeira</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Côa</li> </ul>  |
| Cais terciários   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arnelas</li> <li>• Avintes</li> <li>• Azenha de Campos</li> <li>• Crestuma</li> <li>• Esteiro de Avintes</li> <li>• Marginal</li> <li>• Oliveira do Douro</li> <li>• Quebrantões</li> <li>• Cais da Cantareira</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteporto de montante da eclusa de Crestuma</li> <li>• Areja</li> <li>• Bouça</li> <li>• Escamarão</li> <li>• Ilha dos Amores</li> <li>• Lodos</li> <li>• Lomba</li> <li>• Medas</li> <li>• Melres</li> <li>• Midões</li> <li>• Pé de Moura</li> <li>• Pedorido</li> <li>• Porto Carvoeiro</li> <li>• Santiago</li> <li>• Sebolido</li> <li>• Vimieiro</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteporto de montante da eclusa de Carrapatelo</li> <li>• Bernardo</li> <li>• Caldas de Moledo</li> <li>• Estação de Aregos</li> <li>• Mogueira</li> <li>• Mirão</li> <li>• Santa Cruz do Douro</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteporto de montante da eclusa da Régua</li> <li>• Adorigo</li> <li>• Bagaúste</li> <li>• Covelinhas</li> <li>• Estação do Tua</li> <li>• Ferrão</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteporto de montante da eclusa da Valeira</li> <li>• Cadima</li> <li>• Foz do Sabor</li> <li>• Freixo de Numão</li> <li>• S. Xisto</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteporto de montante da eclusa do Pocinho</li> </ul> |

|          | Troço flúvio-marítimo   | Albufeira de Crestuma  | Albufeira do Carrapatelo  | Albufeira da Régua  | Albufeira da Valeira  | Albufeira do Pocinho   |
|----------|---|--|---|---|---|--|
| Fluvinas | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freixo</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angra do Douro</li> <li>• Campidouro</li> <li>• Leveirinho (Lixa)</li> <li>• Melres</li> <li>• Pombal</li> <li>• Rio Mau</li> <li>• Santiago</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caldas de Aregos</li> <li>• Pala</li> <li>• Porto Antigo</li> <li>• Régua/Junqueira</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pinhão</li> <li>• Foz do Távora</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferradosa</li> <li>• Ribeira de Murça</li> <li>• Senhora da Ribeira</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barca de Alva</li> <li>• Pocinho</li> </ul> |
| Marinas  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marina do Douro</li> </ul> |  |   |   |   |  |

Existe ainda um estaleiro de reparação de embarcações junto ao porto comercial de Várzea do Douro.

#### Condições de operacionalidade e de segurança

O canal de navegação do Douro, que assegura profundidades mínimas de 4,2 m, do mar até ao Pinhão e do Pocinho até Barca d'Alva, apresenta restrições associadas a profundidades de apenas 2 m em dois troços entre o Pinhão e a barragem do Pocinho, estando em curso os processos para o alargamento e aprofundamento destes troços.

O comprimento máximo das embarcações é de 89 m de comprimento em Crestuma/Lever, 86,5 m no Pocinho e 87 m nas restantes e boca máxima de 11,4 m. O calado máximo dos navios admissível é de 3,95 m entre o mar e a eclusa do Carrapatelo, de 3,25 m na eclusa da Régua e de 3,80 m nas restantes, com algumas restrições em função do formato do casco dos navios devido à existência de chanfros na base das paredes laterais das eclusas. A VND tem também algumas limitações de tirante de ar, sendo o mais restritivo de 6,6 m sob a ponte da Ferradosa.

Existem ainda alguns constrangimentos operacionais relacionados com as situações de cheia e com a necessidade de realização das operações de grande manutenção das eclusas.

Do ponto de vista da segurança está em finalização o “Plano de gestão da emergência na VND”, elaborado no âmbito dos financiamentos comunitários da DIW2020, existindo ainda algumas questões de segurança a resolver relacionadas com o desenvolvimento de sistemas de informação (*River Information System*), as comunicações móveis, a necessidade de um manual de boas práticas/conduta, a fiscalização do cumprimento das regras para a segurança da navegação e a necessidade de cais de resguardo para estacionamento das embarcações em situação de cheia, e de rampas/estaleiros para reparação de embarcações.

Existe também um vazio legal para resolver dado que Portugal ainda não transpôs as diretivas europeias para as vias navegáveis o que deverá ser feito a curto prazo.

## Resumo

---

Por fim, o Regulamento da VND carece de revisão, dado que data de 1998, bem como o protocolo entre as duas entidades que gerem as eclusas da VND, EDP e APDL, nomeadamente tendo em conta o crescimento do tráfego fluvial que se tem verificado.

Ao nível da capacidade disponível é ainda de referir que:

- A capacidade das eclusas durante o período diurno ainda está longe de estar esgotada, particularmente de outubro a abril; durante o mês de fevereiro são normalmente realizadas as operações de manutenção das eclusas e regista-se um maior número de dias de suspensão da navegação devido à ocorrência de caudais de cheia;
- Não existem restrições na utilização dos cais comerciais da VND, dado que têm uma folga considerável, sendo no entanto de referir que os cais de Régua-Lamego e Vega Terron têm vindo a ser utilizados por embarcações turísticas;
- Alguns dos cais para apoio aos cruzeiros turísticos estão já sobrelotados (cais da Régua, Pinhão e Barca d'Alva);
- Existem também carências na oferta hoteleira e complementar ao longo da VND e nos serviços de transporte complementares (serviço de passageiros da CP) para acesso aos cais de embarque/desembarque;
- Os inúmeros apoios à navegação de recreio têm uma capacidade total para 1401 embarcações de recreio, ainda com alguma capacidade disponível e existem ainda alguns núcleos e equipamentos de apoio não concessionados e cais inoperacionais e/ou em mau estado de conservação.

## Logística

Os acessos por rodovia à região atravessada pela VND são assegurados por um numeroso conjunto de infraestruturas rodoviárias em que a rede com perfil de autoestrada (A1, A24, A25, A4, A41) forma uma malha estruturante que cruza ou envolve a VND e que, se por um lado asseguram uma boa ligação à VND, por outro asseguram muito boas ligações aos portos de Leixões e Aveiro sendo por isso um concorrente forte ao tráfego fluvial de mercadorias. Tanto mais que os acessos aos portos comerciais têm traçados sinuosos, rampas acentuadas e perfis transversais estreitos.

A infraestrutura ferroviária da região envolvente à VND é constituída pela Linha do Douro, cujo traçado acompanha as margens do rio ao longo de 101 km entre a Pala e o Pocinho e que, junto da cidade do Porto, oferece conexões para Norte e para Sul através das Linhas do Minho e do Norte, com derivações para os portos de Leixões e de Aveiro.

O suporte logístico ao longo da VND encontra-se menos estruturado, ainda assim é possível identificar um conjunto de polos industriais e empresariais que poderão vir a desempenhar uma função logística futura. O

Entrepósito do Pocinho, no concelho de Vila Nova de Foz Coa, poderá vir a apoiar um porto fluvial intermodal, estabelecendo uma complementaridade entre a via navegável e a via ferroviária.

Os sistemas de informação de apoio à operação portuária, à navegação fluvial e à logística estão em desenvolvimento, a partir dos sistemas existentes em Leixões: funcionalidade plena da JUP na VND e concretização do RIS - *River Information System*, sistema de informação para a navegabilidade do Douro e que será plenamente integrado com os processos portuários e sistemas existentes, designadamente com a JUP / JUL.

## 2.2. Fatores Nucleares de Desenvolvimento Portuário

Os Fatores Nucleares de Desenvolvimento exploram e aprofundam a análise SWOT que foi elaborada para cada uma das unidades de negócio (e para a APDL como um todo), cruzando as suas dimensões de natureza interna e externa, de forma estruturada, em torno de quatro categorias:



Figura 7 - Fatores Nucleares de Suporte à Conceção da Estratégia de Desenvolvimento

A síntese dos Fatores Nucleares de Desenvolvimento identificados para cada unidade de negócio e para a APDL é apresentada nas tabelas seguintes.

Tabela 5 - Fatores Nucleares de Desenvolvimento. Porto de Leixões

| Vantagens competitivas  | Capacidades de defesa   |
|---|---|
| a) Bom posicionamento face à concorrência<br>b) Diversidade e qualidade de oferta para um <i>hinterland</i> com forte potencial de crescimento<br>c) Um Terminal de Cruzeiros muito apelativo num quadro de crescimento acentuado do mercado global de cruzeiros náuticos<br>d) A disponibilidade de oferta para a náutica de recreio | a) A capacidade de se “reinventar” do porto de Leixões num contexto de concorrência<br>b) A capacidade de Leixões reconfigurar o seu mercado face às ameaças de crescimento da economia digital e recessão económica em destinos muito relevantes (Angola e Brasil)<br>c) A reformulação do porto de pesca pode criar novas condições para esta atividade   |
| Necessidades de reorientação  | Vulnerabilidades  |
| a) Reforçar os mercados já existentes permitirá aumentar a movimentação em Leixões e minimizar desequilíbrios do transporte marítimo<br>b) A concretização de um sistema ferroviário eficiente é essencial para ampliar o <i>hinterland</i> do porto<br>c) Constrangimentos físicos e urbanísticos do porto de Leixões                | a) A tendência para o aumento da dimensão dos navios (contentores e granéis) conflitua com algumas debilidades funcionais e físicas de Leixões<br>b) As condições de agitação e outras limitações no anteporto condicionam a movimentação de granéis líquidos e a atracação de navios de cruzeiros no terminal sul<br>c) Crescentes exigências de sustentabilidade (de natureza legislativa internacional e relacionadas com a pressão social) pressionam Leixões num aspeto em que este porto tem diversas debilidades |

Tabela 6 - Fatores Nucleares de Desenvolvimento. Porto de Viana do Castelo

| Vantagens competitivas   | Capacidades de defesa   |
|--|---|
| a) As condições físicas para crescimento e a diversidade funcional do porto de Viana do Castelo favorecem o seu posicionamento no sistema logístico-portuário da APDL em constituição<br>b) A forte ligação do porto de Viana do Castelo ao seu <i>hinterland</i> regional, regional, que evidencia presentemente uma dinâmica de atração de novas empresas, valoriza o posicionamento futuro do porto<br>c) A aposta no <i>cluster</i> do Mar do Alto Minho conjuga-se com a diversidade de valências que o porto de Viana do Castelo oferece | a) Face à concorrência nacional e galega, que se apresenta melhor posicionada, é possível valorizar alguns pontos fortes do porto de Viana do Castelo como pilares da sua competitividade |

| Necessidades de reorientação  | Vulnerabilidades   |
|---|--|
| <p>a) A concretização das vantagens decorrentes da integração no sistema logístico-portuário da APDL está associada à correção de alguns aspetos que permitam melhorar a captação de mercadorias no porto de Viana do Castelo</p> <p>b) Uma aposta nas acessibilidades e logística pode contribuir para valorizar o porto de Viana do Castelo</p> <p>c) A forte ligação da APDL ao município de Viana do Castelo permite trabalhar as condições necessárias para ampliar as oportunidades de negócio, designadamente, no domínio das opções municipais de ordenamento do território</p> | <p>a) A concorrência regional faz-se sentir, colocando em séria desvantagem o porto de Viana do Castelo em todos os segmentos de movimentação de mercadorias em que o porto de Viana do Castelo poderia afirmar-se</p> <p>b) As tendências de crescimento da dimensão dos navios tornam mais evidentes as carências funcionais e físicas do porto de Viana do Castelo</p> <p>c) As valências relacionadas com a indústria da pesca ainda necessitam de ser valorizadas</p> |

**Tabela 7 - Fatores Nucleares de Desenvolvimento. Via Navegável do Douro**

| Vantagens competitivas   | Capacidades de defesa  |
|--|--|
| <p>a) A integração da Via Navegável do Douro na rede Core da RTE-T é uma vantagem para a dinamização do transporte de mercadorias</p> <p>b) A projeção nacional e internacional da VND no segmento dos cruzeiros turísticos é potenciada pela dimensão e o valor do Património Natural e Cultural e da paisagem na envolvente do rio Douro</p> <p>c) A afirmação do turismo fluvial do Douro como atividade alinhada com as boas práticas de desenvolvimento sustentável</p> | <p>a) O projeto DIW é um instrumento fundamental para o reforço das condições de segurança e de operacionalização da navegação na Via Navegável do Douro</p> <p>b) A necessidade de acautelar uma potencial desqualificação do turismo fluvial</p>   |
| Necessidades de reorientação   | Vulnerabilidades   |
| <p>a) Promover uma gestão sustentável da VND em articulação com os diferentes <i>stakeholders</i></p> <p>b) A necessidade de resolver os principais constrangimentos ao transporte de mercadorias na VND</p>   | <p>a) A forte concorrência oferecida pelo sistema rodoviário na envolvente do rio Douro é uma barreira à movimentação de mercadorias na VND</p> <p>b) Aprofundar a relação da APDL com o sistema institucional e de iniciativa privada que se movimenta na envolvente do rio Douro, nomeadamente com vista a incrementar a relação entre o turismo fluvial e o desenvolvimento regional</p> <p>c) O mercado dos cruzeiros fluviais pode vir a ser desincentivado por alguns constrangimentos de difícil resolução, nomeadamente os relacionados com os serviços complementares e de apoio em terra</p> |



Tabela 8 - Fatores Nucleares de Desenvolvimento. APDL

| Vantagens competitivas  | Capacidades de defesa   |
|---|---|
| <p>a) As tendências de simplificação e digitalização como modelos dominantes na gestão portuária favorecem a afirmação de competências internas</p> <p>b) A marca forte da APDL reforça-se e diversifica-se com a integração das três unidades de negócio, posicionando-se melhor num mercado em crescimento</p> <p>c) A abrangência territorial do sistema logístico-portuário reforça o protagonismo da APDL e os fatores de coesão no <i>hinterland</i>, alargados ao espaço transfronteiriço</p> <p>d) As oportunidades de financiamento europeu no âmbito da RTE-T e das AEM e o reforço do envolvimento e investimento de privados convergem com a reconhecida capacidade para captação de financiamento e com as competências técnicas, a motivação e o empreendedorismo da equipa da APDL</p> | <p>a) A experiência positiva de envolvimento do setor privado no esforço de investimento para a modernização poderá ser uma resposta para minorar as diferenças entre as três unidades de negócio e os prazos relativamente diminutos das concessões</p> <p>b) A capacidade técnica e a experiência na implementação de soluções digitais e tecnologicamente avançadas que a APDL detém podem ser um fator de resistência às dificuldades que resultam das mudanças ao nível da complexidade das cadeias logísticas e das necessidades de decisão acerca dos sistemas de informação a implementar na APDL</p> |
| Necessidades de reorientação  | Vulnerabilidades  |
| <p>a) A transferência da gestão de ativos não portuários ou de serviços menos relacionados com a missão da APDL permitirá otimizar recursos e melhorar a sua integração com a envolvente</p> <p>b) Para otimizar os efeitos positivos das dinâmicas de cooperação e económicas no <i>hinterland</i> é fundamental uma atitude mais proativa da APDL que supere os défices de comunicação e articulação interinstitucional</p>   | <p>a) O processo de integração das três unidades de negócio não está ainda completado, nem internalizado no modelo organizativo, dificultando a necessidade de enfoque no negócio portuário e articulação externa</p> <p>b) Face às crescentes exigências em matérias de segurança e ambiental, é necessário adaptar as competências internas para a sustentabilidade</p> <p>c) A complexidade de tutelas e instituições com jurisdição em áreas portuárias tende a acumular elementos de ineficiência que se associam à imaturidade do processo de integração interno.</p>                                   |

Página intencionalmente em branco

### 3. A Estratégia de Desenvolvimento

A Estratégia de Desenvolvimento é estruturada nalguns elementos fundamentais: a Missão e os Valores da APDL, a Visão para a APDL e suas unidades de negócio, os Objetivos Estratégicos agrupados em Eixos Estratégicos de Intervenção e, ainda, os Fatores Críticos de Desenvolvimento da APDL e do seu sistema portuário.

#### A Missão da APDL

Prestar serviços de reconhecido valor aos clientes e utilizadores do sistema de portos do Norte de Portugal, nas vertentes comercial, logística e turística através de uma adequada oferta de infraestruturas, de uma elevada eficiência operacional, de sistemas tecnológicos e de práticas inovadoras, de recursos humanos qualificados e motivados, de uma prática de sustentabilidade e de segurança, ordenando e desenvolvendo o espaço portuário e assegurando a adequada integração urbana, envolvendo as comunidades portuárias.

Esta proposta de Missão parte da missão que vigorou nos últimos anos, e que identifica e valoriza as funções da APDL como prestador de serviços aos utilizadores das três unidades de negócio - portos de Leixões e de Viana do Castelo e via navegável do Douro - e respetivas infraestruturas, recursos humanos associados, e a integração dos espaços portuários quer na envolvente quer com as comunidades portuárias, mas vem também valorizar a integração destas três unidades num sistema portuário, o Sistema de Portos do Norte de Portugal. A nova Missão procura também assinalar a diversidade de valências da APDL - comercial (interface de transporte de mercadorias), logística (oferta de serviços de valor acrescentado às mercadorias e ao *hinterland*) e turística (vertentes dos cruzeiros marítimos e fluviais, atividades marítimo-turísticas e náutica de recreio) -, dar maior enfoque aos clientes distinguindo-os do conjunto dos utilizadores e destacar as reconhecidas competências da APDL nos âmbitos da utilização das tecnologias de informação e comunicação e da inovação aplicada na sua atividade diária.

#### Os Valores

Também os Valores (institucionais) têm em conta os valores que até agora orientaram a atuação da APDL, com apenas alguns ajustamentos destinados a assumir claramente a integração das três unidades de negócio, a destacar a aposta em práticas de sustentabilidade e na inovação, a reforçar as preocupações com a fiabilidade, a segurança e o ambiente e a assumir o papel da APDL como entidade com relevância para o território onde se insere, resultando nos seguintes:

Partilha, articulação e integração de infraestruturas e competências entre as três unidades de negócio da APDL

Liderança em sustentabilidade e inovação

Orientação para o cliente e postura sistemática de excelência

Ética, lealdade e orgulho de pertença à empresa

Motivação e reconhecimento do mérito dos colaboradores

Fiabilidade, segurança e salvaguarda do ambiente nas operações

Criação de valor e sustentabilidade financeira

Exercício pleno de autoridade portuária orientado para o interesse público

Integração com a envolvente e promoção do desenvolvimento regional

### **Visão para a APDL (e suas unidades de negócio)**

Sistema portuário (Leixões, Viana e Douro) de excelência, fluido e leve, indutor de criação de valor e desenvolvimento sustentável, integrado na rede logística e do turismo da fachada Atlântica da Península Ibérica. Juntos criamos mais valor.

A definição da Visão para a APDL e suas unidades de negócio - portos de Leixões e Viana do Castelo e via navegável do Douro - também parte da Visão existente, mas vem realçar a procura pela competitividade destas três unidades de negócio, de forma integrada num único sistema portuário, visando ampliar a criação de valor. Tem ainda em conta as diferentes visões dos *stakeholders* envolvidos que se traduzem numa aposta na excelência e na eficiência, nomeadamente através de um funcionamento dinâmico, flexível, que se ajusta às necessidades dos clientes e que diminui os atritos, otimizado e equilibrado (fluido), sem complicações nem burocracias, sem elementos supérfluos e outros fatores de atrito, que não pesa na rede logística (leve); na afirmação da APDL e das suas unidades de negócio como agente de desenvolvimento assente no crescimento económico, na proteção ambiental e na coesão social; e, ainda realça o papel do sistema portuário da APDL como interface entre a Península Ibérica e o Atlântico.

## Objetivos Estratégicos e Eixos Estratégicos de Intervenção

A estratégia definida para a APDL/SPNP procura, no respeito pela Missão da APDL, atingir um conjunto de Objetivos Estratégicos (OE) que a Visão definida pressupõe e que visam aproveitar as vantagens competitivas da APDL e do seu sistema portuário, tirar partido das suas capacidades de defesa, concretizar as suas necessidades de reorientação e corrigir as suas vulnerabilidades.

Para promover a necessária articulação e integração das três unidades de negócio e da APDL num conjunto coeso que dê forma ao Sistema de Portos do Norte de Portugal (SPNP), os OE foram agrupados sob um conjunto de linhas de orientação - Eixos Estratégicos de Intervenção - que, no todo, procuram abarcar os desafios que a APDL irá enfrentar no horizonte deste plano estratégico, facilitando a compatibilização dos OE entre unidades de negócio, representando uma estratégia concertada para a APDL, e contribuir para agregar e compatibilizar a atuação dos *stakeholders* considerados relevantes para a concretização da estratégia de desenvolvimento adotada. A vinculação dos OE nestes eixos estratégicos contribui para enquadrar numa estrutura lógica as ações a empreender para conseguir atingir o desenvolvimento estratégico desejado.

Os Eixos Estratégicos de Intervenção (EEI) cobrem as quatro grandes áreas em que a APDL deverá atuar enquanto entidade responsável pelo negócio portuário e logístico e entidade gestora de um conjunto de infraestruturas, que deve assegurar a sua coesão interna, nomeadamente tendo presente a nova configuração em sistema portuário, e contribuir para a sustentabilidade dos territórios onde se insere.

**Negócio:**  
consolidação e  
diversificação do  
negócio

Captar mais negócio para a APDL e o sistema de portos do Norte de Portugal, respondendo adequadamente à dinâmica de crescimento e de desenvolvimento do tecido económico do seu *hinterland* e dinamizando o seu potencial de ampliação, e reforçar o seu posicionamento nos mercados globais, aumentando e/ou reforçando o seu *foreland*, nomeadamente através da criação de linhas regulares, tirando partido das suas capacidades relacionadas com a inovação e as tecnologias de informação e comunicação, do potencial da Plataforma Logística de Leixões e, particularmente, das especificidades de cada unidade de negócio designadamente para promover outros negócios de carácter portuário e não portuário.

**Infra/infoestrutura:**  
desenvolvimento  
das infraestruturas  
portuárias e  
intermodais

Adaptar, melhorar e ampliar as infraestruturas portuárias e logísticas dos portos de Leixões e Viana do Castelo e da via navegável do Douro e reforçar a contínua aposta na infoestrutura da APDL para melhor responderem aos desafios relacionados com a evolução das dimensões dos navios e da carga, com as necessidades de espaço para operações portuárias e intermodalidade, com a integração na rede logística, com a progressiva digitalização e a utilização de *extended gateways*, com as questões ambientais e de segurança e com o funcionamento de outras atividades como a pesca e o turismo náutico, e numa abordagem que inclua parcerias com os municípios e outras entidades públicas e privadas da envolvente.

**Gestão Interna:**  
aumento da coesão  
interna

Gerir de forma articulada, num único sistema portuário e num modelo tendencialmente de *landlord*, os portos de Leixões e Viana do Castelo e VND, melhorando os sistemas de informação e os modelos de comunicação, procurando uma estrutura financeira equilibrada e maximizando a capacidade de financiamento, estabilizando procedimentos essenciais à boa qualidade de decisão. Em simultâneo aumentar a qualidade e a eficiência dos serviços, tendo por base uma estrutura de pessoal profissional e empenhada, tirando partido da diferenciação e das relações de complementaridade, da otimização das articulações internas e externas com os diferentes *stakeholders* nomeadamente para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente.

**Sustentabilidade:**  
sustentabilidade e  
integração com a  
envolvente

Criar uma dinâmica de desenvolvimento sustentável no sistema de portos do Norte de Portugal, sob gestão da APDL, e uma política de colaboração e cooperação com os *stakeholders* relacionados com os portos e a sua envolvente que contribua para o desenvolvimento socioeconómico (do negócio e da região) e para a valorização da qualidade do ambiente, consolidando e valorizando a imagem institucional da APDL e do seu sistema portuário.

Na tabela seguinte apresenta-se a organização dos Objetivos Estratégicos por Eixo Estratégico de Intervenção.

**Tabela 9 - Objetivos Estratégicos por Eixo Estratégico de Intervenção**

| <b>Negócio: consolidação e diversificação do negócio</b>                                 |  |
|--|--|
| OE1.   | Reforçar o posicionamento da APDL nos mercados globais como um sistema portuário constituído por três infraestruturas portuárias   |
| OE2.   | Aumentar e ou reforçar o <i>foreland</i> dos portos e VND apostando comercialmente na criação de AEM e outras linhas regulares, minimizando os desequilíbrios no transporte marítimo                               |
| OE3.   | Captar mais negócio para o sistema de portos do Norte de Portugal, aprofundando a relação com o <i>hinterland</i> existente e o seu potencial de ampliação regional, nacional e transfronteiriço                   |
| OE4.   | Promover e reforçar a Plataforma Logística de Leixões (PLL) como agente gerador de valor   |
| OE5.   | Potenciar as capacidades da APDL relacionadas com a inovação e os sistemas de informação e comunicação para responder à progressiva digitalização, à busca de maior eficiência e para fidelizar e captar clientes  |
| OE6.   | Assegurar condições para que o desenvolvimento do turismo na VND se processe de forma sustentável  |
| OE7.   | Tornar o sistema de portos do Norte de Portugal um polo dinamizador de um <i>cluster</i> marítimo que promova outros negócios de carácter portuário e não portuário  |
| <b>Infra/infoestrutura: desenvolvimento das infraestruturas portuárias e intermodais</b> |  |
| OE8.   | Capacitar o porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios associadas à especialização dos terminais portuários e à falta de disponibilidade de espaço operacional |

| <b>Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas portuárias e intermodais</b> |   |
|---|---|
| OE9.  | Reposicionar o porto de Viana do Castelo no mercado logístico e do Noroeste Peninsular, através da adaptação e melhoria das suas infraestruturas portuárias e logísticas  |
| OE10.   | Promover uma gestão integrada da VND que assegure e melhore as condições de operacionalidade e segurança da navegação   |
| OE11.   | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no sistema de portos do Norte de Portugal   |
| OE12.   | Antecipar a resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia particularmente em matéria de energia   |
| OE13.   | Melhorar as condições de funcionamento e segurança da atividade da pesca  |
| OE14.   | Aumentar a capacidade de apoio logístico em parceria com os municípios e outras entidades públicas e privadas da envolvente   |
| OE15.   | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas                                 |
| OE16.   | Adaptar e desenvolver a infraestrutura na perspetiva da integração das três unidades de negócio num único sistema de portos e na interligação de toda a rede logística  |
| <b>Gestão Interna: aumento da coesão interna</b>  |   |
| OE17.   | Gerir de forma articulada os portos de Leixões e Viana do Castelo e VND num único sistema de portos, tirando partido da diferenciação e das relações de complementaridade   |
| OE18.   | Aplicar um modelo de gestão que optimize a articulação interna APDL / Unidades de Negócio e a articulação externa da APDL / Unidades de Negócio com os diferentes <i>stakeholders</i> dos portos e do seu <i>hinterland</i>         |
| OE19.   | Estender, tendencialmente, o modelo <i>landlord</i> às três unidades de negócio, aumentando a qualidade e a eficiência dos serviços   |
| OE20.   | Desenvolver ações de colaboração e cooperação para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente, na ótica do sistema de portos                              |
| OE21.   | Melhorar os sistemas de informação e modelos de comunicação internos e externos   |
| OE22.   | Garantir uma estrutura financeira equilibrada, globalmente e por unidade de negócio   |
| OE23.   | Maximizar a capacidade de financiamento, potenciando as oportunidades no âmbito da RTE-T, AEM e energias renováveis, o reforço do envolvimento e investimento de privados, e a capacidade interna da APDL                           |
| <b>Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente</b>                   |   |
| OE24.   | Criar uma dinâmica de desenvolvimento sustentável no sistema de portos do Norte de Portugal que vise o desenvolvimento socioeconómico (do negócio e da envolvente) e a qualidade do ambiente, utilizando-a como fator diferenciador |
| OE25.   | Desenvolver uma política de colaboração e cooperação com os principais agentes políticos, económicos e sociais relacionados com os portos e com a sua envolvente  |
| OE26.   | Consolidar a imagem institucional reconhecida, valorizada e bem posicionada na sua envolvente   |

**Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente**

OE27. Tornar a VND um agente mobilizador do desenvolvimento regional e local do território envolvente

**Fatores críticos**

Os fatores críticos de sucesso que se apresentam em seguida, analisados em conjunto com a gestão de topo da APDL, grupos de trabalho e outro(s) *stakeholders* considerados relevantes, identificam as questões críticas para a boa prossecução da estratégia de desenvolvimento da APDL e do seu sistema portuário e, por conseguinte, constituem um apoio à priorização das ações, para que não se perca o foco no que é realmente estratégico e como tal deve ser tratado.

**Tabela 10 - Fatores críticos de sucesso**

| Fatores críticos de sucesso  |
|--|
| Mobilização e adesão da estrutura interna da APDL e dos seus <i>stakeholders</i> em torno do projeto da criação do sistema de portos do Norte de Portugal            |
| Mitigação dos impactes ambientais da operação portuária (em especial em Leixões)   |
| Reforço de oferta integrada apoiada em plataformas logísticas, quer para aumento de valor, quer para aumento de capacidade do lado de terra (em especial em Leixões) |
| Construção do terminal a -14,8 m(ZH) em Leixões  |
| Melhoria das Acessibilidades Marítimas ao porto de Leixões   |
| Reconversão do Terminal de Contentores Sul   |
| Articulação de todas as entidades (24/24)  |
| Melhoria das Acessibilidades Marítimas ao porto de Viana do Castelo  |
| Renovação dos equipamentos de movimentação de carga no porto de Viana do Castelo   |
| Acessos rodoviários ao porto comercial de Viana do Castelo   |
| Rampa ro-ro em Viana do Castelo  |
| Gestão articulada da VND com terceiras entidades (nomeadamente EDP e agentes de desenvolvimento territorial)   |
| Segurança da navegação (alargamento e aprofundamento do canal da VND)  |
| Modernização das eclusas da VND  |
| Cais suplementares no rio Douro para os cruzeiros turísticos   |
| Navegação noturna na VND   |



## 4. Cenários de desenvolvimento

Os cenários de desenvolvimento têm por base as previsões de tráfego que foram elaboradas para os portos de Leixões e Viana do Castelo e para a VND, que por sua vez foram confrontadas com a capacidade destas infraestruturas.

### 4.1. Porto de Leixões

#### Previsões de tráfego

As previsões de tráfego para o porto de Leixões foram elaboradas por tipologia de cargas, dando origem à construção de três cenários para três níveis de tráfego - cenários Base, Otimista e Pessimista.

#### Cenário Base

Para o cenário base procurou-se que as taxas de crescimento aplicadas fossem contidas, verificando-se os maiores crescimentos nas mercadorias movimentadas em ro-ro.

**Tabela 11 - Porto de Leixões: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Base (toneladas/TEU)**

| Tipo de carga           | Anos de referência     |                        |                        | tcma<br>2015-2026 |
|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
|                         | 2015                   | 2020                   | 2026                   |                   |
| Fracionada              | 1 145 744              | 1 279 326              | 1 455 635              | 2,2%              |
| Contentorizada<br>(TEU) | 5 988 471<br>(624 009) | 6 796 254<br>(707 943) | 7 479 297<br>(779 093) | 2,0%              |
| Ro-ro                   | 704 982                | 866 197                | 1 053 787              | 3,7%              |
| Granéis sólidos         | 2 567 999              | 2 794 239              | 3 124 343              | 1,8%              |
| Granéis líquidos        | 8 352 890              | 9 234 996              | 10 769 798             | 2,3%              |
| TOTAL                   | 18 760 086             | 20 559 855             | 23 325 810             | 2,2%              |

#### Cenário Otimista

Para a construção do cenário otimista foi usado como referência o crescimento das exportações e das importações no “*hinterland* potencial” do porto de Leixões entre 2010 e 2015.

Tabela 12 - Porto de Leixões: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Otimista (toneladas/TEU)

| Tipo de carga           | Anos de referência     |                        |                           | tcma<br>2015-2026 |
|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|-------------------|
|                         | 2015                   | 2020                   | 2026                      |                   |
| Fracionada              | 1 145 744              | 1 591 380              | 2 424 955                 | 7,1%              |
| Contentorizada<br>(TEU) | 5 988 471<br>(624 009) | 7 534 097<br>(784 802) | 10 156 590<br>(1 057 978) | 4,9%              |
| Ro-ro                   | 704 982                | 1 253 218              | 2 288 176                 | 11,3%             |
| Granéis sólidos         | 2 567 999              | 2 811 036              | 3 168 802                 | 1,9%              |
| Granéis líquidos        | 8 352 890              | 9 611 036              | 12 008 014                | 3,4%              |
| TOTAL                   | 18 760 086             | 22 800 767             | 30 046 538                | 4,4%              |

#### Cenário Pessimista

No cenário pessimista foram aplicadas taxas de crescimento inferiores às do cenário base e assumiu-se que o porto de Leixões perderia a movimentação de algumas cargas, nomeadamente a estilha, para o porto de Aveiro, os *pellets*, alguma da carga associada à Enercon e carga ro-ro, para o porto de Viana do Castelo, e uma parte da movimentação de granito e a exportação de vinho do Douro para a VND.

Tabela 13 - Porto de Leixões: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Pessimista (toneladas/TEU)

| Tipo de carga           | Anos de referência     |                        |                        | tcma<br>2015-2026 |
|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
|                         | 2015                   | 2020                   | 2026                   |                   |
| Fracionada              | 1 145 744              | 1 204 035              | 1 303 183              | 1,2%              |
| Contentorizada<br>(TEU) | 5 988 471<br>(624 009) | 6 089 085<br>(634 280) | 6 228 129<br>(648 763) | 0,4%              |
| Ro-ro                   | 704 982                | 63 892                 | 78 282                 | -18,1%            |
| Granéis sólidos         | 2 567 999              | 2 062 671              | 2 359 613              | -0,8%             |
| Granéis líquidos        | 8 352 890              | 8 649 119              | 9 118 036              | 0,8%              |
| TOTAL                   | 18 760 086             | 18 068 802             | 19 087 244             | 0,2%              |

Turismo de cruzeiros

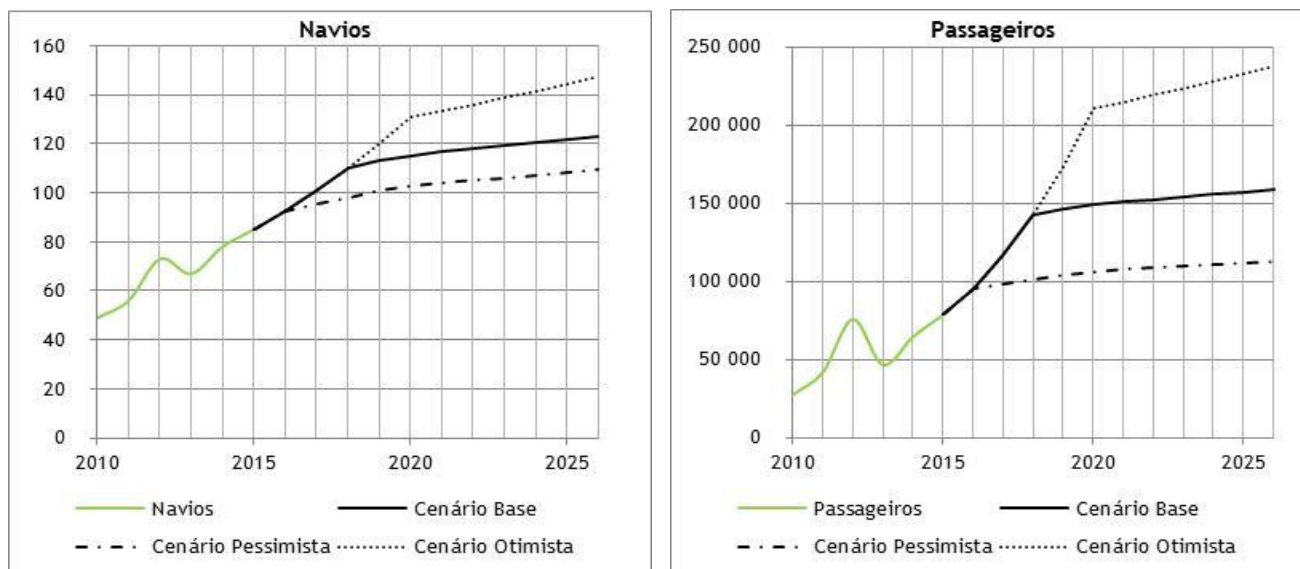


Figura 8 - Porto de Leixões: projeções de tráfego de cruzeiros (2015 - 2026)

Náutica de recreio

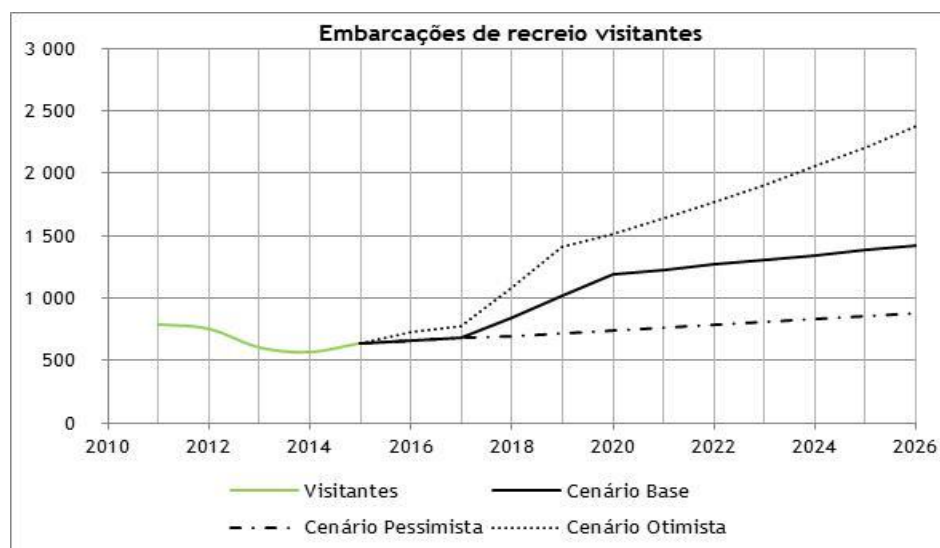


Figura 9 - Porto de Leixões: projeções de tráfego de embarcações de recreio visitantes (2015 - 2026)

## Capacidade de resposta

A comparação dos cenários de tráfego com a capacidade de oferta do porto de Leixões por tipo de mercadoria e para os passageiros permitiu concluir o que se apresenta nos parágrafos seguintes.

- Em nenhum dos cenários se prevê que venha a ser atingida a capacidade existente para movimentação de carga geral fracionada, 3,3 milhões de toneladas.
- A capacidade existente para a movimentação de contentores estava já 73% esgotada, em 2015, o que é pouco favorável para os navios de contentores, nomeadamente por esta capacidade já estar associada à movimentação em 3 turnos e à utilização do terraplano do terminal multiusos. Tendo em conta algum abrandamento no crescimento da carga contentorizada, os 75% de capacidade serão ultrapassados até 2017, nos cenários otimista e base, e em 2021/2022 no cenário pessimista.
- A movimentação de mercadorias em navios ro-ro atingiu já 78% da capacidade disponível (900 mil toneladas), prevendo-se que a capacidade venha a ser totalmente esgotada entre 2021 e 2022 no cenário base e até 2017 no cenário otimista.
- Não se prevê que a capacidade disponível para a movimentação de granéis sólidos (5,5 milhões de toneladas) venha a ser atingida.
- Prevê-se que a capacidade existente para movimentação de granéis líquidos no porto de Leixões (10 milhões de toneladas) venha a ser esgotada entre 2021 e 2022 no cenário otimista e entre 2023 e 2024 no cenário base.
- Não se prevê que no horizonte do plano venha a ser esgotada a capacidade do porto de Leixões para receber passageiros de cruzeiros (365 mil passageiros).

**Nota:** com a aprovação da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017 de 24 de novembro) algumas medidas foram abandonadas, pelo que foram removidas do excerto agora disponibilizado.

## 4.2. Porto de Viana do Castelo

### Previsões de tráfego

As previsões de tráfego para o porto de Viana do Castelo foram também elaboradas por tipologia de cargas, tendo sido construídos três cenários para três níveis de tráfego: cenários Base, Otimista e Proactivo (face aos reduzidos volumes de tráfego que existem atualmente no porto, um cenário pessimista corresponderia ao “fecho” do porto).

#### Cenário Base

Para o cenário base, atendendo às grandes flutuações na movimentação de mercadorias, as taxas de crescimento aplicadas correspondem na generalidade às taxas de crescimento entre 2013 e 2015.

**Tabela 14 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Base (tonela)**

| Tipo de carga        | Anos de referência |                |                | tcma<br>2015-2026 |
|----------------------|--------------------|----------------|----------------|-------------------|
|                      | 2015               | 2020           | 2026           |                   |
| Fracionada           | 267 352            | 267 182        | <b>299 883</b> | <b>1,0%</b>       |
| Contentorizada/Ro-ro | 1 117              | 1 100          | <b>1 100</b>   | <b>-0,1%</b>      |
| Granéis sólidos      | 135 469            | 133 501        | <b>134 215</b> | <b>-0,1%</b>      |
| Granéis líquidos     | 28 048             | 30 000         | <b>30 000</b>  | <b>0,6%</b>       |
| <b>TOTAL</b>         | <b>431 986</b>     | <b>431 783</b> | <b>465 198</b> | <b>0,7%</b>       |

#### Cenário Otimista

Para a construção do cenário otimista foi usado como referência o crescimento das exportações e das importações no “*hinterland* potencial” do porto de Viana do Castelo entre 2010 e 2015, incluindo ainda a captação a Leixões da movimentação de *pellets* e de alguma da movimentação associada à Enercon.

**Tabela 15 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Otimista (toneladas)**

| Tipo de carga        | Anos de referência |                |                | tcma<br>2015-2026 |
|----------------------|--------------------|----------------|----------------|-------------------|
|                      | 2015               | 2020           | 2026           |                   |
| Fracionada           | 267 352            | 357 481        | <b>579 300</b> | <b>7,3%</b>       |
| Contentorizada/Ro-ro | 1 117              | 1 873          | <b>3 831</b>   | <b>11,9%</b>      |
| Granéis sólidos      | 135 469            | 234 684        | <b>266 121</b> | <b>6,3%</b>       |
| Granéis líquidos     | 28 048             | 35 627         | <b>47 471</b>  | <b>4,9%</b>       |
| <b>TOTAL</b>         | <b>431 986</b>     | <b>629 665</b> | <b>896 723</b> | <b>6,9%</b>       |

### Cenário Proactivo

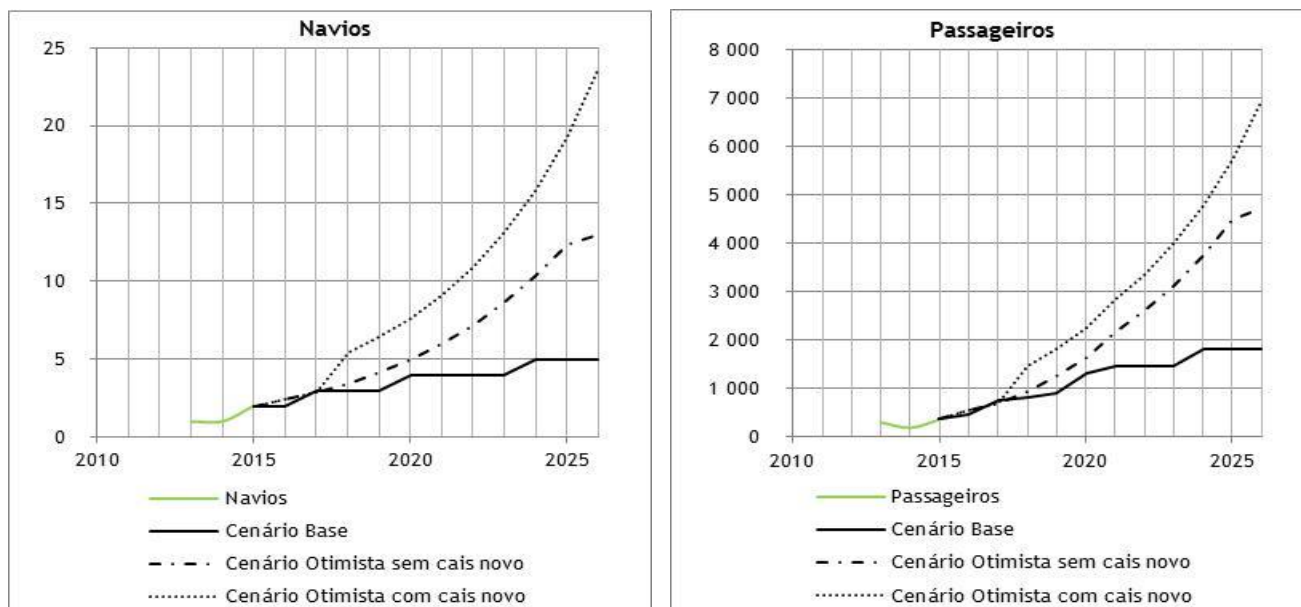
O cenário proactivo foi assumido com base na atividade das atuais e novas empresas do *hinterland*, essencialmente no âmbito da carga ro-ro, se construído um terminal ro-ro, e com a realização de dragagens no acesso ao cais do Bugio, a maior parte da movimentação associada à Enercon.

**Tabela 16 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Proactivo (toneladas)**

| Tipo de carga        | Anos de referência |           |           | tcma<br>2015-2026 |
|----------------------|--------------------|-----------|-----------|-------------------|
|                      | 2015               | 2020      | 2026      |                   |
| Fracionada           | 267 352            | 357 481   | 579 300   | 7,3%              |
| Contentorizada/Ro-ro | 1 117              | 694 472   | 1 057 259 | 86,4%             |
| Granéis sólidos      | 135 469            | 234 684   | 266 121   | 6,3%              |
| Granéis líquidos     | 28 048             | 35 627    | 47 471    | 4,9%              |
| TOTAL                | 431 986            | 1 322 265 | 1 950 152 | 14,7%             |

### Turismo de cruzeiros

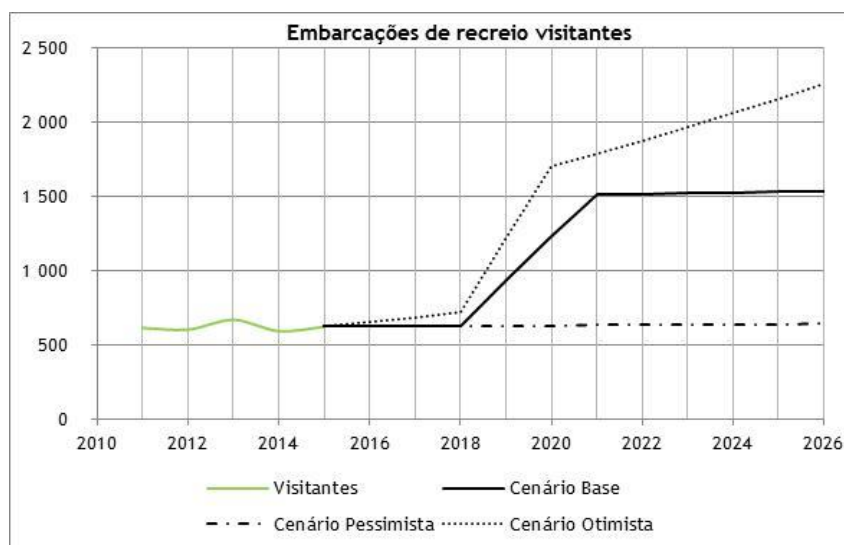
Os três cenários - Base, “Otimista sem cais novo” e “Otimista com cais novo” - para a evolução do turismo de cruzeiros (navios e passageiros) em Viana do Castelo foram baseados sobretudo na possibilidade de captar novas escalas.



**Figura 10 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego de cruzeiros (2015-2026)**

### Náutica de recreio

Os cenários para a náutica de recreio têm em conta a concretização da concessão da Marina Atlântica na antiga doca comercial que, no entanto, não será provável que esteja operacional antes de 2019.



**Figura 11 - Porto de Viana do Castelo: projeções de tráfego de embarcações de recreio visitantes (2015-2026)**

### Capacidade de resposta

Nos parágrafos seguintes são comparados os cenários de tráfego com a capacidade de oferta do porto de Viana do Castelo por tipo de mercadoria e para os passageiros.

- Em nenhum dos cenários se prevê que venha a ser atingida a capacidade existente para movimentação de carga geral fracionada (600 mil toneladas), no entanto em 2023 serão atingidos 75% dessa capacidade nos cenários Otimista e Proactivo, chegando-se a quase 100% em 2026 nos mesmos cenários.
- A carga contentorizada e a carga ro-ro a existirem serão movimentadas nos mesmos cais que a carga geral fracionada: somando as três cargas verifica-se que no cenário otimista serão atingidos, em 2023, 75% das 600 mil toneladas disponíveis, chegando perto de 100% em 2026, enquanto no cenário proactivo, a capacidade disponível poderá ser excedida entre 2019 e 2020.

- No contexto do cenário proactivo deverá ser criado um terminal dedicado à movimentação ro-ro, por exemplo na extremidade sul do cais 4 do porto comercial.
- Não se prevê que a capacidade disponível para a movimentação de 350 mil toneladas de granéis sólidos venha a ser atingida, podendo chegar-se a cerca de 75% no ano horizonte do plano: 2026.
- De igual modo para os granéis líquidos não será atingida a capacidade existente (50 mil toneladas), podendo vir a alcançar-se 75% em 2021 e cerca de 95% em 2026 nos cenários Otimista e Proactivo.
- Não existe capacidade instalada para receber passageiros de cruzeiros em Viana do Castelo (os navios de cruzeiros acostam no porto comercial), podendo ser interessante construir um pequeno cais na margem Norte, junto à futura Marina Atlântica para receber navios de cruzeiro até 150 m de comprimento e 6 m de calado.

### Cenário global de intervenção evolutiva

A análise da taxa de ocupação dos cais por atividade desenvolvida permite identificar que existe uma vasta capacidade disponível no porto comercial de Viana do Castelo para movimentação de granéis líquidos, granéis sólidos e carga geral. No entanto, se vier a verificar-se o cenário de tráfego proactivo, em que o porto de Viana do Castelo viria a movimentar carga ro-ro (e contentorizada através do ro-ro), a capacidade atualmente disponível já não é suficiente.

Assim, numa fase inicial a carga ro-ro (incluindo contentores através do ro-ro) poderá ser movimentada nos mesmos cais que a carga geral fracionada, desde que seja construída uma rampa fixa na extremidade sul do cais 4 do porto comercial e uma plataforma adjacente para o acesso e manobra dos “trailers”. Caso venha a ser considerado estratégico para a APDL desviar carga ro-ro para Viana do Castelo, deverá então ser criado um terminal dedicado com capacidade para movimentar cerca de 1 milhão de toneladas de mercadorias ro-ro, através da construção de uma nova rampa e de um cais, com cerca de 300 m, na perpendicular ao cais 4, configurando uma área de terraplano com cerca de 11 ha. Esta proposta deverá ser sujeita a uma análise de incidências ambientais dado localizar-se parcialmente em Rede Natura 2000 (Sítio Rio Lima).

Atendendo a que a partilha dos cais 3 e 4 para a movimentação de carga ro-ro reduzirá a capacidade atualmente existente para a movimentação de carga geral, deverá ser avaliada a viabilidade de aprofundar o cais, bacia de estacionamento e canal de acesso ao cais do Bugio para que este permita movimentar a globalidade das mercadorias associadas à Enercon.

Atendendo a que atualmente não existe capacidade instalada para receber passageiros de cruzeiros em Viana do Castelo poderá ser interessante construir um pequeno cais na margem Norte, junto à futura Marina Atlântica, para receber navios de cruzeiro até 150 m de comprimento, beneficiando da proximidade do centro histórico da cidade de Viana do Castelo.



## Resumo

Para a náutica de recreio, e para além das duas docas localizadas na margem direita do rio Lima, uma imediatamente a montante e a outra a jusante da ponte Eiffel e do passadiço flutuante localizado a jusante desta doca destinado à acostagem da frota de recreio visitante, está também prevista a reconversão da antiga Doca Comercial situada na zona central da frente urbana da cidade de Viana do Castelo para dar lugar, em conjunto com as docas existentes, à futura Marina Atlântica de Viana do Castelo.



Figura 12 - Cenário global de intervenção evolutiva para o porto de Viana do Castelo

Este cenário inclui também a manutenção do porto de pesca na sua atual localização e dos diversos estaleiros que confirmam as valências deste porto no sector da construção e reparação naval: os estaleiros da West Sea com capacidade para a construção e reparação de navios de médias e grandes dimensões, a doca seca Eng.º Duarte Pacheco, destinada à reparação e construção de embarcações comerciais, de turismo e de recreio, os estaleiros para pequenas embarcações, sobretudo de apoio à pesca localizados junto à praia do Coral e no Cabedelo (este último especializado em embarcações de madeira), que não estão destacados na figura.

### 4.3. Via Navegável do Douro

#### Previsões de tráfego

As previsões de tráfego para a Via Navegável do Douro incluem também três cenários para três níveis de tráfego: cenários Base, Otimista (sem minério) e Otimista (com minério).

#### Cenário Base

O cenário base corresponde à manutenção de alguma movimentação de granito, superior à movimentada nos últimos anos dado que se assistiu, em 2015, a alguma recuperação.

**Tabela 17 - Via Navegável do Douro: projeção de tráfego (2015-2026) - Cenário Base (toneladas)**

| Tipo de carga | Anos de referência |        |        | tcma      |
|---------------|--------------------|--------|--------|-----------|
|               | 2015               | 2020   | 2026   | 2015-2026 |
| Granitos      | 31 558             | 53 814 | 53 814 | 5,0%      |
| TOTAL         | 31 558             | 53 814 | 53 814 | 5,0%      |

#### Cenário Otimista (sem minério)

Para a construção do cenário otimista procurou-se identificar que bens eram exportados e/ou importados de/para a região envolvente da VND e que pudessem ser transportados por via fluvial/flúvio-marítima, tendo-se também previsto que, quer as exportações, quer as importações, poderiam vir a aumentar a partir do momento em que houvesse um “sistema” de transporte fluvial instalado no rio Douro.

**Tabela 18 - Via Navegável do Douro: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Otimista (sem minério) (toneladas)**

| Tipo de carga      | Anos de referência |         |         | tcma      | tcma      |
|--------------------|--------------------|---------|---------|-----------|-----------|
|                    | 2015               | 2020    | 2026    | 2015-2026 | 2020-2026 |
| Granitos           | 31 558             | 129 899 | 177 546 | 17,0%     | 5,3%      |
| Vinho              | 0                  | 16 043  | 23 808  | -         | 6,8%      |
| Aubos e aguardente | 0                  | 16 136  | 16 927  | -         | 0,8%      |
| Outras exportações | 0                  | 2 030   | 11 983  | -         | 34,4%     |
| Outras importações | 0                  | 2 030   | 17 292  | -         | 42,9%     |
| TOTAL              | 31 558             | 166 138 | 247 556 | 20,6%     | 6,9%      |

## Resumo

Cenário Otimista (com minério)

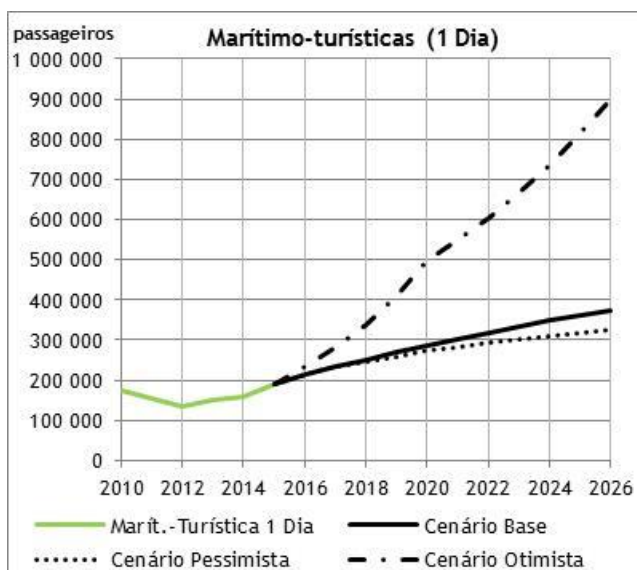
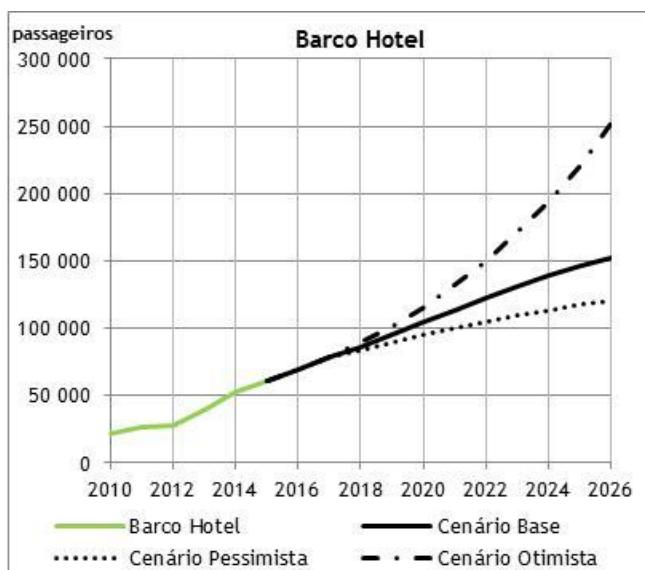
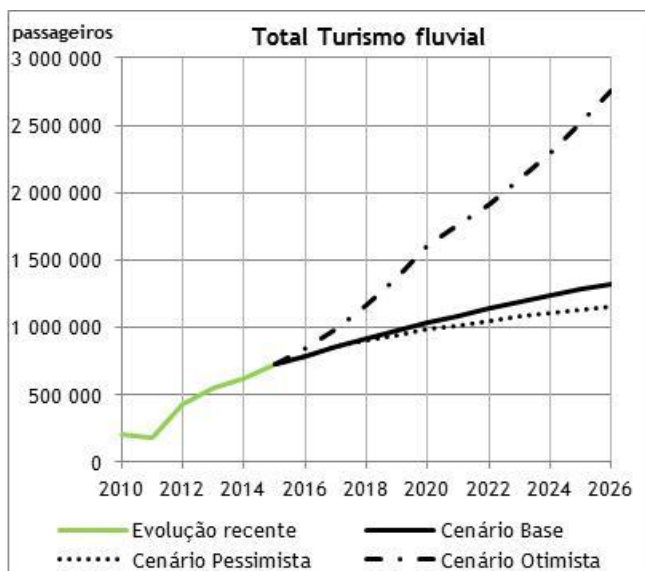
Neste cenário foi acrescentado o transporte de minério às projeções efetuadas no cenário anterior, calculando os volumes de transporte a partir dos valores de produção que constam do EIA e que 1/3 do transporte será efetuado pela VND.

**Tabela 19 - Via Navegável do Douro: projeções de tráfego (2015-2026) - Cenário Otimista (com minério)**  
(toneladas)

| Tipo de carga      | Anos de referência |                  |                  | tcma         | tcma         |
|--------------------|--------------------|------------------|------------------|--------------|--------------|
|                    | 2015               | 2020             | 2026             | 2015-2026    | 2020-2026    |
| Granitos           | 31 558             | 129 899          | 177 546          | 17,0%        | 5,3%         |
| Vinho              | 0                  | 16 043           | 23 808           | -            | 6,8%         |
| Minério            | 0                  | 1 100 000        | 4 848 783        | -            | 28,0%        |
| Aubos e aguardente | 0                  | 16 136           | 16 927           | -            | 0,8%         |
| Outras exportações | 0                  | 2 030            | 11 983           | -            | 34,4%        |
| Outras importações | 0                  | 2 030            | 17 292           | -            | 42,9%        |
| <b>TOTAL</b>       | <b>31 558</b>      | <b>1 266 138</b> | <b>5 096 339</b> | <b>58,8%</b> | <b>26,1%</b> |

Turismo fluvial

Os cenários elaborados - Base, Pessimista e Otimista - têm em conta a já existente atratividade do rio Douro para o turismo de cruzeiros, bem como o potencial para um verdadeiro “turismo fluvial” em que haja articulação do rio com a atratividade da sua envolvente.



## Resumo

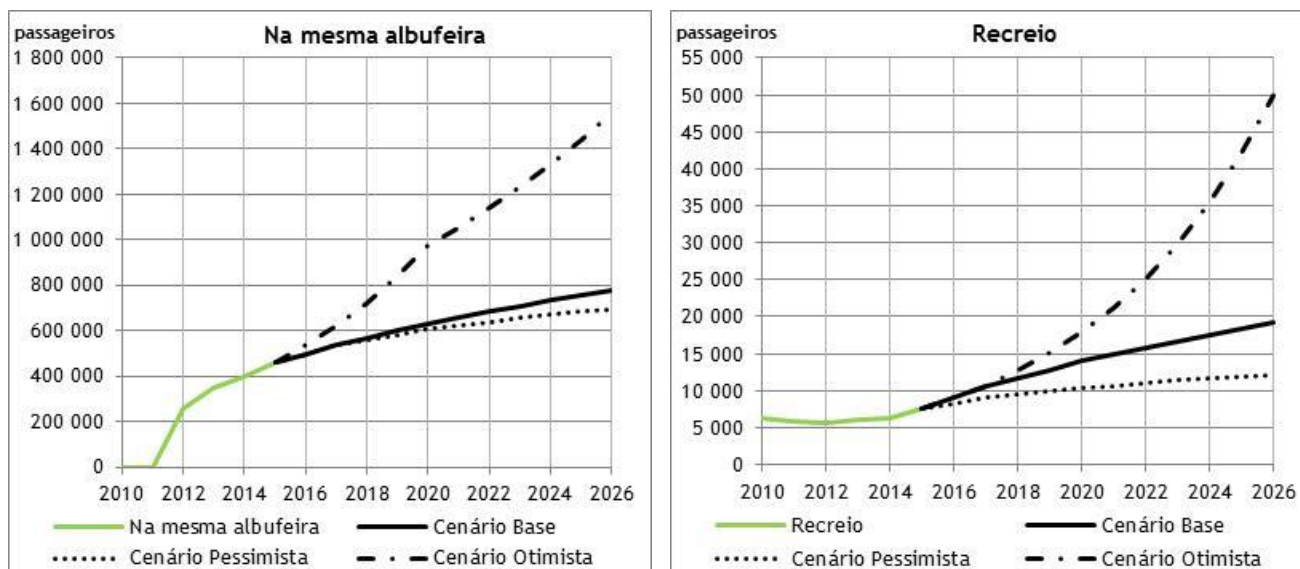


Figura 13 - Via Navegável do Douro: projeções para o turismo fluvial (2015-2026)

### Capacidade de resposta

Nos parágrafos seguintes são comparados os cenários de tráfego com a capacidade de oferta da VND quer ao nível do canal de navegação quer relacionada com a disponibilidade de cais e infraestruturas de apoio à navegação fluvial, para os vários tipos de tráfego.

- A capacidade do canal de navegação é condicionada pela dimensão/capacidade existente nas eclusas, bem como pelas profundidades e tirantes de ar do canal de navegação, sendo de notar que o acréscimo de embarcações resulta dos cenários de movimentação de mercadorias incluindo o transporte de minério (mais cerca de 2 mil embarcações por ano) e do turismo fluvial (3,5 vezes mais passageiros) pelo que será necessário considerar a possibilidade de navegação noturna em especial para o transporte comercial.
- Os cais comerciais da VND têm uma folga considerável pelo que poderão sem qualquer problema albergar a movimentação de mercadorias.
- Para a movimentação de minério terá que ser construído um novo cais em local a definir, na proximidade da barragem do Pocinho.
- Alguns dos cais para apoio aos cruzeiros turísticos estão já sobrelotados (cais da Régua, Pinhão e Barca d'Alva) e esta sobreocupação ir-se-á agravando à medida que se forem concretizando os crescimentos previstos para a navegação turística em qualquer dos cenários, existindo, no entanto,

alguns cais inoperacionais que poderão ser recuperados e outros pouco utilizados que poderão constituir-se como alternativas.

- Existe uma franca carência de cais de espera nas zonas adjacentes a montante e a jusante das eclusas; complementarmente, os cais de espera a prever a montante das eclusas servirão também de cais de resguardo para a acostagem dos navios em segurança em situações de cheia.
- Praticamente não existem infraestruturas e instalações de apoio à manutenção e reparação das embarcações turísticas, particularmente para as embarcações de menor dimensão que não podem realizar tais operações nos estaleiros existentes fora da área da VND.
- Os inúmeros apoios à navegação de recreio têm ainda alguma capacidade disponível e existem ainda alguns núcleos e equipamentos de apoio não concessionados e cais inoperacionais e/ou em mau estado de conservação.
- Existem também carências na oferta hoteleira e complementar ao longo da VND e nos serviços de transporte complementares (serviço de passageiros da CP) para acesso aos cais de embarque/desembarque.

### Cenários de desenvolvimento

Além das intervenções em curso e/ou previstas relacionadas com a melhoria das condições de navegação (profundidades e larguras do canal, navegação noturna, segurança) incluídas no projeto DIW2020 existem ainda algumas necessidades de melhoria relacionadas com a necessidade de cais para a navegação turística (escalas de cruzeiros e bases para os operadores turísticos), de cais de resguardo para atracação das embarcações em situação de caudais elevados, de estaleiros de reparação em especial das embarcações que não podem sair do rio, de postos de combustível, incluindo de GNL.

Assim, preconiza-se que venha a ser elaborado um plano diretor que avalie as necessidades de infraestruturas e equipamentos na VND, identifique as possíveis localizações e prepare as bases para concurso para a construção e concessão dessas infraestruturas e equipamentos.

Relativamente aos cais para apoio aos cruzeiros turísticos, preconiza-se que seja equacionada a construção e/ou recuperação dos cais nos locais com maior pressão, incluindo na zona do estuário, na zona da Régua, do Pinhão e de Barca D'Alva, e em locais de acesso a zonas de interesse turístico ainda pouco utilizadas. Assinala-se que deverá ser assegurada a utilização pública dos cais com maior utilização e com maior procura.

Serão ainda de prever instalações para a amarração ocasional das embarcações turísticas em situações de ocorrência de cheias (cais de resguardo) que deverão localizar-se nas zonas imediatamente a montante das barragens sem condicionar o acesso às eclusas.

## Resumo

---

Para apoio à movimentação de mercadorias deverão ser mantidos os quatro cais atualmente existentes, que serão completados pela construção de um novo cais na proximidade da barragem do Pocinho caso venha a verificar-se a movimentação de minério e/ou a possibilidade de captação de novas mercadorias provenientes de Espanha.

Prevê-se ainda que em cada albufeira venha a existir uma unidade de reparação e manutenção de pequenas embarcações turísticas, apontando-se desde já a ampliação das instalações localizadas na Várzea do Douro e a localização de uma instalação em Lamego (junto ao cais comercial) e de outra na albufeira da Régua, próximo do Pinhão ou da foz do Tua.





## 5. Plano de Ação

O Plano de Ação inclui a lista e o detalhe das ações concretas necessárias para poder alcançar o planeamento definido, procurando responder aos fatores nucleares de desenvolvimento portuário e aos objetivos estratégicos (OE) que deverão ser alcançados pela APDL e pelo SPNP. Tem também em conta os cenários prospetivos de desenvolvimento das três unidades de negócio e as propostas de modelo de gestão, mantendo a coerência com os OE. A priorização das ações tem em conta os fatores críticos de sucesso identificados.

### 5.1. Ações

Em primeiro lugar são apresentadas as ações que correspondem aos fatores críticos de sucesso o que permite, por um lado, confirmar que se procura responder a todos os fatores críticos e, por outro, identificar as ações que deverão ter prioridade elevada, ou pelo menos alta (para esta classificação das ações foi utilizada uma escala de 4 níveis que vão de prioridade elevada a prioridade baixa, sendo os níveis intermédios, prioridade alta e prioridade média).

**Tabela 20 - Ações associadas aos fatores críticos de sucesso**

| Fatores críticos de sucesso  | Ações   | Prioridade |
|--|---|------------|
| <b>Mobilização e adesão da estrutura interna da APDL e dos seus <i>stakeholders</i> em torno do projeto da criação do sistema de portos do Norte de Portugal</b> | • Rever o modelo de gestão da APDL  | Elevada    |
|  | • Envolver as comunidades portuárias na análise das vocações, possibilidades de complementaridade e valências futuras do SPNP | Alta       |
|  | • Envolver os concessionários na elaboração de uma estratégia de marketing para cada unidade de negócio                       | Alta       |
| <b>Mitigação dos impactes ambientais da operação portuária (em especial em Leixões)</b>  | • Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente e promover um Sistema de Certificação Ambiental do porto de Leixões         | Elevada    |
|  | • Assegurar a minimização dos problemas ambientais existentes no porto de Leixões   | Elevada    |
|  | • Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente do porto de Viana do Castelo  | Alta       |
| <b>Reforço de oferta integrada apoiada em plataformas logísticas, quer para aumento de valor, quer para aumento de</b>   | • Identificar com a CM de Matosinhos as possibilidades de expansão/criação de áreas de apoio logístico                        | Elevada    |
|  | • Implementar as <i>extended gateways</i>   | Alta       |

| Fatores críticos de sucesso  | Ações   | Prioridade         |
|--|---|--------------------|
| capacidade do lado de terra (em especial em Leixões)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Leixões</li> </ul>   | Alta               |
| Construção do terminal a -14,8 m(ZH) em Leixões  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concretizar um terminal de contentores a -14,8 m(ZH)</li> <li>Reformular o porto de pesca de Matosinhos com vista à sua modernização e melhoria de funcionamento</li> </ul>  | Elevada<br>Elevada |
| Melhoria das Acessibilidades Marítimas ao porto de Leixões   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prolongar o quebra-mar Norte do porto</li> <li>Aprofundar a bacia de manobra no anteporto e o canal de acesso ao porto</li> </ul>  | Elevada<br>Elevada |
| Reconversão do Terminal de Contentores Sul   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Reformular o Terminal de Contentores Sul</li> </ul>  | Elevada            |
| Articulação de todas as entidades (24/24)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Coordenar todas as entidades para garantir a prestação do serviço portuário de acordo com as necessidades do cliente</li> </ul>  | Alta               |
| Melhoria das Acessibilidades Marítimas ao porto de Viana do Castelo  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Assegurar a reposição de profundidades do porto de Viana do Castelo</li> <li>Executar a dragagem do canal de acesso aos estaleiros e da correspondente bacia de manobra</li> </ul>   | Elevada<br>Alta    |
| Renovação dos equipamentos de movimentação de carga no porto de Viana do Castelo                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Equacionar a(s) melhor(es) opção(ões) para a operação portuária do porto de Viana do Castelo</li> <li>Concessionar a operação portuária no porto de Viana do Castelo e/ou assegurar a melhoria da operacionalidade do porto</li> </ul> | Elevada<br>Elevada |
| Acessos rodoviários ao porto comercial de Viana do Castelo   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concretizar o novo acesso rodoviário entre o porto de Viana do Castelo e a A28 (nó do Neiva)</li> </ul>  | Elevada            |
| Rampa ro-ro em Viana do Castelo  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concessionar a operação portuária no porto de Viana do Castelo e/ou assegurar a melhoria da operacionalidade do porto</li> </ul>   | Elevada            |
| Gestão articulada da VND com terceiras entidades (nomeadamente EDP e agentes de desenvolvimento territorial) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Otimizar a articulação entre a APDL e a EDP</li> <li>Assegurar a criação de uma plataforma (fórum) de diálogo, articulação e concertação institucional e empresarial para o desenvolvimento da VND</li> </ul>                          | Alta<br>Alta       |
| Segurança da navegação (alargamento e aprofundamento do canal da VND)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concretizar as várias componentes do projeto DIW2020</li> <li>Assegurar a segurança e operacionalidade da navegação no rio Douro</li> </ul>  | Elevada<br>Alta    |
| Modernização das eclusas da VND  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concretizar as várias componentes do projeto DIW2020</li> </ul>  | Elevada            |
| Cais suplementares no rio Douro para os cruzeiros turísticos   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborar um plano orientador das infraestruturas e equipamentos na VND</li> </ul>  | Alta               |
| Navegação noturna na VND   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Concretizar as várias componentes do projeto DIW2020</li> </ul>  | Elevada            |

Resumo

O Plano de Ação está organizado em grupos de ações que correspondem ao tipo de intervenção pretendido e estes por sua vez estão arrumados em quatro grandes grupos - Ações Transversais, Porto de Leixões, Porto de Viana do Castelo e Via Navegável do Douro - ver figura seguinte.

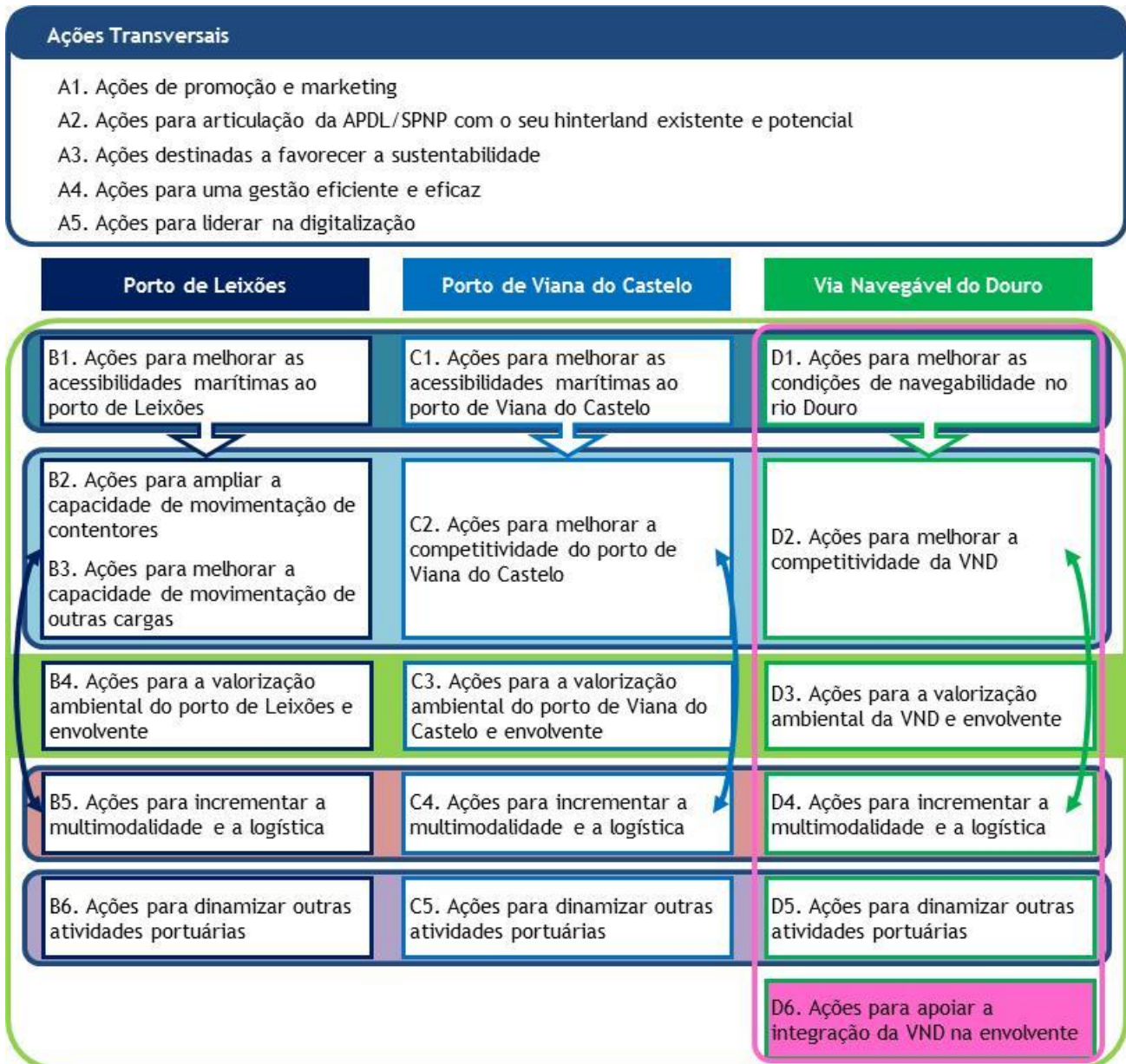


Figura 14 - Grupos de ações

Na tabela seguinte estão listadas todas as ações preconizadas para o desenvolvimento da APDL e das suas unidades de negócio, organizadas por grupos de ações. Além do nome da ação é também identificada a sua

relação com os OE e EEI, a prioridade e o(s) responsáveis pela sua execução. Em anexo são apresentadas as fichas completas de cada ação.

Tabela 21 - Ações por grupo de ações

| Ações Transversais   | OE                  | Prio-<br>ridade | Quem                                 | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|--|---------------------|-----------------|--------------------------------------|---------|----------------------|----------------|------------------|
| <b>A1. Ações de promoção e marketing</b>   |                     |                 |                                      |         |                      |                |                  |
| A1.1 Elaborar o plano comercial e de marketing da APDL e suas unidades de negócio  | OE1,<br>OE2,<br>OE3 | Alta            | APDL                                 | X       |                      |                |                  |
| A1.2 Envolver as comunidades portuárias na análise das vocações, possibilidades de complementaridade e valências futuras do SPNP | OE17                | Alta            | APDL c/<br>Comunidades Portuárias    |         |                      | X              |                  |
| A1.3 Envolver os concessionários na elaboração de uma estratégia de marketing para cada unidade de negócio                       | OE17                | Alta            | APDL c/<br>concessionários           |         |                      | X              |                  |
| A1.4 Rever a Marca e Logo da APDL/SPNP e unidades de negócio   | OE1                 | Média           | APDL                                 | X       |                      |                |                  |
| A1.5 Promover o SPNP para captar (e/ou consolidar) AEM e linhas regulares  | OE2                 | Alta            | APDL                                 | X       |                      |                |                  |
| <b>A2. Ações para articulação da APDL/SPNP com o seu <i>hinterland</i> existente e potencial</b>                                 |                     |                 |                                      |         |                      |                |                  |
| A2.1 Elaborar um estudo de avaliação do potencial de negócio e da dimensão do <i>hinterland</i> do SPNP                          | OE3                 | Média           | CCDR-N (ou AICEP)                    | X       |                      |                |                  |
| A2.2 Articular com a DGPM, CCDR e Municípios abrangidos a concretização dos Polos de Mar do Alto Minho e da AMP                  | OE7                 | Média           | APDL c/ DGPM,<br>Municípios e CCDR-N | X       |                      |                |                  |
| A2.3 Elaborar um estudo que identifique a melhor forma de o SPNP se posicionar como fator de desenvolvimento regional            | OE24                | Média           | APDL c/<br>CCDR-N, AMP e CIM         |         |                      |                | X                |
| A2.4 Acompanhar as estratégias de desenvolvimento do Noroeste Peninsular   | OE24                | Média           | APDL c/<br>CCDR-N (AECT)             |         |                      |                | X                |
| A2.5 Criar uma “assessoria” interna para a Relação com a envolvente  | OE25                | Alta            | APDL                                 |         |                      |                | X                |

## Resumo

| Ações Transversais  | OE   | Prio-<br>ridade | Quem   | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|---|------|-----------------|--|---------|----------------------|----------------|------------------|
| A2.6 Criar no portal da APDL um separador dedicado às relações com a envolvente e à valorização da relação “porto-cidade” | OE26 | Média           | APDL   |         |                      |                | X                |
| <b>A3. Ações destinadas a favorecer a sustentabilidade</b>  |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| A3.1 Pôr em prática um plano de ação (ou estratégia de gestão) para a gestão sustentável da APDL e SPNP                   | OE24 | Alta            | APDL   |         |                      |                | X                |
| A3.2 Adequar os tarifários para favorecer a captação de procura   | OE22 | Alta            | APDL   |         |                      | X              |                  |
| A3.3 Elaborar um plano operacional e/ou de concessões que contemple melhorias de produtividade                            | OE22 | Alta            | APDL   |         |                      | X              |                  |
| A3.4 Assegurar a medição da qualidade dos serviços e da satisfação do Cliente   | OE26 | Média           | APDL   |         |                      |                | X                |
| A3.5 Elaborar um manual de procedimentos ambientais   | OE11 | Média           | APDL c/<br>concessionários                             |         | X                    |                |                  |
| A3.6 Apostar nas matérias ambientais para que o SPNP seja reconhecido como um exemplo                                     | OE12 | Baixa           | APDL   |         | X                    |                |                  |
| A3.7 Criar um grupo de trabalho para aproveitar oportunidades de financiamento  | OE23 | Média           | APDL c/<br>entidades<br>parceiras (I&D e<br>indústria) |         |                      | X              |                  |
| <b>A4. Ações para uma gestão eficiente e eficaz</b>   |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| A4.1 Rever o modelo de gestão da APDL   | OE18 | Elevada         | APDL   |         |                      | X              |                  |
| A4.2 Monitorizar e acompanhar a mudança organizacional  | OE18 | Elevada         | APDL   |         |                      | X              |                  |
| A4.3 Elaborar uma política de gestão de Recursos Humanos e respetivos planos  | OE18 | Alta            | APDL   |         |                      | X              |                  |
| A4.4 Coordenar todas as entidades para garantir a prestação do serviço portuário de acordo com as necessidades do cliente | OE18 | Alta            | APDL   |         |                      | X              |                  |
| A4.5 Identificar os serviços que ainda poderão vir a ser concessionados no SPNP   | OE19 | Média           | APDL   |         |                      | X              |                  |

| Ações Transversais   | OE   | Prio-<br>ridade | Quem | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|--|------|-----------------|------|---------|----------------------|----------------|------------------|
| A4.6 Promover concessões ou parcerias para gestão de infraestruturas e equipamentos não relacionados com a movimentação de mercadorias | OE20 | Baixa           | APDL |         |                      | X              |                  |
| A4.7 Promover outros negócios de carácter portuário e não portuário  | OE20 | Média           | APDL |         |                      | X              |                  |
| <b>A5. Ações para liderar na digitalização</b>   |      |                 |      |         |                      |                |                  |
| A5.1 Elaborar um plano para potenciar a utilização de tecnologias de informação nas diferentes etapas da cadeia logística              | OE16 | Alta            | APDL |         | X                    |                |                  |
| A5.2 Elaborar um Plano Diretor para os sistemas e tecnologias de informação  | OE21 | Alta            | APDL |         |                      | X              |                  |
| A5.3 Desenvolver as TIC para responder à progressiva digitalização   | OE5  | Alta            | APDL | X       |                      |                |                  |
| A5.4 Melhorar os sistemas de recolha de informação   | OE21 | Alta            | APDL |         |                      | X              |                  |

| Ações Porto de Leixões  | OE  | Prio-<br>ridade | Quem                          | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|---|-----|-----------------|-------------------------------|---------|----------------------|----------------|------------------|
| <b>B1. Ações para melhorar as acessibilidades marítimas ao porto de Leixões</b> |     |                 |                               |         |                      |                |                  |
| B1.1 Prolongar o quebra-mar Norte do porto                                      | OE8 | Elevada         | APDL                          |         | X                    |                |                  |
| B1.2 Aprofundar a bacia de manobra no anteporto e o canal de acesso ao porto    | OE8 | Elevada         | APDL                          |         | X                    |                |                  |
| <b>B2. Ações para ampliar a capacidade de movimentação de contentores</b>       |     |                 |                               |         |                      |                |                  |
| B2.1 Reformular o Terminal de Contentores Sul                                   | OE8 | Elevada         | TCL                           |         | X                    |                |                  |
| B2.2 Concretizar um terminal de contentores a -14,8 m(ZH)                       | OE8 | Elevada         | APDL c/ futuro concessionário |         | X                    |                |                  |
| <b>B3. Ações para melhorar a capacidade de movimentação de outras cargas</b>    |     |                 |                               |         |                      |                |                  |
| B3.1 *(alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017 )          |     |                 |                               |         |                      |                |                  |

## Resumo

| Ações<br>Porto de Leixões  | OE   | Prio-<br>ridade | Quem   | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|--|------|-----------------|--|---------|----------------------|----------------|------------------|
| B3.2 Aumentar, se viável, a eficiência da movimentação de granéis agroalimentares  | OE8  | Média           | SdL e TCGL                                   |         | X                    |                |                  |
| B3.3 *(alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017 )   |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| B3.4 Reformular o atual Terminal de Contentores Norte  | OE8  | Elevada         | Concessionário                               |         | X                    |                |                  |
| B3.5 *(alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017 )   |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| <b>B4. Ações para a valorização ambiental do porto de Leixões e envolvente</b>   |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| B4.1 Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente e promover um Sistema de Certificação Ambiental do porto de Leixões | OE11 | Elevada         | APDL   |         | X                    |                |                  |
| B4.2 Assegurar a minimização dos problemas ambientais existentes no porto de Leixões                                     | OE11 | Elevada         | APDL c/<br>concessionários                   |         | X                    |                |                  |
| B4.3 Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades do porto de Leixões                      | OE11 | Média           | APDL c/<br>concessionários                   |         | X                    |                |                  |
| B4.4 Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios no porto de Leixões                | OE12 | Média           | APDL c/<br>fornecedor de<br>energia elétrica |         | X                    |                |                  |
| B4.5 Avaliar a viabilidade de posicionar Leixões como plataforma de <i>bunkering</i> de GNL                              | OE12 | Média           | APDL c/<br>Petrogal                          |         | X                    |                |                  |
| <b>B5. Ações para incrementar a multimodalidade e a logística</b>  |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| B5.1 Implementar as <i>extended gateways</i>   | OE15 | Alta            | APDL   |         | X                    |                |                  |
| B5.2 Identificar com a CM de Matosinhos as possibilidades de expansão/criação de áreas de apoio logístico                | OE14 | Elevada         | APDL c/ CM<br>Matosinhos                     |         | X                    |                |                  |
| B5.3 Elaborar o plano de marketing e divulgação da PLL   | OE4  | Alta            | APDL c/ Abacus                               | X       |                      |                |                  |
| B5.4 Concessionar a exploração e funcionamento da PLL  | OE19 | Média           | APDL   |         |                      | X              |                  |

| Ações<br>Porto de Leixões                                    |   | OE   | Prio-<br>ridade | Quem   | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|--|---|------|-----------------|--|---------|----------------------|----------------|------------------|
| B5.5   | Concretizar e estabelecer protocolos de cooperação com plataformas logísticas e portos secos                  | OE4  | Média           | APDL c/<br>Zaldesa e<br>outras<br>plataformas      | X       |                      |                |                  |
| B5.6   | Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Leixões                         | OE15 | Alta            | APDL c/ IP   |         | X                    |                |                  |
| <b>B6. Ações para dinamizar outras atividades portuárias</b> |   |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| B6.1   | Reformular o porto de pesca de Leixões com vista à sua modernização e melhoria de funcionamento               | OE13 | Elevada         | APDL c/<br>Docapesca e<br>futuro<br>concessionário |         | X                    |                |                  |
| B6.2   | Elaborar um novo Plano de Negócios do terminal de Cruzeiros de Leixões para apoiar a sua gestão e valorização | OE20 | Média           | APDL   |         |                      | X              |                  |
| B6.3   | Avaliar a concessão da atividade de cruzeiros em Leixões  | OE20 | Média           | APDL   |         |                      | X              |                  |
| B6.4   | Lançar as concessões do porto e doca de recreio de Leixões  | OE20 | Média           | APDL   |         |                      | X              |                  |

| Ações<br>Porto de Viana do Castelo   |  | OE   | Prio-<br>ridade | Quem                | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|--|--|------|-----------------|---------------------|---------|----------------------|----------------|------------------|
| <b>C1. Ações para melhorar as acessibilidades marítimas ao porto de Viana do Castelo</b> |  |      |                 |                     |         |                      |                |                  |
| C1.1   | Assegurar a reposição de profundidades do porto de Viana do Castelo                          | OE9  | Elevada         | APDL                |         | X                    |                |                  |
| C1.2   | Executar a dragagem do canal de acesso aos estaleiros e da correspondente bacia de manobra   | OE9  | Alta            | APDL c/<br>West Sea |         | X                    |                |                  |
| <b>C2. Ações para melhorar a competitividade do porto</b>                                |  |      |                 |                     |         |                      |                |                  |
| C2.1   | Equacionar a(s) melhor(es) opção(ões) para a operação portuária do porto de Viana do Castelo | OE19 | Elevada         | APDL                |         |                      | X              |                  |



## Resumo

| Ações<br>Porto de Viana do Castelo  |   | OE   | Prio-<br>ridade | Quem  | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|---|---|------|-----------------|---|---------|----------------------|----------------|------------------|
| C2.2  | Concessionar a operação portuária no porto de Viana do Castelo e/ou assegurar a melhoria da operacionalidade do porto                           | OE9  | Elevada         | APDL c/<br>eventual<br>concessionário               |         | X                    |                |                  |
| C2.3  | Elaborar o estudo de mercado e de viabilidade do aproveitamento do cais do Bugio  | OE9  | Baixa           | APDL c/<br>Enercon                                  |         | X                    |                |                  |
| <b>C3. Ações para a valorização ambiental do porto de Viana do Castelo e envolvente</b> |   |      |                 |   |         |                      |                |                  |
| C3.1  | Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente do porto de Viana do Castelo  | OE11 | Alta            | APDL  |         | X                    |                |                  |
| C3.2  | Proceder às adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias à valorização ambiental do porto de Viana do Castelo                       | OE11 | Alta            | APDL  |         | X                    |                |                  |
| C3.3  | Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades do porto de Viana do Castelo   | OE11 | Média           | APDL c/<br>concessionários                          |         | X                    |                |                  |
| C3.4  | Elaborar a análise de incidências ambientais na Rede Natura 2000 dos cenários de desenvolvimento do porto de Viana do Castelo                   | OE11 | Alta            | APDL c/<br>concessionários                          |         | X                    |                |                  |
| C3.5  | Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios no porto de Viana do Castelo                                   | OE12 | Média           | APDL c/<br>fornecedor de<br>energia elétrica        |         | X                    |                |                  |
| <b>C4. Ações para incrementar a multimodalidade e a logística</b>                       |   |      |                 |   |         |                      |                |                  |
| C4.1  | Concretizar o novo acesso rodoviário entre o porto de Viana do Castelo e a A28 (nó do Neiva)  | OE15 | Elevada         | APDL c/ IP e CM<br>Viana do<br>Castelo              |         | X                    |                |                  |
| C4.2  | Identificar o potencial logístico existente na envolvente do porto de Viana do Castelo e estruturar uma "rede de polos logísticos do Alto Minho | OE14 | Média           | CM Viana do<br>Castelo, CIM<br>Alto Minho e<br>APDL |         | X                    |                |                  |
| C4.3  | Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Viana do Castelo  | OE15 | Média           | APDL c/ IP  |         | X                    |                |                  |
| <b>C5. Ações para dinamizar outras atividades portuárias</b>                            |   |      |                 |   |         |                      |                |                  |
| C5.1  | Melhorar as infraestruturas de apoio à atividade da pesca no porto de Viana do Castelo  | OE13 | Baixa           | Docapesca c/<br>APDL e DGRM                         |         | X                    |                |                  |

| Ações<br>Porto de Viana do Castelo |  | OE   | Prio-<br>ridade | Quem   | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|------------------------------------|--|------|-----------------|--|---------|----------------------|----------------|------------------|
| C5.2                               | Elaborar o modelo de negócio e assegurar as infraestruturas de apoio aos cruzeiros em Viana do Castelo | OE15 | Média           | APDL c/ CM Viana do Castelo e CIM Alto Minho |         | X                    |                |                  |
| C5.3                               | Lançar as concessões das docas de recreio de Viana do Castelo  | OE20 | Média           | APDL   |         |                      | X              |                  |

| Ações<br>Via Navegável do Douro  |   | OE   | Prio-<br>ridade | Quem                          | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|--|---|------|-----------------|-------------------------------|---------|----------------------|----------------|------------------|
| <b>D1. Ações para melhorar as condições de navegabilidade no rio Douro</b> |   |      |                 |                               |         |                      |                |                  |
| D1.1   | Concretizar as várias componentes do projeto DIW2020  | OE10 | Elevada         | APDL (c/ EDP para as eclusas) |         | X                    |                |                  |
| D1.2   | Assegurar a transposição das diretivas relativas às vias de navegação interior  | OE10 | Alta            | DGRM c/ APDL                  |         | X                    |                |                  |
| D1.3   | Assegurar a segurança e operacionalidade da navegação no rio Douro  | OE10 | Alta            | APDL c/ Capitania             |         | X                    |                |                  |
| D1.4   | Elaborar o manual de boas práticas/conduta para a navegação e eclusagem na VND  | OE10 | Média           | APDL                          |         | X                    |                |                  |
| D1.5   | Elaborar um plano orientador das infraestruturas e equipamentos na VND  | OE10 | Média           | APDL                          |         | X                    |                |                  |
| <b>D2. Ações para melhorar a competitividade da VND</b>                    |   |      |                 |                               |         |                      |                |                  |
| D2.1   | Rever o Regulamento da VND  | OE18 | Alta            | APDL                          |         |                      | X              |                  |
| D2.2   | Otimizar a articulação entre a APDL e a EDP   | OE18 | Alta            | APDL c/ EDP                   |         |                      | X              |                  |
| D2.3   | Assegurar a criação de uma plataforma (fórum) de diálogo, articulação e concertação institucional e empresarial para o desenvolvimento da VND | OE27 | Alta            | CCDR-N c/ APDL                |         |                      |                | X                |
| D2.4   | Identificar as possibilidades de concessão dos cais de escala da VND para uso público   | OE19 | Média           | APDL                          |         |                      | X              |                  |

## Resumo

| Ações<br>Via Navegável do Douro   | OE   | Prio-<br>ridade | Quem   | Negócio | Infra/infraestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|---|------|-----------------|--|---------|----------------------|----------------|------------------|
| <b>D3. Ações para a valorização ambiental da VND e envolvente</b>   |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| D3.1 Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente da VND e suas infraestruturas portuárias   | OE11 | Alta            | APDL   |         | X                    |                |                  |
| D3.2 Proceder às adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias à valorização ambiental da VND e suas infraestruturas portuárias  | OE11 | Alta            | APDL   |         | X                    |                |                  |
| D3.3 Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades da VND  | OE11 | Média           | APDL c/<br>concessionários                   |         | X                    |                |                  |
| D3.4 Elaborar a análise de incidências ambientais das propostas de criação de infraestruturas de apoio à navegação na VND em locais classificados como Parque Natural ou Rede Natura 2000 | OE12 | Média           | APDL   |         | X                    |                |                  |
| D3.5 Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios nos principais cais da VND  | OE12 | Média           | APDL c/<br>fornecedor de<br>energia elétrica |         | X                    |                |                  |
| D3.6 Avaliar a viabilidade de abastecimento dos navios com GNL no cais de Lamego (e/ou outros cais da VND)  | OE12 | Média           | APDL c/<br>Petrogal                          |         | X                    |                |                  |
| <b>D4. Ações para incrementar a multimodalidade e a logística</b>   |      |                 |  |         |                      |                |                  |
| D4.1 Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades à VND e suas infraestruturas portuárias  | OE15 | Média           | APDL c/ IP                                   |         | X                    |                |                  |
| D4.2 Elaborar o estudo de identificação do potencial logístico existente na envolvente da VND   | OE14 | Média           | APDL c/<br>CCDR-N, CIM e<br>Municípios       |         | X                    |                |                  |
| D4.3 Avaliar a viabilidade de criação de uma plataforma intermodal no Pocinho (ou em localização alternativa)   | OE15 | Baixa           | IP c/ APDL                                   |         | X                    |                |                  |
| D4.4 Identificar as necessidades de oferta de serviços complementares e de apoio em terra ao turismo de passageiros na VND  | OE15 | Média           | APDL c/ CP e<br>Municípios                   |         | X                    |                |                  |

| Ações<br>Via Navegável do Douro  | OE   | Prio-<br>ridade | Quem                       | Negócio | Infra/infoestrutura | Gestão interna | Sustentabilidade |
|--|------|-----------------|----------------------------|---------|---------------------|----------------|------------------|
| <b>D5. Ações para dinamizar outras atividades portuárias</b>   |      |                 |                            |         |                     |                |                  |
| D5.1 Melhorar as infraestruturas de apoio à atividade da pesca ao longo da VND                                   | OE13 | Baixa           | Docapesca c/ APDL (e DGRM) |         | X                   |                |                  |
| D5.2 Lançar as concessões dos núcleos de apoio ao recreio ao longo da VND  | OE20 | Média           | APDL                       |         |                     | X              |                  |
| <b>D6. Ações para apoiar a integração da VND na envolvente</b>   |      |                 |                            |         |                     |                |                  |
| D6.1 Dinamizar a articulação da VND com o desenvolvimento territorial e turístico da região                      | OE6  | Alta            | ERTPN                      | X       |                     |                |                  |
| D6.2 Suscitar a elaboração de um programa regional com foco no turismo / ordenamento / ambiente do vale do Douro | OE6  | Média           | CCDR-N c/ CIM              | X       |                     |                |                  |
| D6.3 Suscitar a atualização e/ou elaboração dos Programas de Albufeiras de Águas Públicas                        | OE6  | Baixa           | APA / ARH Norte            | X       |                     |                |                  |

Como se pode confirmar na tabela acima, a responsabilidade pela execução da maioria das ações para o desenvolvimento da APDL e das suas unidades de negócio que integram o SPNP caberá à APDL, individualmente (44 ações das 93) ou em parceria com outras entidades (36 ações). As 13 ações restantes serão da responsabilidade de outras entidades como os diversos concessionários atuais (Docapesca, SdL, TCGL e TCL) e futuros e entidades públicas como a APA/ARH Norte, a CCDR-N (ou AICEP), as CIM, a DGRM, a ERTPN, a IP e os Municípios, podendo a APDL ser um parceiro nalgumas destas ações, nomeadamente como *landlord* ou potencial interessado, apesar de não ter responsabilidade direta pela sua concretização.

Analisando as prioridades por EEI e unidade de negócio (ver figuras seguintes), pode concluir-se que as ações com prioridade elevada correspondem na quase globalidade ao EEI “Infra/infoestrutura” e a maior parte ao porto de Leixões, cabendo ao EEI “Gestão Interna” as restantes, relacionadas com o modelo de gestão da APDL e com a tomada de decisão sobre o porto de Viana do Castelo.

Esta distribuição confirma que as grandes prioridades da APDL e do seu sistema portuário são sobretudo infraestruturais, sendo o porto de Leixões o que revela maiores necessidades de intervenção. Confirma também a necessidade de tomar medidas prioritárias relacionadas com a gestão interna da APDL.

A análise acima é reforçada pela distribuição das ações com prioridade alta que na maior parte estão repartidas pelos EEI “Infra/infoestrutura” e “Gestão Interna”, seguidos pelos EEI “Negócio” e

Resumo

“Sustentabilidade”. Na atribuição por unidades de negócio quase metade, sobretudo relacionadas com a gestão interna, dizem respeito à APDL, a que se segue a VND e os portos de Leixões e Viana do Castelo.

|  | Elevada                                | Alta  | Média   | Baixa  | Total  |
|--|--|---|---|--|--|
| Negócio /<br>Consolidação e<br>diversificação do<br>negócio                        |  | 5<br>APDL: 3<br>Leixões: 1<br>VND: 1              | 6<br>APDL: 3<br>Leixões: 1<br>VND: 2              |  | 11<br>APDL: 6<br>Leixões: 2<br>VND: 3                |
| Infraestrutura /<br>Desenvolvimento das<br>infraestruturas e da<br>intermodalidade | 12<br>Leixões: 8<br>Viana: 3<br>VND: 1 | 13<br>APDL: 1<br>Leixões: 3<br>Viana: 4<br>VND: 5 | 20<br>APDL: 1<br>Leixões: 5<br>Viana: 5<br>VND: 8 | 7<br>APDL: 1<br>Leixões: 2<br>Viana: 2<br>VND: 2 | 51<br>APDL: 3<br>Leixões: 18<br>Viana: 14<br>VND: 16 |
| Gestão Interna /<br>Aumento da coesão<br>interna                                   | 3<br>APDL: 2<br>Viana: 1               | 10<br>APDL: 8<br>VND: 2                           | 10<br>APDL: 3<br>Leixões: 4<br>Viana: 1<br>VND: 2 | 1<br>APDL: 1                                     | 24<br>APDL: 14<br>Leixões: 4<br>Viana: 2<br>VND: 4   |
| Sustentabilidade /<br>Sustentabilidade e<br>integração com a<br>envolvente         |  | 3<br>APDL: 2<br>VND: 1                            | 4<br>APDL: 4                                      |  | 7<br>APDL: 6<br>VND: 1                               |
| <b>TOTAL</b>   | <b>15</b>                              | <b>31</b>   | <b>39</b>   | <b>8</b>   | <b>93</b>  |

Figura 15 - Prioridades por Eixo Estratégico de Intervenção

|                           | Elevada   | Alta      | Média     | Baixa    | Total     |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| APDL                      | 2         | 14        | 11        | 2        | 29        |
| Porto de Leixões          | 8         | 4         | 10        | 2        | 24        |
| Porto de Viana do Castelo | 4         | 4         | 6         | 2        | 16        |
| Via Navegável do Douro    | 1         | 9         | 12        | 2        | 24        |
| <b>TOTAL</b>              | <b>15</b> | <b>31</b> | <b>39</b> | <b>8</b> | <b>93</b> |

Figura 16 - Prioridades por Unidade de Negócio

| Ações:   | Prioridade: | Elevada   | Alta      | Média     | Baixa    | Total     |
|--|-------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| de promoção e marketing (A1)   |             |           | 4         | 1         |          | 5         |
| para articulação da APDL/SPNP com o seu hinterland existente e potencial (A2)                |             |           | 1         | 5         |          | 6         |
| destinadas a favorecer a sustentabilidade (A3)   |             |           | 3         | 3         | 1        | 7         |
| para uma gestão eficiente e eficaz (A4)  |             | 2         |           | 2         | 1        | 5         |
| para liderar na digitalização (A5)   |             |           | 4         |           |          | 4         |
| para melhorar as acessibilidades marítimas aos portos e a navegabilidade na VND (B1, C1, D1) |             | 4         | 4         | 1         |          | 9         |
| para melhorar a competitividade dos portos e VND (B2, B3, C2, D2)                            |             | 4         | 4         | 3         | 3        | 14        |
| para a valorização ambiental dos portos e VND e das respectivas envolventes (B4, C3, D3)     |             | 2         | 5         | 9         |          | 16        |
| para incrementar a multimodalidade e a logística (B5, C4, D4)                                |             | 2         | 3         | 7         | 1        | 13        |
| para dinamizar outras atividades portuárias (B6, C5, D5)                                     |             | 1         | 2         | 6         | 2        | 11        |
| para apoiar a integração da VND na envolvente (D6)   |             |           | 1         | 2         |          | 3         |
| <b>TOTAL</b>   |             | <b>15</b> | <b>31</b> | <b>39</b> | <b>8</b> | <b>93</b> |

Figura 17 - Prioridade por grupos de ações

Nas tabelas seguintes apresenta-se o cronograma de execução das ações propostas, distribuído por Ações transversais (APDL) e unidades de negócio: portos de Leixões e de Viana do Castelo e via navegável do Douro.

Tabela 22 - Ações Transversais

| N.º  | Nome  | data Início | data Fim | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|------|---|-------------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| A1.1 | Elaborar o plano comercial e de marketing da APDL e suas unidades de negócio  | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A1.2 | Envolver as comunidades portuárias na análise das vocações, possibilidades de complementaridade e valências futuras do SPNP       | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A1.3 | Envolver os concessionários na elaboração de uma estratégia de marketing para cada unidade de negócio                             | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A1.4 | Rever a Marca e Logo da APDL/SPNP e unidades de negócio   | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A1.5 | Promover o SPNP para captar (e/ou consolidar) AEM e linhas regulares  | 2017        | 2026     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |
| A2.1 | Elaborar um estudo de avaliação do potencial de negócio e da dimensão do hinterland do SPNP                                       | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A2.2 | Articular com a DGPM, CCDR e Municípios abrangidos a concretização dos Polos de Mar do Alto Minho e da AMP                        | 2017        | 2019     | █    | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |
| A2.3 | Elaborar um estudo que identifique a melhor forma de o SPNP se posicionar como fator de desenvolvimento regional                  | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A2.4 | Acompanhar as estratégias de desenvolvimento do Noroeste Peninsular   | 2018        | 2026     |      | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |
| A2.5 | Criar uma "assessoria" interna para a Relação com a envolvente  | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A2.6 | Criar no portal da APDL um separador dedicado às relações com a envolvente e à valorização da relação "porto-cidade"              | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A3.1 | Pôr em prática um plano de ação (o u estratégia de gestão) para a gestão sustentável da APDL e SPNP                               | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A3.2 | Adequar os tarifários para favorecer a captação de procura  | 2017        | 2026     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |
| A3.3 | Elaborar um plano operacional e/ou de concessões que contemple melhorias de produtividade   | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A3.4 | Assegurar a medição da qualidade dos serviços e da satisfação do Cliente  | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A3.5 | Elaborar um manual de procedimentos ambientais  | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A3.6 | Apostar nas matérias ambientais para que o SPNP seja reconhecido como um exemplo  | 2017        | 2026     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |
| A3.7 | Criar um grupo de trabalho para aproveitar oportunidades de financiamento   | 2017        | 2026     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |
| A4.1 | Rever o modelo de gestão da APDL  | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A4.2 | Monitorização e Acompanhamento da Mudança Organizacional  | 2018        | 2019     |      | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |
| A4.3 | Elaborar uma política de gestão de Recursos Humanos e respetivos planos   | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A4.4 | Coordenar todas as entidades para garantir a prestação do serviço portuário de acordo com as necessidades do cliente              | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A4.5 | Identificar os serviços que ainda poderão vir a ser concessionados no SPNP  | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A4.6 | Promover concessões ou parcerias para gestão de infraestruturas e equipamentos não relacionados com a movimentação de mercadorias | 2018        | 2020     |      | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |
| A4.7 | Promover outros negócios de carácter portuário e não portuário  | 2017        | 2026     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |
| A5.1 | Elaborar um plano para potenciar a utilização de tecnologias de informação nas diferentes etapas da cadeia logística              | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A5.2 | Elaborar um Plano Diretor para os sistemas e tecnologias de informação  | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| A5.3 | Desenvolver as TIC para responder à progressiva digitalização   | 2017        | 2026     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |
| A5.4 | Melhorar os sistemas de recolha de informação   | 2017        | 2026     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |

|   |         |   |                      |   |                |   |                  |
|---|---------|---|----------------------|---|----------------|---|------------------|
| █ | Negócio | █ | Infra/infraestrutura | █ | Gestão interna | █ | Sustentabilidade |
|---|---------|---|----------------------|---|----------------|---|------------------|

Tabela 23 - Ações Porto de Leixões

| N.º  | Nome  | data Início | data Fim | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|------|---|-------------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| B1.1 | Prolongar o quebra-mar Norte do porto   | 2017        | 2020     | █    | █    | █    | █    |      |      |      |      |      |      |
| B1.2 | Aprofundar a bacia de manobra no anteporto e o canal de acesso ao porto   | 2017        | 2021     | █    | █    | █    | █    | █    |      |      |      |      |      |
| B2.1 | Reformular o Terminal de Contentores Sul  | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B2.2 | Concretizar um terminal de contentores a -14,8m(ZH)   | 2017        | 2024     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |      |      |
| B3.1 |   |             |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B3.2 | Aumentar, se viável, a eficiência da movimentação de granéis agroalimentares  | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B3.3 |   |             |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B3.4 | Reformular o atual Terminal de Contentores Norte  | 2025        | 2025     |      | █    | █    | █    |      |      |      |      | █    |      |
| B3.5 |   |             |          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B4.1 | Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente e promover um Sistema de Certificação Ambiental do porto de Leixões | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B4.2 | Assegurar a minimização dos problemas ambientais existentes no porto de Leixões                                     | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B4.3 | Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades do porto de Leixões                      | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B4.4 | Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios no porto de Leixões                | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B4.5 | Avaliar a viabilidade de posicionar Leixões como plataforma de <i>bunkering</i> de GNL                              | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B5.1 | Implementar as <i>extended gateways</i>   | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B5.2 | Identificar com a CM de Matosinhos as possibilidades de expansão/criação de áreas de apoio logístico                | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B5.3 | Elaborar o plano de marketing e divulgação da PLL   | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B5.4 | Concessionar a exploração e o funcionamento da PLL  | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B5.5 | Concretizar e estabelecer protocolos de cooperação com plataformas logísticas e portos secos                        | 2017        | 2019     | █    | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |
| B5.6 | Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Leixões                               | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B6.1 | Reformular o porto de pesca de Matosinhos com vista à sua modernização e melhoria de funcionamento                  | 2017        | 2019     | █    | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |
| B6.2 | Elaborar um novo Plano de Negócios do terminal de Cruzeiros de Leixões  | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B6.3 | Avaliar a concessão da actividade de cruzeiros em Leixões   | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| B6.4 | Lançar as concessões do porto e doca de recreio de Leixões  | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |

|   |         |   |                      |   |                |   |                  |
|---|---------|---|----------------------|---|----------------|---|------------------|
| █ | Negócio | █ | Infra/infraestrutura | █ | Gestão interna | █ | Sustentabilidade |
|---|---------|---|----------------------|---|----------------|---|------------------|



Tabela 24 - Ações Porto de Viana do Castelo

| N.º  | Nome   | data Início | data Fim | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|------|--|-------------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| C1.1 | Assegurar a reposição de profundidades do porto de Viana do Castelo  | 2017        | 2026     | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    | █    |
| C1.2 | Executar a dragagem do canal de acesso aos estaleiros e da correspondente bacia de manobra   | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C2.1 | Equacionar a(s) melhor(es) opção(ões) para a operação portuária do porto de Viana do Castelo   | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C2.2 | Concessionar a operação portuária no porto de Viana do Castelo e/ou assegurar a melhoria da operabilidade do porto                               | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C2.3 | Elaborar o estudo de mercado e de viabilidade do aproveitamento do cais do Bugio   | 2019        | 2019     |      |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |
| C3.1 | Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente do porto de Viana do Castelo   | 2017        | 2017     | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C3.2 | Proceder às adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias à valorização ambiental do porto de Viana do Castelo                        | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C3.3 | Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades do porto de Viana do Castelo  | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C3.4 | Elaborar a análise de incidências ambientais na Rede Natura 2000 dos cenários de desenvolvimento do porto de Viana do Castelo                    | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C3.5 | Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios no porto de Viana do Castelo                                    | 2018        | 2018     |      | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C4.1 | Concretizar o novo acesso rodoviário entre o porto de Viana do Castelo e a A28 (nó do Neiva)   | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C4.2 | Identificar o potencial logístico existente na envolvente do porto de Viana do Castelo e estruturar uma "rede de polos logísticos do Alto Minho" | 2018        | 2019     |      | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |
| C4.3 | Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Viana do Castelo   | 2018        | 2019     |      | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |
| C5.1 | Melhorar as infraestruturas de apoio à atividade da pesca no porto de Viana do Castelo   | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| C5.2 | Elaborar o modelo de negócio e assegurar as infraestruturas de apoio aos cruzeiros em Viana do Castelo   | 2018        | 2020     |      | █    | █    | █    |      |      |      |      |      |      |
| C5.3 | Lançar as concessões das docas de recreio de Viana do Castelo  | 2017        | 2018     | █    | █    |      |      |      |      |      |      |      |      |

|   |         |   |                      |   |                |   |                  |
|---|---------|---|----------------------|---|----------------|---|------------------|
| █ | Negócio | █ | Infra/infraestrutura | █ | Gestão interna | █ | Sustentabilidade |
|---|---------|---|----------------------|---|----------------|---|------------------|

Tabela 25 - Ações Via Navegável do Douro

| N.º  | Nome   | data Início | data Fim | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|------|--|-------------|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| D1.1 | Concretizar as várias componentes do projeto DIW2020   | 2017        | 2020     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D1.2 | Assegurar a transposição das diretivas relativas às vias de navegação interior   | 2017        | 2017     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D1.3 | Assegurar a segurança e operacionalidade da navegação no rio Douro   | 2017        | 2017     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D1.4 | Elaborar o manual de boas práticas/condução para a navegação e eclusagem na VND  | 2018        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D1.5 | Elaborar um plano orientador das infraestruturas e equipamentos na VND   | 2018        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D2.1 | Rever o Regulamento da VND   | 2017        | 2017     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D2.2 | Otimizar a articulação entre a APDL e a EDP  | 2017        | 2017     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D2.3 | Assegurar a criação de uma plataforma (fórum) de diálogo, articulação e concertação institucional e empresarial para o desenvolvimento da VND  | 2017        | 2026     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D2.4 | Identificar as possibilidades de concessão dos cais de escala da VND para uso público  | 2018        | 2019     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D3.1 | Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente da VND e suas infraestruturas portuárias   | 2017        | 2017     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D3.2 | Proceder às adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias à valorização ambiental da VND e suas infraestruturas portuárias  | 2017        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D3.3 | Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades da VND  | 2018        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D3.4 | Elaborar a análise de incidências ambientais das propostas de criação de infraestruturas de apoio à navegação na VND em locais classificados como Parque Natural ou Rede Natura 2000 | 2017        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D3.5 | Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios nos principais cais da VND  | 2018        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D3.6 | Avaliar a viabilidade de abastecimento dos navios com GNL no cais de Lamego (e/ou outros cais da VND)  | 2018        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D4.1 | Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades à VND e suas infraestruturas portuárias  | 2018        | 2019     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D4.2 | Elaborar o estudo de identificação do potencial logístico existente na envolvente da VND   | 2018        | 2019     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D4.3 | Avaliar a viabilidade de criação de uma plataforma intermodal no Pocinho (ou em localização alternativa)   | 2018        | 2020     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D4.4 | Identificar as necessidades de oferta de serviços complementares e de apoio em terra ao turismo de passageiros na VND  | 2017        | 2019     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D5.1 | Melhorar as infraestruturas de apoio à atividade da pesca ao longo da VND  | 2018        | 2019     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D5.2 | Lançar as concessões dos núcleos de apoio ao recreio ao longo da VND   | 2017        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D6.1 | Dinamizar a articulação da VND com o desenvolvimento territorial e turístico da região   | 2017        | 2020     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D6.2 | Suscitar a elaboração de um programa regional com foco no turismo / ordenamento / ambiente do vale do Douro  | 2017        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| D6.3 | Suscitar a atualização e/ou elaboração dos Programas de Albufeiras de Águas Públicas   | 2017        | 2018     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

|  |         |  |                      |  |                |  |                  |
|--|---------|--|----------------------|--|----------------|--|------------------|
|  | Negócio |  | Infra/infraestrutura |  | Gestão interna |  | Sustentabilidade |
|--|---------|--|----------------------|--|----------------|--|------------------|

### Planos de ação específicos

No âmbito do Plano Estratégico, e além do Plano de Marketing Estratégico e do Plano de Comunicação que fazem parte dos elementos de apoio à sua concretização e divulgação, são aqui destacados três planos de ação específicos que enquadram e estruturam um conjunto de ações de forma a facilitar a sua gestão:

- Plano de ação para a gestão sustentável da APDL e SPNP

## Resumo

---

- Plano diretor para os sistemas de informação
- Plano de ação para a intermodalidade e a logística

### **Plano de Ação (ou estratégia de gestão) para a Gestão Sustentável da APDL e SPNP**

Um porto sustentável é aquele cuja autoridade portuária trabalha em conjunto com os utilizadores do porto, de forma proactiva e assente numa estratégia de crescimento verde, no respeito pela natureza e na participação dos *stakeholders*, partindo de uma visão de longo prazo para a área onde se localiza e da sua posição privilegiada na cadeia logística para assegurar um desenvolvimento que antecipa as necessidades das gerações futuras, para o seu benefício e a prosperidade da região em que se insere<sup>1</sup>.

Neste Plano a preocupação com a sustentabilidade reflete-se na definição do EEI “Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente” e nos OE que o integram, bem como na identificação no Plano de Ação de um conjunto de ações especificamente destinadas a favorecer a sustentabilidade.

De entre estas ações destacam-se as seguintes:

- Uma ação “chapéu” destinada a enquadrar e assegurar a concretização das restantes:
  - A3.1 Pôr em prática um plano de ação (ou estratégia de gestão) para a gestão sustentável da APDL e SPNP
- Ações destinadas a promover o crescimento verde como motor económico:
  - A3.2 Adequar os tarifários para favorecer a captação de procura
  - A3.3 Elaborar um plano operacional e/ou de concessões que contemple melhorias de produtividade
  - A3.4 Assegurar a medição da qualidade dos serviços e da satisfação do Cliente
  - A3.7 Criar um grupo de trabalho para aproveitar oportunidades de financiamento
- Ações destinadas a reforçar a importância do pilar ambiental da sustentabilidade:
  - A3.5 Elaborar um manual de procedimentos ambientais
  - A3.6 Apostar nas matérias ambientais para que o SPNP seja reconhecido como um exemplo
- Ações que contribuem para o posicionamento da APDL como entidade proactiva ao serviço do desenvolvimento económico e social da região onde se insere:
  - A2.3 Elaborar um estudo que identifique a melhor forma de o SPNP se posicionar como fator de desenvolvimento regional

---

<sup>1</sup> PIANC, The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (2014). “‘Sustainable Ports’. A Guide for Port Authorities”. Report N° 150. Environmental Navigation Commission

- A2.4 Acompanhar as estratégias de desenvolvimento do Noroeste Peninsular
- A2.5 Criar uma “assessoria” interna para a Relação com a envolvente
- A2.6 Criar no portal da APDL um separador dedicado às relações com a envolvente e à valorização da relação “porto-cidade”
- D2.3 Assegurar a criação de uma plataforma (fórum) de diálogo, articulação e concertação institucional e empresarial para o desenvolvimento da VND

### **Plano Diretor para os Sistemas e Tecnologias de Informação**

Os Sistemas de Informação são reconhecidamente uma peça fundamental para a melhoria do desempenho de cada unidade de negócio *per se* e do sistema portuário gerido pela APDL. A proposta deste Plano Diretor para os Sistemas e Tecnologias de Informação decorre da necessidade sentida de integração das diferentes vertentes e soluções já implementadas ou em desenvolvimento na APDL, de forma a trazer-lhe uma maior unidade e melhoria de eficiência conjunta e que, simultaneamente, prepare respostas eficazes e eficientes aos desafios que uma maior digitalização das funções de transporte e de logística vai representar. Estando na matriz da APDL a aposta na inovação, e sendo as TIC movidas pela introdução de novas soluções focadas na resposta aos novos desafios, essa necessidade de permanente inovação mantém-se para garantir as respostas adequadas e atempadas aos mesmos, bem como na continuação da aposta no apoio a *start-ups* especializadas na digitalização dos serviços portuários e na criação de ferramentas de otimização da gestão portuária de suporte à inovação em TIC, tal como preconizado na Estratégia para o aumento da Competitividade Portuária.

É neste sentido que, no Eixo Estratégico de Intervenção “Gestão Interna: aumento de Coesão Interna”, está prevista, associada à Orientação Estratégica “OE 21. Melhorar os sistemas de informação e modelos de comunicação internos e externos”, a elaboração de um Plano Diretor que procure garantir a integração e interoperabilidade dos sistemas de informação e comunicação entre as três unidades de negócio, e entre estas e as entidades exteriores, bem como desenvolver ferramentas de *e-administração*:

- A5.2 Elaborar um Plano Diretor para os sistemas e tecnologias de informação

Este plano enquadra um conjunto de outras ações relacionadas com a utilização das tecnologias de informação na otimização das diferentes etapas da cadeia logística, com a melhoria (e uniformização) do sistema de recolha e tratamento dessa informação, com o acompanhamento do processo de digitalização:

- A5.1 Elaborar um plano para potenciar a utilização de tecnologias de informação nas diferentes etapas da cadeia logística
- A5.4 Melhorar os sistemas de recolha de informação
- A5.3 Desenvolver as TIC para responder à progressiva digitalização

e, ainda, com o apoio das TIC à criação de *extended gateways* (ver ação B5.1, no âmbito do Plano para a intermodalidade e a logística).

### **Plano para a Intermodalidade e a Logística**

A estratégia proposta para a APDL passa por potenciar as suas três unidades de negócio através da adoção de uma lógica de que os portos não são somente portas de entrada e saída mas sim uma etapa de uma rede logística onde se pretende, sempre, introduzir mais valor. Essa mais-valia passa por uma melhor organização e desempenho em todo o processo logístico, quer através da criação de condições físicas para que se possa ter uma melhor rentabilidade, quer pela criação de redes interconectáveis com ofertas diversificadas (de plataformas ou de redes de transporte).

Assim, este Plano para a intermodalidade e a logística deverá integrar, em primeiro lugar,

- As ações relacionadas com o desenvolvimento de sistemas e tecnologias de informação de apoio à função logística:
  - A5.1 Elaborar um plano para potenciar a utilização de tecnologias de informação nas diferentes etapas da cadeia logística (já referida no âmbito do Plano Diretor dos Sistemas e Tecnologias de Informação);
  - B5.1 Implementar as *extended gateways* (ação crítica para o porto de Leixões);
- E as ações destinadas a procurar formas de alargar o *hinterland* do porto de Leixões e de reforçar o posicionamento da PLL:
  - B5.5 Concretizar e estabelecer protocolos de cooperação com plataformas logísticas e portos secos
  - B5.3 Elaborar o plano de marketing e divulgação da PLL
  - B5.4 Concessionar a exploração e funcionamento da PLL

De igual modo, porque é necessário concretizar um conjunto de ações físicas e algumas outras de gestão / articulação para além das atrás referidas, prevê-se ainda que este Plano contemple a realização das seguintes intervenções:

- Porto de Leixões
  - No âmbito da ação B2.2 Concretizar um terminal de contentores a -14,8 m(ZH), assegurar a construção de um ramal ferroviário de acesso ao NTC
  - B5.6 Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Leixões
- Porto de Viana do Castelo
  - C4.1 Concretizar o novo acesso rodoviário entre o porto de Viana do Castelo e a A28 (nó do Neiva)

- C4.2 Identificar o potencial logístico existente na envolvente do porto de Viana do Castelo e estruturar uma "rede de polos logísticos do Alto Minho
- C4.3 Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Viana do Castelo
- Via Navegável do Douro
  - D4.1 Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades à VND e suas infraestruturas portuárias
  - D4.2 Elaborar o estudo de identificação do potencial logístico existente na envolvente da VND
  - D4.3 Avaliar a viabilidade de criação de uma plataforma intermodal no Pocinho (ou em localização alternativa)
  - D4.4 Identificar as necessidades de oferta de serviços complementares e de apoio em terra ao turismo de passageiros na VND
- Plataforma Logística de Leixões
  - B5.6 Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Leixões (criar o novo interface intermodal)
  - B5.2 Identificar com a CM de Matosinhos as possibilidades de expansão/criação de áreas de apoio logístico

## 5.2. Plano de Investimentos e Fontes de Financiamento

O Plano de Investimentos sumariza os investimentos que deverão ser realizados em cada uma das unidades de negócio da APDL, incluindo:

- A definição do volume de investimento associado a cada uma das ações previstas;
- O estabelecimento dos prazos de realização para cada ação e a programação temporal ao longo do período de avaliação considerado;
- A entidade que assegurará cada investimento e o tipo de financiamento: público, privado, comunitário, procurando neste último caso identificar também a(s) fonte(s) de financiamento que melhor se adequa(m).

A maior parte destes investimentos estão já programados pela APDL, conhecendo-se por isso o seu valor e o prazo de execução. Nos outros casos os volumes de investimento foram calculados com base em preços e custos aproximados, sem recurso à pormenorização dos respetivos projetos. Apenas foram considerados investimentos em infraestruturas, equipamentos e instalações, pelo que na tabela seguinte são apresentadas apenas 16 ações. No caso do porto de Leixões os investimentos correspondem aos previstos no Cenário A.

Tabela 26 - Investimentos em infraestruturas, equipamentos e instalações

| N.º          | Nome  | Início-Fim                    | Volume de Investimento (milhares €) |               |                |                | Fonte(s) de Financiamento | Responsável                                  |
|--------------|---|-------------------------------|-------------------------------------|---------------|----------------|----------------|---------------------------|--|
|              |   |                               | Público                             | Comunitário   | Privado        | TOTAL          |                           |  |
| B1.1         | Prolongar o quebra-mar Norte do porto   | 2017-2020                     | 33 250                              | 26 750        |                | 60 000         | FEDER (1)                 | APDL   |
| B1.2         | Aprofundar a bacia de manobra no anteporto e o canal de acesso ao porto   | 2017-2021                     | 87 000                              |               |                | 87 000         | (2)                       | APDL   |
| B2.1         | Reformular o Terminal de Contentores Sul  | 2017-2018                     |                                     |               | 43 400         | 43 400         | (3)                       | TCL  |
| B2.2         | Concretizar um terminal de contentores a -14,8 m(ZH)  | 2017-2024                     |                                     |               | 123 000        | 123 000        | (3)                       | APDL c/ futuro concessionário                |
| B3.1         |   |                               |                                     |               |                |                |                           |  |
| B3.2         | Aumentar, se viável, a eficiência da movimentação de granéis agroalimentares  | 2017-2018                     |                                     |               | 12 000         | 12 000         | Privado (4)               | TCGL   |
| B3.4         | Reformular o atual Terminal de Contentores Norte  | 2018-2020 / 2025              |                                     |               | 50 000         | 50 000         | Privado (3)               | Concessionário                               |
| B4.2         | Assegurar a minimização dos problemas ambientais existentes no porto de Leixões                                       | 2017-2018                     |                                     |               | 4 000          | 4 000          | Privado (4)               | APDL c/ concessionários                      |
| B6.1         | Reformular o porto de pesca de Matosinhos com vista à sua modernização e melhoria de funcionamento                    | 2017-2019                     |                                     |               | 76 400         | 76 400         | (5)                       | APDL c/ Docapesca e futuro concess.          |
| C1.1         | Assegurar a reposição de profundidades do porto de Viana do Castelo   | 2017-2026 (interv. periódica) | 8 500                               |               |                | 8 500          | Público                   | APDL   |
| C1.2         | Executar a dragagem do canal de acesso aos estaleiros e da correspondente bacia de manobra                            | 2017-2018                     | 15 060                              |               |                | 15 060         | Público +CEF (6)          | APDL c/ West Sea                             |
| C2.2         | Concessionar a operação portuária no porto de Viana do Castelo e/ou assegurar a melhoria da operacionalidade do porto | 2017                          |                                     |               | 36 000         | 36 000         | Privado                   | APDL c/ eventual concessionário              |
| C4.1         | Concretizar o novo acesso rodoviário entre o porto de Viana do Castelo e a A28 (nó do Neiva)                          | 2017-2018                     | 9 500                               |               |                | 9 500          | Público +CEF (6)          | APDL c/ IP e CM Viana do Castelo             |
| C5.2         | Elaborar o modelo de negócio e assegurar as infraestruturas de apoio aos cruzeiros em Viana do Castelo                | 2018-2020                     |                                     |               | 9 500          | 9 500          | Privado                   | APDL c/ CM Viana do Castelo e CIM Alto Minho |
| D1.1         | Concretizar as várias componentes do projeto DIW2020  | 2017-2020                     | 9 900                               | 63 200        | 3 200          | 76 300         | FEDER, CEF                | APDL (c/ EDP para as esclusas)               |
| <b>TOTAL</b> |   |                               | <b>163 210</b>                      | <b>89 950</b> | <b>390 500</b> | <b>643 660</b> |                           |  |

(1) potencialmente EFSI (BEI ou Plano Juncker)

(2) potencialmente elegível numa futura *call blending* (os estudos não são elegíveis, só trabalhos / obra)

(3) potencialmente EFSI (Plano Juncker)

(4) se enquadrado com outros investimentos para ganhar escala poderá ser EFSI (BEI)

(5) potencialmente EFSI (Plano Juncker); algumas componentes poderão ser elegíveis no Mar 2020

(6) potencialmente ao COMPETE. A acessibilidade marítima também poderá ser financiada pelo CEF.

## Fontes de financiamento

Os principais investimentos identificados no Plano de Ação podem ser financiados através de três principais fontes: financiamento público (fundos próprios da APDL), financiamento comunitário, nomeadamente através dos designados fundos ESIF (*European Structural Investment Funds*) ou financiamento privado, diretamente pelos privados, por recurso aos EFSI (*European Funds for Strategic Investments*) / Plano Juncker ou mesmo por empréstimos BEI (Banco Europeu de Investimento).

A APDL já tem em curso um conjunto de investimentos onde tem vindo a beneficiar de fundos comunitários, nomeadamente no programa CEF (*Connecting Europe Facility, Mecanismo Conectar a Europa*), bem como tem disponível uma linha de financiamento com o BEI. Importa, pois, tirar o maior partido dos fundos já disponíveis bem como potenciar novas candidaturas.

Outros fundos ESIF, como seja o FEDER e o Fundo de Coesão, no qual se inserem os programas COMPETE, POSEUR ou MAR 2020 do Portugal 2020 são também possíveis de ser utilizados em alguns dos investimentos previstos, seja de forma isolada ou complementarmente com outras fontes de financiamento.

Aliás, uma das principais recomendações que resulta do documento preparado por Secchi e Bodewig para a CE<sup>2</sup> relativamente aos financiamentos das infraestruturas da rede transeuropeia, e frequentemente referido pelo Prof Secchi no fórum do corredor Atlântico, é a importância de conseguir “fatiar” e “combinar” diversas fontes de financiamento público e privado.

Os principais tipos de ação a serem suportados, por financiamento comunitário, no domínio dos portos marítimos, nos quais vários dos investimentos previstos neste Plano podem ter cabimento, incluem:

- Ligações ao *hinterland* com adequada capacidade e eficiência;
- Acessibilidades marítimas para melhoria das condições de segurança<sup>3</sup>: quebra-mar, dragagens, canais de acesso, ajudas à navegação;
- Infraestruturas de base tais como bacias portuárias, muros-cais, pontes-cais, aterros e terraplenagens;
- Instalações e equipamentos para receção de resíduos de forma a cumprir com os requisitos ambientais;

---

<sup>2</sup> Christophersen, Bodewig and Secchi, Action Plan Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects, junho 2015

<sup>3</sup> Necessidade de demonstrar que o investimento é necessário por questões de segurança e não por aumento de capacidade



- Implementação de novas instalações, equipamentos e tecnologias em linha com a Diretiva 2014/94/EU (excluindo casos piloto).

### 5.3. Monitorização do Plano

A monitorização do PE da APDL é “uma ferramenta de acompanhamento, gestão e apoio à decisão” essencial para avaliar progressos, identificar desvios e corrigir trajetórias, permitindo intervir sobre o conteúdo do plano, sem esperar pela sua eventual revisão, nomeadamente possibilitando o reforço ou a adaptação de ações que não estejam a ser eficazes ou não estejam a ir ao encontro aos objetivos definidos.

A monitorização é conseguida através de um conjunto de indicadores que permitem:

- Medir os progressos da implementação efetiva das ações propostas (monitorização da execução, principalmente através de indicadores de oferta);
- Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas (monitorização de impactes/resultados, principalmente através indicadores de procura);
- Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano (monitorização do alcance dos objetivos);
- Auxiliar a identificação da necessidade de desenvolver medidas de correção.

Este conjunto de indicadores inclui os indicadores do *Balance Score Card* (BSC) da APDL que poderiam ser utilizados para avaliar os OE agora propostos, de maneira a que seja assegurada a continuidade de avaliação, e novos indicadores definidos quer para os restantes OE que não seriam avaliados pelo BSC quer para complementar a avaliação de OE já contemplados com indicadores do BSC.

Deverão ainda ser mantidos os indicadores do BSC associados à oferta e à procura pois permitem perceber o desempenho de alguns aspetos de gestão administrativa (por exemplo, os indicadores associados aos prazos), de gestão operacional (por exemplo, os tempos de estadia ou rotação), de manutenção de boas condições gerais de funcionamento (por exemplo, os dias afetados por cortes de energia ou de água), ou ainda de monitorização de incidentes (por exemplo, os números de acidentes por tipologia).

## 5.4. Alianças Estratégicas

As alianças estratégicas permitem juntar forças e recursos para a obtenção de um objetivo comum, por um período específico ou indefinido, ou seja, permitem, em conjunto com os diferentes *stakeholders* da APDL/SPNP, reforçar estruturas dinamizadoras (i.e., parcerias formais ou informais) destinadas a alavancar as ações já identificadas e dar continuidade à sua realização.

Enquanto nó de uma cadeia logística global, multimodal e integrada, o sistema portuário precisa cada vez mais de desenvolver o seu negócio em parceria quer no *foreland* (com vista à captação de novos serviços) quer no *hinterland* (oferta logística, novos mercados, etc.) partilhando informação, recursos, sistemas que permitam uma resposta integrada (porta a porta).

O ciclo da formação de alianças estratégicas passa por: i) identificar as estratégias e objetivos associados, ii) escolher os parceiros / entidades que podem ajudar à sua concretização, iii) estruturar o que se pretende com a parceria e a oportunidade a concretizar, iv) planear as ações necessárias e a sua realização, e v) como em qualquer processo cíclico, a avaliação do sucesso da aliança estratégica.

Ao longo do desenvolvimento do plano estratégico foram trabalhadas as três primeiras fases deste ciclo, sendo claro quem são os diferentes *stakeholders* do sistema portuário da APDL interessantes para a realização destas parcerias, quais as oportunidades que conjuntamente se devem tentar concretizar e qual o papel de cada um no apoio ao desenvolvimento do sistema. Importa agora que, nas fases que se seguem, a APDL promova e formalize, nos casos em que tal se afigure necessário, essas parcerias ou alianças estratégicas, com eles planeie as ações necessárias à concretização da oportunidade, as realize e avalie.

## 5.5. Mapa Estratégico

O mapa estratégico da APDL procura refletir, do ponto de vista do acionista, quatro perspetivas:

- Os **Resultados**, que atendendo ao carácter estratégico da APDL, correspondem à obtenção de um equilíbrio positivo que permita a exploração sustentada da sua atividade e a criação de condições para fazer face aos investimentos necessários à manutenção de um bom nível de serviço;
- A **Envolvente**, quer na forma como a APDL se pode relacionar com os *stakeholders*, mas também na forma como estes entendem a APDL;
- A **Organização Interna**, que na dependência direta da APDL lhe permite induzir os resultados; e
- Os **Recursos**, que são necessários para a realização da atividade da APDL.

Resumo

Estas quatro perspetivas estão diretamente relacionadas com os EEI do Plano Estratégico (Resultados → Negócio, Envolve → Sustentabilidade, Organização Interna → Gestão Interna e Recursos → Infraestrutura), que por sua vez se articulam em objetivos estratégicos perfeitamente enquadráveis na mesma lógica e que são a base do Mapa Estratégico da APDL. Este, refletindo esta lógica, organiza-se em patamares evolutivos:

- Dos recursos - físicos, pessoas e tecnologia de suporte;
- Da melhoria de eficiência - quer operacional, quer na articulação interna e externa necessária para essa melhoria;
- Do negócio - quer na sua diversificação por captação, por aumento de área de captação e também pela introdução de inovação e diferenciação, quer pela consolidação do negócio já existente e que sustenta a atividade; e
- Da sustentabilidade - os resultados quer na perspetiva interna (numa lógica mais financeira) e numa perspetiva da sociedade em geral, dinamizador e mobilizador de desenvolvimento sustentável.

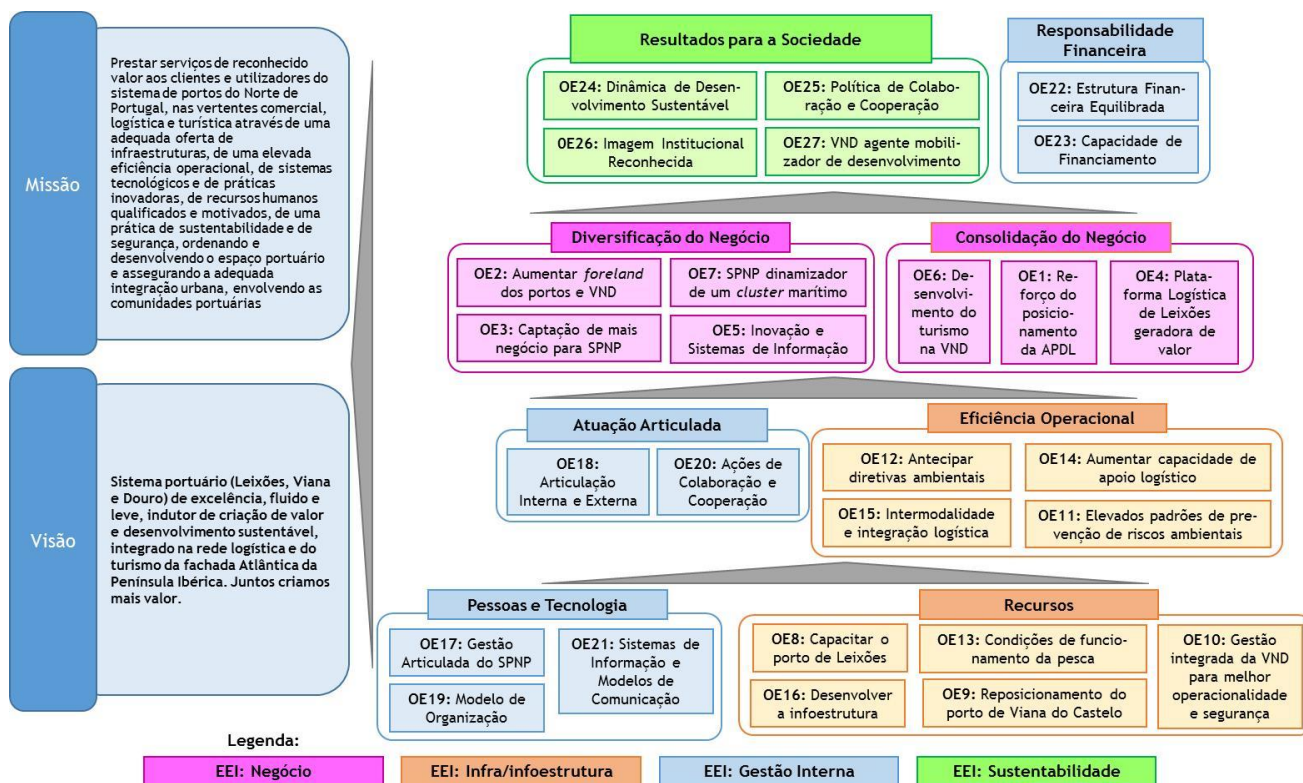


Figura 18 - Quadro Estratégico da APDL

Página intencionalmente em branco

## **ANEXO - Fichas de ações**

(ver páginas seguintes)

Página intencionalmente em branco

Resumo

|   |   |  |                           |                               |
|---|---|--|---------------------------|-------------------------------|
| <b>Ação</b>   | A1.1  | Elaborar o plano comercial e de marketing da APDL e suas unidades de negócio | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                          |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Negócio: consolidação e diversificação do negócio   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações de promoção e marketing |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Reforçar o posicionamento da APDL nos mercados globais como um sistema portuário constituído por três infraestruturas portuárias / Aumentar e ou reforçar o foreland dos portos e VND apostando comercialmente na criação de AEM e outras linhas regulares, minimizando os desequilíbrios no transporte marítimo / Captar mais negócio para o sistema de portos do Norte de Portugal (SPNP), aprofundando a relação com o hinterland existente e o seu potencial de ampliação regional, nacional e transfronteiriço |  |                           |                               |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |                               |
| Definir uma estratégia comercial e de marketing, para a APDL como um todo e para cada uma das unidades de negócio que configuram o SPNP, que reforce o posicionamento deste sistema portuário no mercado global do transporte marítimo de mercadorias e passageiros:<br>- onde e como captar novos mercados internos e externos?<br>- como criar mais valor para a APDL, para o SPNP e para o território que o envolve? |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026          |                           |                               |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |                               |
|   |   | Público  | Comunitário               | Privado                       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |                               |
| - Captação de novas origens/destinos no foreland<br>- Captação de novas linhas regulares, nomeadamente de autoestradas do mar<br>- Ampliação do hinterland do SPNP  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>        |
|   |   | Alta   | Marketing                 | Interno à APDL                |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |                               |
|   |   | APDL   |                           |                               |

|  |   |   |                           |                               |
|--|---|---|---------------------------|-------------------------------|
| <b>Ação</b>  | A1.2  | Envolver as comunidades portuárias na análise das vocações, possibilidades de complementaridade e valências futuras do SPNP | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                          |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações de promoção e marketing |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Gerir de forma articulada os portos de Leixões e Viana do Castelo e VND num único sistema portuário, tirando partido da diferenciação e das relações de complementaridade |   |                           |                               |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |                               |
| Criar um grupo de trabalho com as comunidades portuárias das três unidades de negócio da APDL, destinado a analisar as disponibilidades de espaço e vocações do SPNP de forma a identificar as possibilidades de complementaridade e valências futuras numa perspetiva de otimização deste sistema de portos |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                           |                               |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |                               |
|  |   | Público   | Comunitário               | Privado                       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |                               |
| - Racionalização dos espaços portuários adequando-os à sua vocação mais evidente<br>- Envolvimento as comunidades portuárias nessa racionalização minimizando potenciais conflitos futuros   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>        |
|  |   | Alta  | Marketing e Cooperação    | Interno à APDL                |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |                               |
|  |   | APDL c/ Comunidades Portuárias  |                           |                               |

|   |   |   |                           |                               |
|---|---|---|---------------------------|-------------------------------|
| <b>Ação</b>   | A 1.3   | Envolver os concessionários na elaboração de uma estratégia de marketing para cada unidade de negócio | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                          |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações de promoção e marketing |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Gerir de forma articulada os portos de Leixões e Viana do Castelo e VND num único sistema portuário, tirando partido da diferenciação e das relações de complementaridade |   |                           |                               |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |                               |
| Na sequência (ou em paralelo) da elaboração do plano comercial e de marketing importa desenvolver uma estratégia de marketing para cada unidade de negócio, em parceria com os concessionários respetivos, destinada à promoção de cada UN de per si mas tendo presente o SPNP como um todo |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                                   |                           |                               |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |                               |
|   |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                |
|   |   | ↓   | ↓                         | ↓                             |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                           |                               |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |                               |
| - Aumento do negócio de cada UN e por conseguinte do SPNP<br>- Trabalho em parceria com os concessionários para alcançar um fim comum   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>        |
|   |   | Alta  | Marketing e Cooperação    | Interno à APDL                |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |                               |
|   |   | APDL c/ concessionários   |                           |                               |

|   |  |   |                           |                               |
|---|--|---|---------------------------|-------------------------------|
| <b>Ação</b>   | A 1.4  | Rever a Marca e Logo da APDL/SPNP e unidades de negócio             | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                          |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Negócio: consolidação e diversificação do negócio  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações de promoção e marketing |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Reforçar o posicionamento da APDL nos mercados globais como um sistema portuário constituído por três infraestruturas portuárias |   |                           |                               |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |                               |
| Rever a Marca e o Logo da APDL de forma a obter uma configuração "chapéu" para a APDL/SPNP e as declinações associadas às três infraestruturas portuárias - Leixões, Viana do Castelo e Douro -, e a outros negócios que possam interessar, por exemplo a plataforma logística de Leixões |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |                               |
|   |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |                               |
|   |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                |
|   |  | ↓   | ↓                         | ↓                             |
|   |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |                               |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |                               |
| - Identificação e fácil reconhecimento do SPNP como um todo, e de cada uma das suas infraestruturas individualmente, e da sua entidade gestora  |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>        |
|   |  | Média   | Marketing                 | Interno à APDL                |
|   |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |                               |
|   |  | APDL  |                           |                               |



Resumo

|                             |   |  |                           |                               |
|-----------------------------|---|--|---------------------------|-------------------------------|
| <b>Ação</b>                 | A 1.5   | Promover o SPNP para captar (e/ou consolidar) AEM e linhas regulares | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                          |
| <b>Eixo Estratégico</b>     | Negócio: consolidação e diversificação do negócio   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações de promoção e marketing |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Aumentar e ou reforçar o foreland dos portos e VND apostando comercialmente na criação de AEM e outras linhas regulares, minimizando os desequilíbrios no transporte marítimo |  |                           |                               |

| DESCRIÇÃO DA AÇÃO  | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO  |                   |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
|--|---|-------------------|-----------|-----------------|------|-----------|----------------|---------|-------|---|---|---|
| Identificar potenciais carregadores, no foreland e no hinterland das unidades de negócio da APDL, tendo em conta as várias valências existentes e potenciais, e realizar ações de promoção junto desses carregadores, e de armadores existentes ou potenciais, com o objetivo de captar (e/ou consolidar) AEM e linhas regulares, nomeadamente associados a origens/destinos de/para os quais exista capacidade de transporte disponível | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                   |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
|  | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">INVESTIMENTO (m€)</th> </tr> <tr> <th>Público</th> <th>Comunitário</th> <th>Privado</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Fonte de Financiamento:</p> | INVESTIMENTO (m€) |           |                 |      | Público   | Comunitário    | Privado | Total | ↓ | ↓ | ↓ |
| INVESTIMENTO (m€)  |   |                   |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
| Público  | Comunitário   | Privado           | Total     |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
| ↓  | ↓   | ↓                 |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
| IMPACTOS ESPERADOS   | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO   |                   |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rentabilização/potenciação das infraestruturas do SPNP</li> <li>- Captação de novos negócios</li> <li>- Contributo para o crescimento económico do hinterland do SPNP</li> </ul>  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Prioridade</th> <th>Tipologia</th> <th>Tipo de Projeto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Alta</td> <td>Marketing</td> <td>Interno à APDL</td> </tr> </tbody> </table>  | Prioridade        | Tipologia | Tipo de Projeto | Alta | Marketing | Interno à APDL |         |       |   |   |   |
| Prioridade   | Tipologia   | Tipo de Projeto   |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
| Alta   | Marketing   | Interno à APDL    |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
|  | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO   |                   |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |
|  | APDL  |                   |           |                 |      |           |                |         |       |   |   |   |

|                             |  |   |                           |  |
|-----------------------------|--|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>                 | A 2.1  | Elaborar um estudo de avaliação do potencial de negócio e da dimensão do hinterland do SPNP | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL   |
| <b>Linha Estratégica</b>    | Negócio: consolidação e diversificação do negócio  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para articulação da APDL/SPNP com o seu hinterland existente e potencial |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Captar mais negócio para o sistema de portos do Norte de Portugal (SPNP), aprofundando a relação com o hinterland existente e o seu potencial de ampliação regional, nacional e transfronteiriço |   |                           |  |

| DESCRIÇÃO DA AÇÃO  | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO   |                   |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
|--|--|-------------------|-----------|-----------------|-------|------------------------|----------------|---------|-------|---|---|---|
| Articular com os agentes económicos regionais e nacionais (CCDR-N, AICEP, AEP) a elaboração de um estudo que permita avaliar o potencial de negócio para o SPNP que poderá ainda ser captado no seu hinterland existente e potencial | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                   |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
|  | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">INVESTIMENTO (m€)</th> </tr> <tr> <th>Público</th> <th>Comunitário</th> <th>Privado</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Fonte de Financiamento: Norte 2020</p> | INVESTIMENTO (m€) |           |                 |       | Público                | Comunitário    | Privado | Total | ↓ | ↓ | ↓ |
| INVESTIMENTO (m€)  |  |                   |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
| Público  | Comunitário  | Privado           | Total     |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
| ↓  | ↓  | ↓                 |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
| IMPACTOS ESPERADOS   | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO  |                   |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rentabilização/potenciação das infraestruturas do SPNP</li> <li>- Captação de novos negócios</li> <li>- Contributo para o crescimento económico do hinterland do SPNP</li> </ul>            | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Prioridade</th> <th>Tipologia</th> <th>Tipo de Projeto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Média</td> <td>Marketing e Cooperação</td> <td>Externo à APDL</td> </tr> </tbody> </table>   | Prioridade        | Tipologia | Tipo de Projeto | Média | Marketing e Cooperação | Externo à APDL |         |       |   |   |   |
| Prioridade   | Tipologia  | Tipo de Projeto   |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
| Média  | Marketing e Cooperação   | Externo à APDL    |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
|  | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO  |                   |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |
|  | CCDR-N (ou AICEP)  |                   |           |                 |       |                        |                |         |       |   |   |   |

|  |   |  |                           |  |              |
|--|---|--|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | A2.2  | Articular com a DGPM, CCDR e Municípios abrangidos a concretização dos Polos de Mar do Alto Minho e da AMP | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL   |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Negócio: consolidação e diversificação do negócio   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para articulação da APDL/SPNP com o seu hinterland existente e potencial |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Tomar o SPNP um polo dinamizador de um cluster marítimo que promova outros negócios de carácter portuário e não portuário |  |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |
| Tendo em conta que a Estratégia Nacional para o Mar prevê a criação de Polos de Mar, destinados a valorizar os territórios e as atividades estuarinas e litorais na sua ligação com o espaço marítimo de forma a contribuir para a economia do Mar, e que existe já o Centro de Mar da Valimar (agora integrada na CIM Alto-Minho) com foco em Viana do Castelo, importa articular com a DGPM, CCDR-N e Municípios abrangidos a concretização dos Polos de Mar do Alto Minho e da AMP, tendo em vista a valorização do cluster marítimo do Norte de Portugal |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                           |  |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |
|  |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|  |   | ↓  | ↓                         | ↓  |              |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> Norte 2020, Compete 2020, Mar 2020  |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
| - Aumento do potencial de negócio relacionado com o mar, tendo como núcleo as infraestruturas portuárias do SPNP<br>- Potenciação de outras atividade e valores patrimoniais relacionados com o Mar no território do SPNP  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |
|  |   | Média  | Cooperação                | Interno à APDL   |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
|  |   | APDL c/ DGPM, Municípios e CCDR-N  |                           |  |              |

|   |   |  |                           |  |              |
|---|---|--|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>   | A2.3  | Elaborar um estudo que identifique a melhor forma de o SPNP se posicionar como fator de desenvolvimento regional | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL   |              |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para articulação da APDL/SPNP com o seu hinterland existente e potencial |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Criar uma dinâmica de desenvolvimento sustentável no SPNP que vise o desenvolvimento socioeconómico (do negócio e da envolvente) e a qualidade do ambiente, utilizando-a como fator diferenciador |  |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |
| Elaborar um estudo que avalie o posicionamento do SPNP no território envolvente, identificando o contributo das várias infraestruturas do SPNP para a valorização da região onde estão inseridas e como é que, tendo em conta as especificidades regionais e os objetivos de desenvolvimento sustentável da região, podem ser criadas sinergias que ampliem esse contributo |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                           |  |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|   |   | ↓  | ↓                         | ↓  |              |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> Norte 2020  |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
| - Aumento das sinergias entre o SPNP e a região envolvente<br>- Contributo para a valorização regional  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |
|   |   | Média  | Marketing e Cooperação    | Interno à APDL   |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
|   |   | APDL c/ CCDR-N, AMP e CIM  |                           |  |              |

Resumo

|   |  |   |                           |  |              |
|---|--|---|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>   | A2.4   | Acompanhar as estratégias de desenvolvimento do Noroeste Peninsular | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL   |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente   |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para articulação da APDL/SPNP com o seu hinterland existente e potencial |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Criar uma dinâmica de desenvolvimento sustentável no sistema portuário do SPNP que vise o desenvolvimento socioeconómico (do negócio e da envolvente) e a qualidade do ambiente, utilizando-a como fator diferenciador |   |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |  |              |
| Criar um grupo de trabalho responsável por acompanhar as estratégias de cooperação, especialização e desenvolvimento económico e empresarial do Noroeste Peninsular (Norte, Centro, Galiza e Castela e Leão), com especial enfoque na componente de cooperação transfronteiriça.  |  | 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026                   |                           |  |              |
|   |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |              |
|   |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|   |  | Fonte de Financiamento: Norte 2020, Arco Atlântico                  |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento do conhecimento das dinâmicas económicas da envolvente alargada do SPNP</li> <li>- Estabelecimento de parcerias com stakeholders de base territorial para o desenvolvimento das infraestruturas do SPNP</li> <li>- Obtenção de dinâmicas de cooperação entre a APDL e o território do SPNP e as instituições das regiões envolventes (Norte, Centro, Galiza e Castela e Leão), sobretudo as que têm um enfoque no desenvolvimento económico</li> </ul> |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |
|   |  | Média   | Cooperação                | Interno à APDL   |              |
|   |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |              |
|   |  | APDL c/ CCDR-N (AECT)   |                           |  |              |

|  |  |  |                           |  |              |
|--|--|--|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | A2.5   | Criar uma “assessoria” interna para a Relação com a envolvente | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL   |              |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para articulação da APDL/SPNP com o seu hinterland existente e potencial |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Desenvolver uma política de colaboração e cooperação com os principais agentes políticos, económicos e sociais relacionados com os portos e com a sua envolvente |  |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                |                           |  |              |
| Criar uma “assessoria” interna, que reporte ao CA, destinada a dinamizar e melhorar a articulação entre a APDL e os agentes da envolvente  |  | 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026              |                           |  |              |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>                                       |                           |  |              |
|  |  | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|  |  | Fonte de Financiamento:  |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                 |                           |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhores tempos de resposta às solicitações do exterior</li> <li>- Concretização de um “canal” que facilite uma ação mais proativa com a envolvente</li> <li>- Melhoria das relações institucionais e sociais com o exterior</li> </ul> |  | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |
|  |  | Alta   | Gestão                    | Interno à APDL   |              |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>                                   |                           |  |              |
|  |  | APDL   |                           |  |              |

|   |   |  |                           |  |              |
|---|---|--|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>   | A2.6  | Criar no portal da APDL um separador dedicado às relações com a envolvente e à valorização da relação “porto-cidade” | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL   |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente                              |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para articulação da APDL/SPNP com o seu hinterland existente e potencial |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Consolidar a imagem institucional reconhecida, valorizada e bem posicionada na sua envolvente |  |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |
| Incluir no portal da APDL um separador especificamente dedicado às relações com a envolvente (à semelhança do que existe em vários portos do Noroeste de Espanha) em que sejam publicitadas as atividades e eventos destinados a valorizar a relação “porto-cidade” e simultaneamente permita às populações da envolvente apresentar sugestões destinadas a melhorar essa relação |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                           |  |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|   |   | ↓  | ↓                         | ↓  |              |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reforço das relações entre a APDL e as comunidades da envolvente</li> <li>- Aumento do acesso das comunidades da envolvente às infraestruturas portuárias (sem ultrapassar as limitações de segurança)</li> <li>- Ampliação da articulação entre o sistema portuário e as dinâmicas da envolvente</li> </ul>                             |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |
|   |   | Média  | Marketing e Cooperação    | Interno à APDL   |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
|   |   | APDL   |                           |  |              |

|   |  |  |                           |   |              |
|---|--|--|---------------------------|---|--------------|
| <b>Ação</b>   | A3.1   | Pôr em prática um plano de ação (ou estratégia de gestão) para a gestão sustentável da APDL e SPNP | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL  |              |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações destinadas a favorecer a sustentabilidade |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Criar uma dinâmica de desenvolvimento sustentável no sistema portuário da APDL que vise o desenvolvimento socioeconómico (do negócio e da envolvente) e a qualidade do ambiente, utilizando-a como fator diferenciador |  |                           |   |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |   |              |
| Elaborar um plano de ação (ou uma estratégia de gestão) destinado a assegurar a gestão sustentável da APDL, de cada uma das suas unidades de negócio e SPNP como um todo. Assegurar a aplicação do plano / estratégia   |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                                |                           |   |              |
|   |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |   |              |
|   |  | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                  | <b>Total</b> |
|   |  | ↓  | ↓                         | ↓   |              |
|   |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |   |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |   |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria da imagem da APDL/SPNP junto dos seus stakeholders e das comunidades envolventes</li> <li>- Identificação de formas de valorizar o negócio e de, simultaneamente, contribuir para o bem estar social e para a qualidade do ambiente no SPNP e envolvente</li> </ul> |  | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                          |              |
|   |  | Alta   | Gestão                    | Interno à APDL                                  |              |
|   |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |   |              |
|   |  | APDL   |                           |   |              |

Resumo

| <b>Ação</b>   | A3.2  | Adequar os tarifários para favorecer a captação de procura   | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL  |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|---|--|---------------------------|---|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------|-------------|---------|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações destinadas a favorecer a sustentabilidade |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Garantir uma estrutura financeira equilibrada, globalmente e por unidade de negócio |  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elaborar um estudo de adequação dos tarifários das diferentes ofertas de serviços nas unidades de negócio, articulando-os, de forma a favorecer uma melhor gestão da procura e a captação de novas cargas   |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th> </tr> <tr> <th colspan="10">INVESTIMENTO (m€)</th> </tr> <tr> <th>Público</th><th>Comunitário</th><th>Privado</th><th colspan="7">Total</th> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table> |                           |   |       |      |      |      |      | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | INVESTIMENTO (m€) |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Público | Comunitário | Privado | Total |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | 2017   | 2018                      | 2019  | 2020  | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | INVESTIMENTO (m€)  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | Público  | Comunitário               | Privado   | Total |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   |  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Fonte de Financiamento:</b>  |   |  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento da competitividade da APDL enquanto uma entidade una, com tarifários articulados entre as suas unidades de negócio</li> <li>- Instrumento de gestão e de captação de procura</li> <li>- Melhoria da sustentabilidade financeira</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                          |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | Alta   | Gestão                    | Interno à APDL                                  |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | APDL   |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| <b>Ação</b>   | A3.3  | Elaborar um plano operacional e/ou de concessões que contemple melhorias de produtividade e maior sustentabilidade financeira de cada UN   | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL  |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|---|--|---------------------------|---|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------|-------------|---------|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Linha Estratégica</b>  | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações destinadas a favorecer a sustentabilidade |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Garantir uma estrutura financeira equilibrada, globalmente e por unidade de negócio |  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elaborar para cada unidade de negócio da APDL/SPNP um plano operacional e/ou de concessões que tenha em vista conseguir a melhoria da produtividade global e de cada unidade de negócio |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th> </tr> <tr> <th colspan="10">INVESTIMENTO (m€)</th> </tr> <tr> <th>Público</th><th>Comunitário</th><th>Privado</th><th colspan="7">Total</th> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table> |                           |   |       |      |      |      |      | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | INVESTIMENTO (m€) |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Público | Comunitário | Privado | Total |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | 2017   | 2018                      | 2019  | 2020  | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | INVESTIMENTO (m€)  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | Público  | Comunitário               | Privado   | Total |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   |  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Fonte de Financiamento:</b>  |   |  |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria da produtividade nos terminais do SPNP</li> <li>- Melhoria da sustentabilidade financeira</li> </ul>                                  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                          |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | Alta   | Gestão                    | Interno à APDL                                  |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | APDL   |                           |   |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |         |             |         |       |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |   |  |                           |   |
|--|---|--|---------------------------|---|
| <b>Ação</b>  | A3.4  | Assegurar a medição da qualidade dos serviços e da satisfação do Cliente | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL  |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente                              |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações destinadas a favorecer a sustentabilidade |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Consolidar a imagem institucional reconhecida, valorizada e bem posicionada na sua envolvente |  |                           |   |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |   |
| Criar/Melhorar o sistema de medição da qualidade dos serviços e satisfação do Cliente  |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026      |                           |   |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |   |
|  |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                  |
|  |   | ↓  | ↓                         | ↓   |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |   |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento do conhecimento da perceção da procura relativamente aos serviços oferecidos</li> <li>- Monitorização da qualidade dos serviços oferecidos</li> <li>- Criação de mecanismos de alerta</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                          |
|  |   | Média  | Gestão                    | Interno à APDL                                  |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |   |
|  |   | APDL   |                           |   |

|   |   |   |                           |   |
|---|---|---|---------------------------|---|
| <b>Ação</b>   | A3.5  | Elaborar um manual de procedimentos ambientais                      | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL  |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações destinadas a favorecer a sustentabilidade |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |   |                           |   |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |   |
| Elaborar em parceria com os concessionários e outros stakeholders um manual de procedimentos destinado a garantir as preocupações ambientais no âmbito da atividade do sistema portuário  |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |   |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |   |
|   |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                  |
|   |   | ↓   | ↓                         | ↓   |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |   |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redução dos impactes ambientais da atividade portuária</li> <li>- Aumento da consciência ambiental dos vários stakeholders</li> <li>- Aumento da qualidade de vida urbana na envolvente</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                          |
|   |   | Média   | Ambiente                  | Interno à APDL                                  |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |
|   |   | APDL c/ concessionários   |                           |   |

Resumo

| <b>Ação</b>  | A3.6  | Apostar nas matérias ambientais para que o SPNP seja reconhecido como um exemplo  | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL  |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
|--|---|---|---------------------------|---|--------------|------|------|------------|-----------|-----------------|-------|----------|----------------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade                          |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações destinadas a favorecer a sustentabilidade |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Antecipar a resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia particularmente em matéria de energia |   |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
| Acompanhar as decisões e diretrizes da Comissão Europeia e IMO em matéria ambiental e atuar em conformidade e mesmo em antecipação para que o SPNP e a APDL sejam reconhecidos como um exemplo nestas matérias |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th> </tr> </table> |                           |   |              |      |      |            |           | 2017            | 2018  | 2019     | 2020           | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|  |   | 2017  | 2018                      | 2019  | 2020         | 2021 | 2022 | 2023       | 2024      | 2025            | 2026  |          |                |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                  | <b>Total</b> |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
| <b>Fonte de Financiamento:</b><br><table border="1"> <tr> <th>Prioridade</th><th>Tipologia</th><th>Tipo de Projeto</th> </tr> <tr> <td>Baixa</td><td>Ambiente</td><td>Interno à APDL</td> </tr> </table>       |   |   |                           |   |              |      |      | Prioridade | Tipologia | Tipo de Projeto | Baixa | Ambiente | Interno à APDL |      |      |      |      |      |      |
| Prioridade   | Tipologia   | Tipo de Projeto   |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
| Baixa  | Ambiente  | Interno à APDL  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manutenção da APDL como agente informado e atuante em matéria ambiental</li> <li>- Posicionamento do SPNP como um exemplo em matéria ambiental</li> </ul>             |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |
|  |   | APDL  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |          |                |      |      |      |      |      |      |

| <b>Ação</b>  | A3.7  | Criar um grupo de trabalho para aproveitar oportunidades de financiamento   | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL  |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
|--|---|---|---------------------------|---|--------------|------|------|------------|-----------|-----------------|-------|--------|----------------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Linha Estratégica</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações destinadas a favorecer a sustentabilidade |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Maximizar a capacidade de financiamento, potenciando as oportunidades no âmbito da RTE-T, AEM e energias renováveis, o reforço do envolvimento e investimento de privados, e a capacidade interna da APDL |   |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
| Criar um grupo de trabalho que identifique projetos inovadores com vista a aproveitar as oportunidades de financiamento nos domínios dos transportes marítimo e fluvial e das energias renováveis      |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th> </tr> </table> |                           |   |              |      |      |            |           | 2017            | 2018  | 2019   | 2020           | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|  |   | 2017  | 2018                      | 2019  | 2020         | 2021 | 2022 | 2023       | 2024      | 2025            | 2026  |        |                |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                  | <b>Total</b> |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
| <b>Fonte de Financiamento:</b><br><table border="1"> <tr> <th>Prioridade</th><th>Tipologia</th><th>Tipo de Projeto</th> </tr> <tr> <td>Média</td><td>Gestão</td><td>Interno à APDL</td> </tr> </table> |   |   |                           |   |              |      |      | Prioridade | Tipologia | Tipo de Projeto | Média | Gestão | Interno à APDL |      |      |      |      |      |      |
| Prioridade   | Tipologia   | Tipo de Projeto   |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
| Média  | Gestão  | Interno à APDL  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maior diversidade de financiamentos</li> <li>- Aposta na inovação</li> </ul>  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |
|  |   | APDL c/ entidades parceiras (I&D e indústria)   |                           |   |              |      |      |            |           |                 |       |        |                |      |      |      |      |      |      |

|   |   |  |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---|---|--|---------------------------|--|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Ação</b>   | A4.1  | Rever o modelo de gestão da APDL   | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                     |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para uma gestão eficiente e eficaz |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Aplicar um modelo de gestão que optimize a articulação interna APDL / Unidades de Negócio e a articulação externa da APDL / Unidades de Negócio com os diferentes stakeholders dos portos e do seu hinterland |  |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <p>Rever o atual modelo de gestão da APDL de acordo com o proposto neste PE, orientado para o desenvolvimento estratégico das unidades de negócio, garantindo a sua efetiva integração, através da descentralização de funções e atribuição clara de responsabilidades e uma coordenação funcional para que toda a organização seja consistente e coerente.</p> |   | <table border="1"> <tr> <td>2017</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> </tr> </table> |                           |  | 2017         | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|   |   | 2017   | 2018                      | 2019                                     | 2020         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                           | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Fonte de Financiamento:</b>  |   |  |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maior eficiência e eficácia da organização</li> <li>- Maior integração das unidades de gestão no SPNP</li> <li>- Melhor articulação entre as direções executivas e as unidades de gestão</li> </ul>  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | Elevada  | Gestão                    | Interno à APDL                           |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | APDL   |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

|  |   |  |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--|---|--|---------------------------|--|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Ação</b>  | A4.2  | Monitorizar e acompanhar a mudança organizacional  | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                     |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para uma gestão eficiente e eficaz |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Aplicar um modelo de gestão que optimize a articulação interna APDL / Unidades de Negócio e a articulação externa da APDL / Unidades de Negócio com os diferentes stakeholders dos portos e do seu hinterland |  |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <p>Avaliar em todas as unidades as implicações da mudança organizacional, adaptar processos de decisão e de execução, consolidar as relações de dependência executiva entre as unidades, definir indicadores transversais de desempenho, e rever os indicadores habitualmente utilizados, rever procedimentos, identificar aspectos de melhoria que devem ser associados à curva de aprendizagem do novo modelo organizacional</p> |   | <table border="1"> <tr> <td>2017</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> </tr> </table> |                           |  | 2017         | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|  |   | 2017   | 2018                      | 2019                                     | 2020         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                           | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Fonte de Financiamento:</b>   |   |  |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maior eficiência e eficácia da organização</li> <li>- Melhor articulação entre as direções executivas e as unidades de gestão</li> <li>- Melhor qualidade de decisão</li> </ul>   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | Elevada  | Gestão                    | Interno à APDL                           |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | APDL   |                           |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |



Resumo

|  |   |   |                           |  |              |
|--|---|---|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | A4.3  | Elaborar uma política de gestão de Recursos Humanos e respetivos planos | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                     |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para uma gestão eficiente e eficaz |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Aplicar um modelo de gestão que optimize a articulação interna APDL / Unidades de Negócio e a articulação externa da APDL / Unidades de Negócio com os diferentes stakeholders dos portos e do seu hinterland |   |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |              |
| Elaborar uma política de gestão de Recursos Humanos e respetivos planos (perfis funcionais, critérios de admissão de pessoal, formação, motivação e gestão de expectativas, gestão de carreiras, avaliação sistemática de desempenho, critérios para nomeação de chefias, etc.) que permita a concretização do novo modelo de gestão |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026     |                           |  |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |              |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                           | <b>Total</b> |
|  |   | Fonte de Financiamento:   |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |              |
| - Adequação das pessoas às funções<br>- Melhorar os processos de gestão  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                   |              |
|  |   | Alta  | Gestão                    | Interno à APDL                           |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |              |
|  |   | APDL  |                           |  |              |

|   |   |  |                           |  |              |
|---|---|--|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>   | A4.4  | Coordenar todas as entidades para garantir a prestação do serviço portuário de acordo com as necessidades do cliente | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                     |              |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Gestão Interna: aumento da coesão interna   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para uma gestão eficiente e eficaz |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Aplicar um modelo de gestão que optimize a articulação interna APDL / Unidades de Negócio e a articulação externa da APDL / Unidades de Negócio com os diferentes stakeholders dos portos e do seu hinterland |  |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |
| Assegurar o envolvimento de todas as entidades para que o ritmo de trabalho dos portos, em especial Leixões, possa ser de 24/24 horas, 7/7 dias, de forma a responder a procuras não satisfeitas de acordo com a conveniência do cliente. |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                           |  |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                           | <b>Total</b> |
|   |   | Fonte de Financiamento:  |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
| - Aumento da eficiência do processo global de carga e descarga<br>- Diminuição do tempo de estadia das mercadorias em porto   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                   |              |
|   |   | Alta   | Cooperação                | Interno à APDL                           |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
|   |   | APDL   |                           |  |              |

|  |  |  |                           |  |
|--|--|--|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>  | A4.5   | Identificar os serviços que ainda poderão vir a ser concessionados no SPNP | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                     |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para uma gestão eficiente e eficaz |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Estender o modelo landlord às três unidades de negócio, aumentando a qualidade e a eficiência dos serviços |  |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |
| Elaborar um estudo que identifique os serviços não concessionados no sistema portuário da APDL e as medidas necessárias para a sua eventual concessão                                |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026        |                           |  |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |
|  |  | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                           |
|  |  | ↓  | ↓                         | ↓  |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Racionalização da gestão</li> <li>- Diminuição de custos operacionais</li> <li>- Otimização da qualidade dos serviços oferecidos</li> </ul> |  | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                   |
|  |  | Média  | Gestão                    | Interno à APDL                           |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |
|  |  | APDL   |                           |  |

|  |  |   |                           |  |
|--|--|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>  | A4.6   | Promover concessões ou parcerias para gestão de infraestruturas e equipamentos não relacionados com a movimentação de mercadorias | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                     |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para uma gestão eficiente e eficaz |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Desenvolver ações de colaboração e cooperação para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente, na ótica do sistema portuário |   |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |
| Identificar as infraestruturas e equipamentos não relacionados com a movimentação de mercadorias (p. ex., recreio, turismo, espaços públicos) e que poderão ser concessionados ou entregues a exploração a outras entidades através de parcerias de gestão   |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                           |  |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |
|  |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                           |
|  |  | ↓   | ↓                         | ↓  |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Racionalização da gestão</li> <li>- Diminuição de custos operacionais</li> <li>- Otimização de estruturas e áreas de gestão domínial da APDL</li> <li>- Melhor Integração das atividades portuárias com a envolvente social, territorial e institucional</li> </ul> |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                   |
|  |  | Baixa   | Cooperação                | Interno à APDL                           |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |
|  |  | APDL  |                           |  |

Resumo

|  |  |  |                           |  |  |         |  |       |  |
|--|--|--|---------------------------|--|--|---------|--|-------|--|
| <b>Ação</b>  | A4.7   | Promover outros negócios de carácter portuário e não portuário | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                     |  |         |  |       |  |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para uma gestão eficiente e eficaz |  |         |  |       |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Desenvolver ações de colaboração e cooperação para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente, na ótica do sistema portuário |  |                           |  |  |         |  |       |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                |                           |  |  |         |  |       |  |
| Identificar e estabelecer parcerias com entidades públicas e privadas para promover outros negócios inseridos na economia do mar, de carácter portuário (pesca, náutica de recreio, desportos náuticos, construção e reparação naval) e não portuário (turismo, energias alternativas, cultura e investigação marítimas) |  | 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026              |                           |  |  |         |  |       |  |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>                                       |                           |  |  |         |  |       |  |
|  |  | Público  |                           | Comunitário                              |  | Privado |  | Total |  |
|  |  | Fonte de Financiamento:  |                           |  |  |         |  |       |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                 |                           |  |  |         |  |       |  |
| - Afirmação do protagonismo da APDL no quadro da economia do mar<br>- Desenvolvimento de atividades inovadoras e geradoras de valor  |  | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                   |  |         |  |       |  |
|  |  | Média  | Cooperação                | Interno à APDL                           |  |         |  |       |  |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>                                   |                           |  |  |         |  |       |  |
|  |  | APDL   |                           |  |  |         |  |       |  |

|  |   |  |                           |                                     |  |         |  |       |  |
|--|---|--|---------------------------|-------------------------------------|--|---------|--|-------|--|
| <b>Ação</b>  | A5.1  | Elaborar um plano para potenciar a utilização de tecnologias de informação nas diferentes etapas da cadeia logística | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                |  |         |  |       |  |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para liderar na digitalização |  |         |  |       |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Adaptar e desenvolver a infoestrutura na perspetiva da integração das três unidades de negócio num único sistema portuário e na interligação de toda a rede logística |  |                           |                                     |  |         |  |       |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |                                     |  |         |  |       |  |
| Elaborar um plano para utilização das tecnologias de informação na otimização das diferentes etapas da cadeia logística, através de mais e melhor conhecimento do processo e do desenvolvimento de cada etapa (tracking, ritmos, previsões de desempenho baseadas em histórico, alarmística, etc.), visando apoiar o desenvolvimento do negócio. |   | 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026  |                           |                                     |  |         |  |       |  |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |                                     |  |         |  |       |  |
|  |   | Público  |                           | Comunitário                         |  | Privado |  | Total |  |
|  |   | Fonte de Financiamento:  |                           |                                     |  |         |  |       |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |                                     |  |         |  |       |  |
| - Ganho de eficiência do sistema logístico global<br>- Desenvolvimento do negócio  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>              |  |         |  |       |  |
|  |   | Alta   | Tecnologias de Informação | Interno à APDL                      |  |         |  |       |  |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |                                     |  |         |  |       |  |
|  |   | APDL   |                           |                                     |  |         |  |       |  |

|  |   |  |                           |                                     |       |
|--|---|--|---------------------------|-------------------------------------|-------|
| <b>Ação</b>  | A5.2  | Elaborar um Plano Diretor para os sistemas e tecnologias de informação | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                |       |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Gestão Interna: aumento da coesão interna                                       |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para liderar na digitalização |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Melhorar os sistemas de informação e modelos de comunicação internos e externos |  |                           |                                     |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |                                     |       |
| Elaborar um plano para garantir a integração e interoperabilidade dos sistemas de informação e comunicação entre as três unidades de negócio, e entre estas e as entidades exteriores, bem como desenvolver ferramentas de e-administração |   | 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026                      |                           |                                     |       |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |                                     |       |
|  |   | Público  | Comunitário               | Privado                             | Total |
|  |   | Fonte de Financiamento:  |                           |                                     |       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |                                     |       |
| - Sistemas integrados, sem duplicação que reforçam a capacidade de informação e comunicação interna e externamente à APDL  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>              |       |
|  |   | Alta   | Tecnologias de Informação | Interno à APDL                      |       |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |                                     |       |
|  |   | APDL   |                           |                                     |       |

|   |   |   |                           |                                     |       |
|---|---|---|---------------------------|-------------------------------------|-------|
| <b>Ação</b>   | A5.3  | Desenvolver as TIC para responder à progressiva digitalização | <b>Unidade de Negócio</b> | APDL                                |       |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Negócio: consolidação e diversificação do negócio   |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para liderar na digitalização |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Potenciar as capacidades da APDL relacionadas com a inovação e os sistemas de informação e comunicação para responder à progressiva digitalização, à busca de maior eficiência e para fidelizar e captar clientes |   |                           |                                     |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                               |                           |                                     |       |
| Desenvolver as TIC para responder à progressiva digitalização e reforçar quer a componente de apoio logístico no sistema portuário quer a captação de novas cargas e origens/destinos |   | 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026             |                           |                                     |       |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>                                      |                           |                                     |       |
|   |   | Público   | Comunitário               | Privado                             | Total |
|   |   | Fonte de Financiamento:                                       |                           |                                     |       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                |                           |                                     |       |
| - Aumento da agilidade da cadeia logística<br>- Aumento da rastreabilidade das mercadorias<br>- Captação de novas cargas e mercados, por via de uma maior eficiência                  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>              |       |
|   |   | Alta  | Tecnologias de Informação | Interno à APDL                      |       |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>                                  |                           |                                     |       |
|   |   | APDL  |                           |                                     |       |

Resumo

|   |   |   |   |                                     |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
|---|---|---|---|-------------------------------------|-------------|------------------------|---------|------|-------|------|------|------|------|--|--|
| <b>Ação</b>   | A5.4  | Melhorar os sistemas de recolha de informação | <b>Unidade de Negócio</b>   | APDL                                |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna                                       |   | <b>Tipo de ação</b>   | Ações para liderar na digitalização |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Melhorar os sistemas de informação e modelos de comunicação internos e externos |   |   |                                     |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                                     |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
| Melhorar (e uniformizar) o sistema de recolha e tratamento de informação de gestão e estatístico  |   |   | 2017  |                                     | 2018        | 2019                   | 2020    | 2021 | 2022  | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |  |  |
|   |   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                                     |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
|   |   |   | Público   |                                     | Comunitário |                        | Privado |      | Total |      |      |      |      |  |  |
|   |   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> Portugal 2020 - simplificação administrativa (potencial) |                                     |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                                     |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento da comparabilidade da informação estatística das três unidades de negócio e das áreas de negócio</li> <li>- Melhoria no processo de obtenção e tratamento de informação estatística relevante (interna e externa)</li> </ul> |   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>                    |             | <b>Tipo de Projeto</b> |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
|   |   |   | Alta  | Gestão                              |             | Interno à APDL         |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
|   |   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                                     |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |
|   |   |   | APDL  |                                     |             |                        |         |      |       |      |      |      |      |  |  |

| <b>Ação</b>  | B1.1  | <b>Prolongar o quebra-mar Norte de Leixões</b>  | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Leixões   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|---|-------------------------------|--|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para melhorar as acessibilidades marítimas ao porto de Leixões |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Capacitar o porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios associada à especialização dos terminais portuários e à falta de disponibilidade de espaço operacional |   |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elaborar o projeto de execução e EIA e lançar o concurso para executar a obra de prolongamento do quebra-mar Norte de Leixões em 300 m para melhorar as condições de acesso ao porto e as condições de abrigo no anteporto     |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> |                               |  |              | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | 2017  | 2018                          | 2019   | 2020         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | 33 250  | 26 750                        |  | 60 000       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> FEDER + CEF blending (potencial) ou Plano Juncker  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento das condições de segurança da entrada dos navios em porto, respondendo ao aumento da dimensão dos navios</li> <li>- Melhoria das condições de abrigo do anteporto.</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Elevada   | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | APDL  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| <b>Ação</b>  | B1.2  | <b>Aprofundar a bacia de manobra no anteporto e o canal de acesso ao porto</b>  | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Leixões   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|---|-------------------------------|--|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para melhorar as acessibilidades marítimas ao porto de Leixões |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Capacitar o porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios associada à especialização dos terminais portuários e à falta de disponibilidade de espaço operacional |   |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elaborar o projeto de execução e EIA e lançar o concurso para executar a obra de aprofundamento do canal de acesso ao porto e da bacia de manobra no anteporto, até à cota -15,5 m(ZH) |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> |                               |  |              | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | 2017  | 2018                          | 2019   | 2020         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | 87 000  |                               |  | 87 000       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> CEF blending (potencial), apenas financia obra   |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento das condições para receção de navios de maior dimensão no anteporto</li> </ul>  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Elevada   | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | APDL  |                               |  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Resumo

|  |   |   |                               |  |              |
|--|---|---|-------------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | B2.1  | Reformular o Terminal de Contentores Sul                            | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Leixões   |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para ampliar a capacidade de movimentação de contentores |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Capacitar o porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios associada à especialização dos terminais portuários e à falta de disponibilidade de espaço operacional |   |                               |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                               |  |              |
| Executar as obras de reformulação do Terminal de Contentores Sul, nomeadamente o reforço de terraplenos e a ampliação para os terrenos atualmente ocupados pelo terminal ferroviário e adquirir novos pórticos de parque |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                               |  |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |  |              |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|  |   |   |                               | 43 400   | 43 400       |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> EFSI (Plano Juncker)                 |                               |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                               |  |              |
| - Aumento da capacidade de armazenamento e movimentação de contentores no TCS<br>- Redução do número de viagens relacionadas com o armazenamento de contentores noutras locais   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |
|  |   | Elevada   | Infraestrutura / equipamentos | Externo à APDL   |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |  |              |
|  |   | TCL   |                               |  |              |

|   |   |   |                               |  |              |
|---|---|---|-------------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>   | B2.2  | Concretizar um terminal de contentores a -14,8 m(ZH)                | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Leixões   |              |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para ampliar a capacidade de movimentação de contentores |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Capacitar o porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios associada à especialização dos terminais portuários e à falta de disponibilidade de espaço operacional |   |                               |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                               |  |              |
| Lançar o concurso para a concessão de um novo terminal de contentores a -14,8 m(ZH), com uma área de estacionamento mínima de 25 ha e pelo menos 800 m de cais de acostagem; construção do terminal e aquisição e montagem de equipamentos para a movimentação de contentores |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                               |  |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |  |              |
|   |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|   |   |   |                               | 23 000   | 123 000      |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> EFSI (Plano Juncker)                 |                               |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                               |  |              |
| - Aumento da capacidade para movimentação de contentores no porto de Leixões<br>- Capacidade para receção de navios até 6000 TEU  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>   |              |
|   |   | Elevada   | Infraestrutura / equipamentos | Externo à APDL   |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |  |              |
|   |   | APDL c/ futuro concessionário                                       |                               |  |              |

|  |   |   |                               |   |              |  |
|--|---|---|-------------------------------|---|--------------|--|
| <b>Ação</b>  | B3.2  | <b>Aumentar, se viável, a eficiência da movimentação de granéis agroalimentares</b> | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Leixões  |              |  |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para melhorar a capacidade de movimentação de outras cargas |              |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Capacitar o porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios associada à especialização dos terminais portuários e à falta de disponibilidade de espaço operacional |   |                               |   |              |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |   |              |  |
| Elaborar o estudo de viabilidade técnica, ambiental, económica e financeira relativo ao aumento da eficiência e melhoria das condições ambientais da movimentação de granéis agroalimentares; se viável, aquisição e montagem de equipamentos de descarga ecológicos e de um sistema de transporte entre o terminal de granéis e os silos de Leixões |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                 |                               |   |              |  |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |   |              |  |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>  | <b>Total</b> |  |
|  |   |   |                               | 12 000  | 12 000       |  |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> Privado (BEI se agregado a outros)                   |                               |   |              |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                               |   |              |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria das condições ambientais da receção e de movimentação de granéis agroalimentares</li> <li>- Aumento da produtividade e, por conseguinte, da capacidade</li> </ul>  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>  |              |  |
|  |   | Média   | Infraestrutura / equipamentos | Externo à APDL  |              |  |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |   |              |  |
|  |   | SdL e TCGL  |                               |   |              |  |

|  |   |   |                               |   |              |  |
|--|---|---|-------------------------------|---|--------------|--|
| <b>Ação</b>  | B3.4  | <b>Reformular o atual Terminal de Contentores Norte</b>             | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Leixões  |              |  |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para melhorar a capacidade de movimentação de outras cargas |              |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Capacitar o porto de Leixões para responder às tendências de aumento das cargas e das dimensões dos navios associada à especialização dos terminais portuários e à falta de disponibilidade de espaço operacional |   |                               |   |              |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                               |   |              |  |
| Reformular o atual Terminal de Contentores Norte de forma a melhorar as atuais condições de movimentação de contentores, podendo no futuro ser adaptado à movimentação de outras mercadorias |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                               |   |              |  |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |   |              |  |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>  | <b>Total</b> |  |
|  |   |   |                               | 50 000  | 50 000       |  |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> Privado (BEI se agregado a outros)   |                               |   |              |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                               |   |              |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento da produtividade e, por conseguinte, da capacidade de movimentação de carga do porto de Leixões</li> </ul>                                  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>  |              |  |
|  |   | Elevada   | Infraestrutura / equipamentos | Externo à APDL  |              |  |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |   |              |  |
|  |   | Concessionário  |                               |   |              |  |



Resumo

|   |   |   |  |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
|---|---|---|--|---|------------------------|------|------|------|--------------------------------|------|------|------|------|------|
| <b>Ação</b>   | B4.1  | Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente e promover um Sistema de Certificação Ambiental do porto de Leixões | <b>Unidade de Negócio</b>  | Porto de Leixões  |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>  | Ações para a valorização ambiental do porto de Leixões e envolvente |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SNPN |   |  |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
| Sistematizar as diversas auditorias ambientais à movimentação de cargas no porto de Leixões e procedimentos a adotar num Plano de Segurança, Saúde e Ambiente e Sistema de Certificação Ambiental, com vista a fazer progredir Leixões para uma certificação de ECOPORT |   |   | <table border="1"> <tr> <td>2017</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> </tr> </table> |   | 2017                   | 2018 | 2019 | 2020 | 2021                           | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|   |   |   | 2017   | 2018  | 2019                   | 2020 | 2021 | 2022 | 2023                           | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |
|   |   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
| <table border="1"> <tr> <td><b>Público</b></td> <td><b>Comunitário</b></td> <td><b>Privado</b></td> <td><b>Total</b></td> </tr> <tr> <td>  </td> <td>  </td> <td>  </td> <td></td> </tr> </table>   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>  | <b>Privado</b>   | <b>Total</b>  |                        |      |      |      | <b>Fonte de Financiamento:</b> |      |      |      |      |      |
| <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>  | <b>Privado</b>  | <b>Total</b>   |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
|   |   |   |  |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria das condições ambientais de movimentação de cargas</li> <li>- Valorização ambiental do porto de Leixões</li> </ul>  |   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>  | <b>Tipo de Projeto</b> |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
|   |   |   | Elevada  | Ambiente  | Interno à APDL         |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
|   |   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |
|   |   |   | APDL   |   |                        |      |      |      |                                |      |      |      |      |      |

| <b>Ação</b>  | B4.2  | Assegurar a minimização dos problemas ambientais existentes no porto de Leixões   | <b>Unidade de Negócio</b>                | Porto de Leixões  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|---|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>                      | Ações para a valorização ambiental do porto de Leixões e envolvente |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SNPN |   |  |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |  |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <p>Assegurar que são concretizadas as adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias para minimizar os problemas ambientais existentes no porto de Leixões (construção de silos para armazenamento dos granéis sólidos e outras cargas poluentes, impermeabilização de pavimentos, equipamentos de movimentação ecológicos)<br/>Valores considerados - tremonha: 1 M€; silos: 20 mil m<sup>2</sup> a 150 €/m<sup>2</sup></p> |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> |  |   | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | 2017  | 2018                                     | 2019  | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |  |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>  | <b>Privado</b>  | <b>Total</b>                             |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | 4 000   | 4 000                                    |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria das condições ambientais de movimentação e armazenamento de cargas</li> <li>- Valorização ambiental do porto de Leixões</li> </ul>   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>                         | <b>Tipo de Projeto</b>  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | Elevada   | Ambiente e Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |  |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   | APDL c/ concessionários   |  |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| <b>Ação</b>   | B4.3  | Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades do porto de Leixões  | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|---------------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental do porto de Leixões e envolvente |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SNPN |   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <p>Adaptar em parceria com os concessionários e outros stakeholders do porto de Leixões o manual de procedimentos do SPNP de forma a garantir as preocupações ambientais no âmbito da atividade deste porto</p>   |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> |                           |   | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | 2017  | 2018                      | 2019  | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   |   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>  | <b>Privado</b>  | <b>Total</b>              |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   |   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redução dos impactes ambientais da atividade portuária</li> <li>- Aumento da consciência ambiental dos vários stakeholders</li> <li>- Aumento da qualidade de vida urbana na envolvente do porto de Leixões</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | Média   | Ambiente                  | Interno à APDL  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | APDL c/ concessionários   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Resumo

|   |   |  |  |   |
|---|---|--|--|---|
| <b>Ação</b>   | B4.4  | Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios no porto de Leixões | <b>Unidade de Negócio</b>                | Porto de Leixões  |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade                          |  | <b>Tipo de ação</b>                      | Ações para a valorização ambiental do porto de Leixões e envolvente |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Antecipar a resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia particularmente em matéria de energia |  |  |   |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |  |   |
| Avaliar as possibilidades de adaptação do porto de Leixões para que possa assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios; elaborar o modelo de negócio respetivo |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                                  |  |   |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |  |   |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>                       | <b>Privado</b>  |
|   |   | ↓  | ↓  | ↓   |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> CEF blending, CEF Inovação (para as 3 UN)                             |  |   |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |  |   |
| - Contributo para dar resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia<br>- Valorização ambiental do porto de Leixões  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>                         | <b>Tipo de Projeto</b>  |
|   |   | Média  | Ambiente e Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL  |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |  |   |
|   |   | APDL c/ fornecedor de energia elétrica   |  |   |

|  |   |   |  |   |
|--|---|---|--|---|
| <b>Ação</b>  | B4.5  | Avaliar a viabilidade de posicionar Leixões como plataforma de bunkering de GNL | <b>Unidade de Negócio</b>                | Porto de Leixões  |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade                          |   | <b>Tipo de ação</b>                      | Ações para a valorização ambiental do porto de Leixões e envolvente |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Antecipar a resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia particularmente em matéria de energia |   |  |   |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |  |   |
| Estudar as diferentes possibilidades de abastecimento dos navios com GNL e de posicionar Leixões como plataforma de bunkering deste combustível; se viável, executar |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026             |  |   |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |  |   |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>                       | <b>Privado</b>  |
|  |   | ↓   | ↓  | ↓   |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> CEF blending, CEF Inovação (para as 3 UN)        |  |   |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |  |   |
| - Contributo para dar resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia<br>- Valorização ambiental do porto de Leixões   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>                         | <b>Tipo de Projeto</b>  |
|  |   | Média   | Ambiente e Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL  |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |  |   |
|  |   | APDL c/ Petrogal  |  |   |

|                             |   |                                  |                           |  |
|-----------------------------|---|----------------------------------|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>                 | B5.1  | Implementar as extended gateways | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões                                       |
| <b>Eixo Estratégico</b>     | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |                                  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e passageiros e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas |                                  |                           |  |

| DESCRIÇÃO DA AÇÃO   | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO  |
|---|---|
| Trabalhar as extended gateways enquanto ferramenta de otimização logística contribuindo para minimizar as restrições de espaço no porto de Leixões                      | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |
|   | INVESTIMENTO (m€)   |
|   | Público   Comunitário   Privado   Total                             |
|   | Fonte de Financiamento:   |
| IMPACTOS ESPERADOS  | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menor pressão sobre o porto de Leixões (menos exigências de áreas de terraplano)</li> <li>- Agilização de processos</li> </ul> | Prioridade   Tipologia   Tipo de Projeto                            |
|   | Alta   Tecnologias de Informação   Interno à APDL                   |
|   | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO   |
|   | APDL  |

|                             |   |  |                           |  |
|-----------------------------|---|--|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>                 | B5.2  | Identificar com a CM de Matosinhos as possibilidades de expansão/criação de áreas de apoio logístico | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões                                       |
| <b>Linha Estratégica</b>    | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Aumentar a capacidade de apoio logístico em parceria com os municípios e outras entidades públicas e privadas da envolvente |  |                           |  |

| DESCRIÇÃO DA AÇÃO  | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO  |
|--|---|
| Criar um grupo de trabalho com a CM de Matosinhos para identificar no âmbito da revisão do PDM as possibilidades de expansão/criação de áreas de apoio logístico e de áreas de terraplano de 2ª linha  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |
|  | INVESTIMENTO (m€)   |
|  | Público   Comunitário   Privado   Total                             |
|  | Fonte de Financiamento:   |
| IMPACTOS ESPERADOS   | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliação da capacidade de apoio logístico e de 2ª linha ao porto de Leixões</li> <li>- Melhor integração territorial da expansão das atividades portuárias</li> <li>- Redução de fontes de conflitos no processo de planeamento territorial</li> </ul> | Prioridade   Tipologia   Tipo de Projeto                            |
|  | Elevada   Infraestrutura / equipamentos   Externo à APDL            |
|  | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO   |
|  | APDL c/ CM Matosinhos   |

Resumo

|   |  |   |                           |  |
|---|--|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>   | <b>B5.3</b>  | Elaborar o plano de marketing e divulgação da PLL                   | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões                                       |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Negócio: consolidação e diversificação do negócio  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Promover e reforçar a Plataforma Logística de Leixões (PLL) como agente gerador de valor |   |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |  |
| Elaborar o plano de marketing para valorização da PLL junto de operadores logísticos e carregadores com vista a uma melhor divulgação e ao aumento da sua atratividade        |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |  |
|   |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |
|   |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   |
|   |  | ↓   | ↓                         | ↓  |
|   |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |  |
| - Aumento da visibilidade da PLL e por conseguinte do seu potencial de negócio<br>- Enfoque da mensagem nos agentes que podem aumentar o negócio da PLL e do porto de Leixões |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |
|   |  | Alta  | Marketing                 | Interno à APDL   |
|   |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |
|   |  | APDL c/ Ábacus  |                           |  |

|  |  |   |                           |  |
|--|--|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>  | <b>B5.4</b>  | Concessionar a exploração e o funcionamento da PLL                  | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões                                       |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Estender o modelo landlord às três unidades de negócio, aumentando a qualidade e a eficiência dos serviços |   |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |  |
| Elaborar um estudo sobre a possibilidade de concessionar a exploração da PLL que identifique as vantagens e desvantagens e suporte uma tomada de decisão |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |  |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |
|  |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   |
|  |  | ↓   | ↓                         | ↓  |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |  |
| - Instrumento de suporte à decisão de concessionar ou não a PLL  |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |
|  |  | Média   | Gestão                    | Interno à APDL   |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |
|  |  | APDL  |                           |  |

|  |  |  |                           |  |              |
|--|--|--|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | B5.5   | Concretizar e estabelecer protocolos de cooperação com plataformas logísticas e portos secos | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões                                       |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Negócio: consolidação e diversificação do negócio                                  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Promover e reforçar a Plataforma Logística de Leixões como agente gerador de valor |  |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |
| Concretizar o protocolo com a ZALDESA e estabelecer protocolos de cooperação com outras plataformas logísticas e portos secos nacionais e ibéricos, no sentido de alargar o hinterland do porto de Leixões e reforçar o posicionamento da PLL através da criação de ligações a infraestruturas similares |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                          |                           |  |              |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |
|  |  | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|  |  | ↓  | ↓                         | ↓  |              |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentar a capacidade logística do porto de Leixões através de parcerias da PLL</li> <li>- Aumentar a penetração no hinterland da oferta logística integrada</li> </ul>   |  | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |              |
|  |  | Média  | Cooperação                | Interno à APDL   |              |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
|  |  | APDL c/ Zaldesa e outras plataformas   |                           |  |              |

|   |   |   |                               |  |              |
|---|---|---|-------------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>   | B5.6  | Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Leixões | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Leixões                                       |              |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e passageiros e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas |   |                               |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |  |              |
| Analisar as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias ao porto de Leixões com vista a identificar estrangulamentos e necessidades de investimento que permitam melhorar a sua performance intermodal e logística<br>Simultaneamente adequar o sistema de portaria para resposta ao crescimento de tráfego previsto |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                   |                               |  |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |  |              |
|   |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|   |   | ↓   | ↓                             | ↓  |              |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                               |  |              |
|   |   | CEF blending (potencial)<br>Investimento IP já candidatado                            |                               |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                               |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento de eficiência na cadeia logística global</li> </ul>  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |              |
|   |   | Alta  | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |  |              |
|   |   | APDL c/ IP  |                               |  |              |

Resumo

| <b>Ação</b>   | B6.1  | Reformular o porto de pesca de Matosinhos com vista à sua modernização e melhoria de funcionamento  | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Leixões                                  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|-------------------------------|---|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade              |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para dinamizar outras atividades portuárias |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Contribuir para a melhoria das condições de funcionamento e segurança da atividade da pesca |   |                               |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <p>Elaborar o projeto e executar as obras necessárias para assegurar a compatibilização do porto de pesca de Matosinhos com a construção do novo terminal de contentores e, simultaneamente, assegurar a sua modernização e introduzir melhorias de funcionamento e a possibilidade de visitação</p> <p>Valores considerados - obras marítimas: 47,9 M€, porto de recreio: 8,5 M€, edifícios: 20 M€</p> |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> |                               |   | 2017         | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | 2017  | 2018                          | 2019  | 2020         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   |   |                               |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |   |   |                               |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>                                    | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   |   |                               | 76 400  | 76 400       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> EFSI (Plano Juncker); MAR 2020 (algumas componentes)   |                               |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                               |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilização das áreas necessárias para a construção do novo terminal de contentores</li> <li>- Melhores condições para acolher as embarcações de pesca e os pescadores e as atividades relacionadas com o controle e venda do pescado</li> </ul>  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>                            |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | Elevada   | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL                                    |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|   |   | APDL c/ Docapesca e futuro concessionário   |                               |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| <b>Ação</b>  | B6.2   | Elaborar um novo Plano de Negócios do terminal de Cruzeiros de Leixões  | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões                                  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|---|---------------------------|---|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Linha Estratégica</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para dinamizar outras atividades portuárias |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Desenvolver ações de colaboração e cooperação para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente, na ótica do sistema portuário |   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <p>Elaborar um novo Plano de Negócios do terminal de Cruzeiros de Leixões para apoiar a sua gestão e valorização e a possibilidade de concessionar a atividade de cruzeiros em Leixões</p>   |  | <table border="1"> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> |                           |   | 2017         | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | 2017  | 2018                      | 2019  | 2020         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |  |   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                    | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Otimização da utilização das diversas valências do edifício de passageiros, nomeadamente na sua relação com a envolvente</li> <li>- Aumento da rentabilidade da infraestrutura</li> <li>- Maior potencial de divulgação e de negócio</li> </ul> |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                            |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | Média   | Gestão                    | Interno à APDL                                    |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | APDL  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|   |  |   |                           |   |
|---|--|---|---------------------------|---|
| <b>Ação</b>   | B6.3   | Avaliar a concessão da actividade de cruzeiros em Leixões           | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões                                  |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para dinamizar outras atividades portuárias |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Desenvolver ações de colaboração e cooperação para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente, na ótica do sistema portuário |   |                           |   |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |   |
| Elaborar um estudo sobre a possibilidade de concessionar a exploração da actividade de cruzeiros que identifique as vantagens e desvantagens dessa eventual concessão e suporte a tomada de decisão |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |   |
|   |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |   |
|   |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                    |
|   |  |   |                           | <b>Total</b>                                      |
|   |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |   |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |   |
| - Instrumento de suporte à decisão de concessionar ou não esta atividade e as infraestruturas e equipamentos que a suportam   |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                            |
|   |  | Média   | Gestão                    | Interno à APDL                                    |
|   |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |
|   |  | APDL  |                           |   |

|  |  |   |                           |   |
|--|--|---|---------------------------|---|
| <b>Ação</b>  | B6.4   | Lançar as concessões do porto e doca de recreio de Leixões          | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Leixões                                  |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para dinamizar outras atividades portuárias |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Desenvolver ações de colaboração e cooperação para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente, na ótica do sistema portuário |   |                           |   |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |   |
| Lançar os concursos para as concessões do porto de recreio e da doca de recreio de Leixões, prevendo as possibilidades de concessão conjunta ou separada e assegurando a disponibilização de lugares para passantes e serviços de apoio às tripulações |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |   |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |   |
|  |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                    |
|  |  |   |                           | <b>Total</b>                                      |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |   |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |   |
| - Aumento da rentabilidade da infraestrutura<br>- Maior potencial de divulgação e de negócio   |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                            |
|  |  | Média   | Gestão                    | Interno à APDL                                    |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |
|  |  | APDL  |                           |   |



Resumo

| <b>Ação</b>   | C1.1  | Assegurar a reposição de profundidades do porto de Viana do Castelo   | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|---------------------------|---|------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----------------|--|--------------------|--|----------------|--|--------------|--|--|--|-------|--|--|--|--|--|-------|--|--|--|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-------------------|------------------|--|------------------------|--|--|--|--|--|--|---------|-------------------------------|--|----------------|--|--|--|--|--|--|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar as acessibilidades marítimas ao porto de Viana do Castelo |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Reposicionar o porto de Viana do Castelo no mercado logístico e Noroeste Peninsular, através da adaptação e melhoria das suas infraestruturas portuárias e logísticas |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <p>Executar dragagens de manutenção com a periodicidade necessária para garantir as cotas de serviço do porto de Viana do Castelo (incluindo o acesso aos estaleiros de apoio à pesca)</p> <p>Valores considerados - 4M€ em 2018, 1,5M€ em 2020, 2023 e 2026</p>  |   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;"><b>INVESTIMENTO (m€)</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>Público</b></td> <td colspan="2"><b>Comunitário</b></td> <td colspan="2"><b>Privado</b></td> <td colspan="4"><b>Total</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2">8 500</td> <td colspan="2"> </td> <td colspan="2"> </td> <td colspan="4">8 500</td> </tr> <tr> <td colspan="10"><b>Fonte de Financiamento:</b></td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;"><b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b></td> </tr> <tr> <td><b>Prioridade</b></td> <td colspan="2"><b>Tipologia</b></td> <td colspan="7"><b>Tipo de Projeto</b></td> </tr> <tr> <td>Elevada</td> <td colspan="2">Infraestrutura / equipamentos</td> <td colspan="7">Interno à APDL</td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;"><b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b></td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;">APDL</td> </tr> </tbody> </table> |                           |   | 2017 | 2018         | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | <b>INVESTIMENTO (m€)</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <b>Público</b> |  | <b>Comunitário</b> |  | <b>Privado</b> |  | <b>Total</b> |  |  |  | 8 500 |  |  |  |  |  | 8 500 |  |  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <b>Prioridade</b> | <b>Tipologia</b> |  | <b>Tipo de Projeto</b> |  |  |  |  |  |  | Elevada | Infraestrutura / equipamentos |  | Interno à APDL |  |  |  |  |  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | APDL |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2017  | 2018  | 2019  | 2020                      | 2021  | 2022 | 2023         | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Público</b>  |   | <b>Comunitário</b>  |                           | <b>Privado</b>  |      | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 8 500   |   |   |                           |   |      | 8 500        |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Fonte de Financiamento:</b>  |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>  |   | <b>Tipo de Projeto</b>    |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elevada   | Infraestrutura / equipamentos   |   | Interno à APDL            |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| APDL  |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Capacitação do porto para a receção dos navios para os quais está dimensionado</li> <li>- Aumento das condições de segurança no acesso e manobra dos navios, sem condicionamentos à maré</li> <li>- Manutenção das condições de negócio das várias atividades</li> </ul> |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |       |  |  |  |  |  |       |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |         |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

| <b>Ação</b>  | C1.2  | Executar a dragagem do canal de acesso aos estaleiros e da correspondente bacia de manobra  | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|---|---------------------------|---|------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----------------|--|--------------------|--|----------------|--|--------------|--|--|--|--------|--|--|--|--|--|--------|--|--|--|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-------------------|------------------|--|------------------------|--|--|--|--|--|--|------|-------------------------------|--|----------------|--|--|--|--|--|--|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar as acessibilidades marítimas ao porto de Viana do Castelo |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Reposicionar o porto de Viana do Castelo no mercado logístico e Noroeste Peninsular, através da adaptação e melhoria das suas infraestruturas portuárias e logísticas |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <p>Executar a dragagem de aprofundamento do canal de acesso aos estaleiros e respetivo anteporto até à cota -6,0 m ZH (atualmente -3,5 m ZH no canal de acesso e -3,2 m ZH no anteporto) para garantir o acesso aos estaleiros (e cais do Bugio) de navios de maior dimensão</p>         |   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;"><b>INVESTIMENTO (m€)</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>Público</b></td> <td colspan="2"><b>Comunitário</b></td> <td colspan="2"><b>Privado</b></td> <td colspan="4"><b>Total</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2">15 060</td> <td colspan="2"> </td> <td colspan="2"> </td> <td colspan="4">15 060</td> </tr> <tr> <td colspan="10"><b>Fonte de Financiamento:</b></td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;">CEF (potencial)</td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;"><b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b></td> </tr> <tr> <td><b>Prioridade</b></td> <td colspan="2"><b>Tipologia</b></td> <td colspan="7"><b>Tipo de Projeto</b></td> </tr> <tr> <td>Alta</td> <td colspan="2">Infraestrutura / equipamentos</td> <td colspan="7">Interno à APDL</td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;"><b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b></td> </tr> <tr> <td colspan="10" style="text-align: center;">APDL c/ West Sea</td> </tr> </tbody> </table> |                           |   | 2017 | 2018         | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | <b>INVESTIMENTO (m€)</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <b>Público</b> |  | <b>Comunitário</b> |  | <b>Privado</b> |  | <b>Total</b> |  |  |  | 15 060 |  |  |  |  |  | 15 060 |  |  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | CEF (potencial) |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <b>Prioridade</b> | <b>Tipologia</b> |  | <b>Tipo de Projeto</b> |  |  |  |  |  |  | Alta | Infraestrutura / equipamentos |  | Interno à APDL |  |  |  |  |  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  | APDL c/ West Sea |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2017   | 2018  | 2019  | 2020                      | 2021  | 2022 | 2023         | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Público</b>   |   | <b>Comunitário</b>  |                           | <b>Privado</b>  |      | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 15 060   |   |   |                           |   |      | 15 060       |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Fonte de Financiamento:</b>   |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| CEF (potencial)  |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>  |   | <b>Tipo de Projeto</b>    |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Alta   | Infraestrutura / equipamentos   |   | Interno à APDL            |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| APDL c/ West Sea   |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhor acesso aos estaleiros navais (navios de maior dimensão), potenciando a sua valorização e o investimento numa nova doca seca</li> <li>- Aumento da competitividade do porto</li> <li>- Aumento da atividade anual do estaleiro</li> </ul> |   |   |                           |   |      |              |      |      |      |      |      |      |      |      |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                |  |                    |  |                |  |              |  |  |  |        |  |  |  |  |  |        |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                                |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |                  |  |                        |  |  |  |  |  |  |      |                               |  |                |  |  |  |  |  |  |                              |  |  |  |  |  |  |  |  |  |                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|   |  |  |                           |  |       |
|---|--|--|---------------------------|--|-------|
| <b>Ação</b>   | C2.1   | Equacionar a(s) melhor(es) opção(ões) para a operação portuária do porto de Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo  |       |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar a competitividade do porto de Viana do Castelo |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Estender o modelo landlord às três unidades de negócio, aumentando a qualidade e a eficiência dos serviços |  |                           |  |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |       |
| Elaborar uma análise económica e financeira da operação portuária do porto de Viana do Castelo, que permita apoiar a tomada de decisão relativamente às opções para a operação portuária numa lógica de APDL como landlord. O estudo deverá permitir perceber as vantagens, desvantagens e impacte económico-financeiro das opções baseadas em licença(s) de utilização, concessão/ões ou misto (licença(s) e concessão(ões)) |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                          |                           |  |       |
|   |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |       |
|   |  | Público  | Comunitário               | Privado  | Total |
|   |  | Fonte de Financiamento:  |                           |  |       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |       |
| - Apoiar a decisão sobre o melhor de gestão portuária para o porto de Viana do Castelo  |  | Prioridade   | Tipologia                 | Tipo de Projeto  |       |
|   |  | Elevada  | Gestão                    | Interno à APDL   |       |
|   |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |       |
|   |  | APDL   |                           |  |       |

|  |  |   |                           |  |       |
|--|--|---|---------------------------|--|-------|
| <b>Ação</b>  | C2.2   | Concessionar a operação portuária no porto de Viana do Castelo e/ou assegurar a melhoria da operacionalidade do porto | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo  |       |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade   |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar a competitividade do porto de Viana do Castelo |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Reposicionar o porto de Viana do Castelo no mercado logístico e no Noroeste Peninsular, através da adaptação e melhoria das suas infraestruturas portuárias e logísticas |   |                           |  |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |       |
| Aumentar a competitividade e a operacionalidade do porto de Viana do Castelo, através da concessão da operação portuária no porto de Viana do Castelo, alargada à possibilidade de movimentação de cargas ro-ro, ou através de investimento da APDL na aquisição de equipamentos de movimentação de carga adequados e na construção de um terminal ro-ro (fase 1 - rampa e 2,5 ha de terraplano; expansão - rampa e 9 ha de terraplano)<br>Valores considerados - grua: 2M€, ro-ro 1ª fase: 5 M€, 2ª fase: 29 M€ |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                           |  |       |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |       |
|  |  | Público   | Comunitário               | Privado  | Total |
|  |  | Fonte de Financiamento:   |                           |  |       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |       |
| - Aumento da competitividade do porto<br>- Aumento da capacidade operacional para a movimentação de mercadorias<br>- Possibilidade de receção de linhas regulares de navios ro-ro, ultrapassando as limitações, atuais e futuras, para este tipo de tráfego do porto de Leixões  |  | Prioridade  | Tipologia                 | Tipo de Projeto  |       |
|  |  | Elevada   | Gestão                    | Interno à APDL   |       |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |       |
|  |  | APDL c/ eventual concessionário   |                           |  |       |

Resumo

|  |  |  |                               |  |
|--|--|--|-------------------------------|--|
| <b>Ação</b>  | C2.3   | Elaborar o estudo de mercado e de viabilidade do aproveitamento do cais do Bugio | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Viana do Castelo  |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade   |  | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para melhorar a competitividade do porto de Viana do Castelo |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Reposicionar o porto de Viana do Castelo no mercado logístico e no Noroeste Peninsular, através da adaptação e melhoria das suas infraestruturas portuárias e logísticas |  |                               |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                               |  |
| Elaborar o estudo de mercado e de viabilidade técnica, económica e financeira relativo ao aprofundamento do cais do Bugio e respetivo canal de acesso para receber navios até cerca de 8 m de calado |  | 2017   2018   <b>2019</b>   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026       |                               |  |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                               |  |
|  |  | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   |
|  |  | ↓  | ↓                             | ↓  |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                               |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                               |  |
| - Aumento da capacidade do porto para a receção de carga geral<br>- Possibilidade de dedicar um cais à movimentação da maior parte das mercadorias da Enercon  |  | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>   |
|  |  | Baixa  | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                               |  |
|  |  | APDL c/ Enercon  |                               |  |

|   |   |  |                           |  |
|---|---|--|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>   | C3.1  | Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente do porto de Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo  |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental do porto de Viana do Castelo e envolvente |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |  |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |
| Elaborar e sistematizar auditorias ambientais à movimentação de cargas no porto de Viana do Castelo e procedimentos a adotar num Plano de Segurança, Saúde e Ambiente |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026          |                           |  |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   |
|   |   | ↓  | ↓                         | ↓  |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |
| - Melhoria das condições ambientais de movimentação de cargas<br>- Valorização ambiental do porto de Viana do Castelo   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |
|   |   | Alta   | Ambiente                  | Interno à APDL   |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |
|   |   | APDL   |                           |  |

|   |   |   |  |  |       |
|---|---|---|--|--|-------|
| <b>Ação</b>   | C3.2  | Proceder às adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias à valorização ambiental do porto de Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b>                | Porto de Viana do Castelo  |       |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>                      | Ações para a valorização ambiental do porto de Viana do Castelo e envolvente |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |   |  |  |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |  |  |       |
| Assegurar que são concretizadas as adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias para evitar /minimizar problemas ambientais no porto de Viana do Castelo (ex: impermeabilização de pavimentos, equipamentos de movimentação ecológicos) |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |  |  |       |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |  |  |       |
|   |   | Público   | Comunitário                              | Privado  | Total |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |  |  |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria das condições ambientais de movimentação e armazenamento de cargas</li> <li>- Valorização ambiental do porto de Viana do Castelo</li> </ul>   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>                         | <b>Tipo de Projeto</b>   |       |
|   |   | Alta  | Ambiente e Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |       |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |  |  |       |
|   |   | APDL  |  |  |       |

|  |   |   |                           |  |       |
|--|---|---|---------------------------|--|-------|
| <b>Ação</b>  | C3.3  | Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades do porto de Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo  |       |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental do porto de Viana do Castelo e envolvente |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |   |                           |  |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |       |
| Adaptar em parceria com os concessionários e outros stakeholders do porto de Viana do Castelo o manual de procedimentos do SPNP de forma a garantir as preocupações ambientais no âmbito da atividade deste porto  |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                                     |                           |  |       |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |       |
|  |   | Público   | Comunitário               | Privado  | Total |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redução dos impactes ambientais da atividade portuária</li> <li>- Aumento da consciência ambiental dos vários stakeholders</li> <li>- Aumento da qualidade de vida urbana na envolvente do porto de Viana do Castelo</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |       |
|  |   | Média   | Ambiente                  | Interno à APDL   |       |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |       |
|  |   | APDL c/ concessionários   |                           |  |       |

Resumo

|  |   |   |                           |  |
|--|---|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>  | C3.4  | Elaborar a análise de incidências ambientais na Rede Natura 2000 dos cenários de desenvolvimento do porto de Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo  |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental do porto de Viana do Castelo e envolvente |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |   |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |
| Elaborar a análise de incidências ambientais dos cenários de desenvolvimento do porto de Viana do Castelo caso venham a sobrepor-se a espaços classificados como Rede Natura 2000 (Sítio Rio Lima) |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                           |  |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   |
|  |   | ↓   | ↓                         | ↓  |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |
| - Identificação de potenciais conflitos ambientais gerados pelo desenvolvimento do porto<br>- Identificação de medidas de minimização de eventuais impactos negativos                              |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |
|  |   | Alta  | Gestão                    | Interno à APDL   |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |
|  |   | APDL c/ concessionários   |                           |  |

|  |   |   |                           |  |
|--|---|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>  | C3.5  | Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios no porto de Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo  |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade                          |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental do porto de Viana do Castelo e envolvente |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Antecipar a resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia particularmente em matéria de energia |   |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |
| Avaliar as possibilidades de adaptação do porto de Viana do Castelo para que possa assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios; elaborar o modelo de negócio respetivo |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                           |  |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   |
|  |   | ↓   | ↓                         | ↓  |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                           |  |
|  |   | CEF blending, CEF Inovação (para as 3 UN)   |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |
| - Contributo para dar resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia<br>- Valorização ambiental do porto de Viana do Castelo  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>   |
|  |   | Média   | Ambiente                  | Interno à APDL   |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |
|  |   | APDL c/ fornecedor de energia elétrica  |                           |  |

|   |   |  |                               |  |              |
|---|---|--|-------------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>   | C4.1  | Concretizar o novo acesso rodoviário entre o porto de Viana do Castelo e a A28 (nó do Neiva) | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Viana do Castelo                              |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e passageiros e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas |  |                               |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                               |  |              |
| Construir o novo acesso com 2 faixas de rodagem num total de 8,8 km, incluindo a construção de dois troços novos, a ligação à A28 e o troço entre a EN13 e o porto e aproveitamento da EN13/3   |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                          |                               |  |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                               |  |              |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|   |   | 9 500  |                               |  | 9 500        |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b> CEF (potencial)   |                               |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                               |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redução de custos operacionais, nomeadamente dos relacionados com congestionamentos de tráfego</li> <li>- Redução de ruído e emissões poluentes</li> <li>- Redução de sinistralidade rodoviária</li> <li>- Atração de novas atividades económicas para a área influência do porto</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |              |
|   |   | Elevada  | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                               |  |              |
|   |   | APDL c/ IP e CM Viana do Castelo   |                               |  |              |

|   |   |  |                           |  |              |
|---|---|--|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>   | C4.2  | Identificar o potencial logístico existente na envolvente do porto de Viana do Castelo e estruturar uma "rede de polos logísticos do Alto Minho" | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo                              |              |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Aumentar a capacidade de apoio logístico em parceria com os municípios e outras entidades públicas e privadas da envolvente |  |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |
| Criar um grupo de trabalho com a CM de Viana do Castelo e CIM Alto Minho para identificar o potencial logístico existente na envolvente do porto de Viana do Castelo (polos logísticos, empresariais e industriais) e estruturar uma "rede de polos logísticos do Alto Minho" (de forma a aproveitar as ofertas já existentes para alargar a capacidade logística e de suporte ao porto através de sinergias e não de investimento) |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                           |  |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|   |   |  |                           |  |              |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento da atratividade do porto de Viana do Castelo através de uma oferta logística estruturada e diversificada (também no espaço)</li> <li>- Aumento da capacidade do porto</li> </ul>   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |              |
|   |   | Média  | Planeamento               | Interno à APDL   |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
|   |   | CM Viana do Castelo, CIM Alto Minho e APDL   |                           |  |              |

Resumo

|                             |   |  |                           |  |
|-----------------------------|---|--|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>                 | C4.3  | Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades ao porto de Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo                              |
| <b>Eixo Estratégico</b>     | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e passageiros e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas |  |                           |  |

| DESCRÇÃO DA AÇÃO  | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO   |                 |             |                 |       |                               |                |   |
|---|--|-----------------|-------------|-----------------|-------|-------------------------------|----------------|---|
| Analisar as acessibilidades ao porto de Viana do Castelo com vista a identificar estrangulamentos e necessidades de investimento que permitam melhorar a sua performance intermodal e logística | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                 |             |                 |       |                               |                |   |
|   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b><br><table border="1"> <thead> <tr> <th>Público</th> <th>Comunitário</th> <th>Privado</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> Fonte de Financiamento: | Público         | Comunitário | Privado         | Total | ↓                             | ↓              | ↓ |
| Público   | Comunitário  | Privado         | Total       |                 |       |                               |                |   |
| ↓   | ↓  | ↓               |             |                 |       |                               |                |   |
| IMPACTOS ESPERADOS  | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO  |                 |             |                 |       |                               |                |   |
| - Aumento de eficiência na cadeia logística global  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Prioridade</th> <th>Tipologia</th> <th>Tipo de Projeto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Média</td> <td>Infraestrutura / equipamentos</td> <td>Interno à APDL</td> </tr> </tbody> </table>                        | Prioridade      | Tipologia   | Tipo de Projeto | Média | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL |   |
| Prioridade  | Tipologia  | Tipo de Projeto |             |                 |       |                               |                |   |
| Média   | Infraestrutura / equipamentos  | Interno à APDL  |             |                 |       |                               |                |   |
|   | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO  |                 |             |                 |       |                               |                |   |
|   | APDL c/ IP   |                 |             |                 |       |                               |                |   |

|                             |   |  |                           |   |
|-----------------------------|---|--|---------------------------|---|
| <b>Ação</b>                 | C5.1  | Melhorar as infraestruturas de apoio à atividade da pesca no porto de Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo                         |
| <b>Linha Estratégica</b>    | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade              |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para dinamizar outras atividades portuárias |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Contribuir para a melhoria das condições de funcionamento e segurança da atividade da pesca |  |                           |   |

| DESCRÇÃO DA AÇÃO   | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO   |                 |             |                 |       |                               |                |   |
|--|--|-----------------|-------------|-----------------|-------|-------------------------------|----------------|---|
| Trabalhar com a Docapesca e se necessário com a DGRM para identificar as necessidades de infraestruturas de apoio à atividade da pesca no porto de Viana do Castelo, tendo presentes as características da frota e os volumes e tipos de pescado descarregado. Proceder à colmatação dessas necessidades | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                 |             |                 |       |                               |                |   |
|  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b><br><table border="1"> <thead> <tr> <th>Público</th> <th>Comunitário</th> <th>Privado</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> Fonte de Financiamento: | Público         | Comunitário | Privado         | Total | ↓                             | ↓              | ↓ |
| Público  | Comunitário  | Privado         | Total       |                 |       |                               |                |   |
| ↓  | ↓  | ↓               |             |                 |       |                               |                |   |
| IMPACTOS ESPERADOS   | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO  |                 |             |                 |       |                               |                |   |
| - Adaptação das infraestruturas e equipamentos de apoio à pesca às necessidades reais<br>- Melhores condições de apoio à atividade no seu todo   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Prioridade</th> <th>Tipologia</th> <th>Tipo de Projeto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Baixa</td> <td>Infraestrutura / equipamentos</td> <td>Externo à APDL</td> </tr> </tbody> </table>                        | Prioridade      | Tipologia   | Tipo de Projeto | Baixa | Infraestrutura / equipamentos | Externo à APDL |   |
| Prioridade   | Tipologia  | Tipo de Projeto |             |                 |       |                               |                |   |
| Baixa  | Infraestrutura / equipamentos  | Externo à APDL  |             |                 |       |                               |                |   |
|  | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO  |                 |             |                 |       |                               |                |   |
|  | Docapesca c/ APDL e DGRM   |                 |             |                 |       |                               |                |   |

|   |   |  |                               |   |              |
|---|---|--|-------------------------------|---|--------------|
| <b>Ação</b>   | C5.2  | Elaborar o modelo de negócio e assegurar as infraestruturas de apoio aos cruzeiros em Viana do Castelo | <b>Unidade de Negócio</b>     | Porto de Viana do Castelo                         |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para dinamizar outras atividades portuárias |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e passageiros e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas |  |                               |   |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                               |   |              |
| Elaborar o modelo de negócio que melhor se adapte à operação de navios de cruzeiro em Viana do Castelo e construir cais e equipamento de receção aos navios e passageiros de cruzeiro na margem direita do rio Lima, em articulação com a futura Marina Atlântica |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                                    |                               |   |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                               |   |              |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>                                    | <b>Total</b> |
|   |   |  |                               | 9 500   | 9 500        |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                               |   |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                               |   |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualificação da cidade de Viana do Castelo como destino de cruzeiros turísticos</li> <li>- Contributo para valorizar o Centro de Mar de Viana do Castelo / Alto Minho</li> </ul>   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>                            |              |
|   |   | Média  | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL                                    |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                               |   |              |
|   |   | APDL c/ CM Viana do Castelo e CIM Alto Minho   |                               |   |              |

|  |  |   |                           |   |              |
|--|--|---|---------------------------|---|--------------|
| <b>Ação</b>  | C5.3   | Lançar as concessões das docas de recreio de Viana do Castelo       | <b>Unidade de Negócio</b> | Porto de Viana do Castelo                         |              |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para dinamizar outras atividades portuárias |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Desenvolver ações de colaboração e cooperação para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente, na ótica do sistema portuário |   |                           |   |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |   |              |
| Lançar os concursos para as concessões das docas de recreio de Viana do Castelo - docas de recreio existentes e reformulação da antiga doca de Comércio, dando forma à "Marina Atlântica"  |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |   |              |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |   |              |
|  |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                                    | <b>Total</b> |
|  |  |   |                           |   |              |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |   |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |   |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reforço da qualificação da cidade de Viana do Castelo como destino náutico</li> <li>- Aproveitamento de uma infraestrutura atualmente desativada</li> <li>- Contributo para valorizar o Centro de Mar de Viana do Castelo / Alto Minho</li> </ul> |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                            |              |
|  |  | Média   | Gestão                    | Interno à APDL                                    |              |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |              |
|  |  | APDL  |                           |   |              |



Resumo

| <b>Ação</b>  | D1.1  | Concretizar as várias componentes do projeto DIW 2020   | <b>Unidade de Negócio</b>     | Via Navegável do Douro  |         |       |       |        |       |        |
|--|---|---|-------------------------------|---|---------|-------|-------|--------|-------|--------|
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para melhorar as condições de navegabilidade no rio Douro |         |       |       |        |       |        |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Promover uma gestão integrada da VND que assegure e melhore as condições de operacionalidade e segurança da navegação |   |                               |   |         |       |       |        |       |        |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |   |         |       |       |        |       |        |
| Executar as obras de alargamento e aprofundamento do canal navegável nos troços Cotas-Valeira e Salão-Pocinho, modernizar os equipamentos das eclusas, desenvolver o sistema de informação fluvial (RIS), operacionalizar o Plano de Segurança e Emergência etc. |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                               |   |         |       |       |        |       |        |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |   |         |       |       |        |       |        |
|  |   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Público</th> <th>Comunitário</th> <th>Privado</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9 900</td> <td>63 200</td> <td>3 200</td> <td>76 300</td> </tr> </tbody> </table> | Público                       | Comunitário   | Privado | Total | 9 900 | 63 200 | 3 200 | 76 300 |
| Público  | Comunitário   | Privado   | Total                         |   |         |       |       |        |       |        |
| 9 900  | 63 200  | 3 200   | 76 300                        |   |         |       |       |        |       |        |
| <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |   |   |                               |   |         |       |       |        |       |        |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b><br>- Aumento dos níveis de segurança da navegação na VND<br>- Correção das limitações existentes nalguns troços e no período noturno<br>- Redução dos períodos de inatividade das eclusas  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>  |         |       |       |        |       |        |
|  |   | Elevada   | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL  |         |       |       |        |       |        |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |   |         |       |       |        |       |        |
|  |   | APDL (c/ EDP para as eclusas)   |                               |   |         |       |       |        |       |        |

| <b>Ação</b>   | D1.2  | Assegurar a transposição das diretivas relativas às vias de navegação interior  | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro  |         |       |  |  |  |  |
|---|---|---|---------------------------|---|---------|-------|--|--|--|--|
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar as condições de navegabilidade no rio Douro |         |       |  |  |  |  |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Promover uma gestão integrada da VND que assegure e melhore as condições de operacionalidade e segurança da navegação |   |                           |   |         |       |  |  |  |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |   |         |       |  |  |  |  |
| Assegurar junto da tutela e da DGRM a transposição das diretivas relativas às vias de navegação interior, de forma a que exista compatibilidade entre todos os instrumentos nacionais e comunitários e que assim a VND possa usufruir plenamente da sua classificação como via navegável interior |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                           |   |         |       |  |  |  |  |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |   |         |       |  |  |  |  |
|   |   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Público</th> <th>Comunitário</th> <th>Privado</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Público                   | Comunitário   | Privado | Total |  |  |  |  |
| Público   | Comunitário   | Privado   | Total                     |   |         |       |  |  |  |  |
|   |   |   |                           |   |         |       |  |  |  |  |
| <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |   |   |                           |   |         |       |  |  |  |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b><br>- Clarificação do estatuto da VND como via navegável interior<br>- Possibilidade de beneficiar de todo o tipo de apoios que a CE (e outros fundos) possam disponibilizar para este tipo de via   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>  |         |       |  |  |  |  |
|   |   | Alta  | Gestão                    | Externo à APDL  |         |       |  |  |  |  |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |   |         |       |  |  |  |  |
|   |   | DGRM c/ APDL  |                           |   |         |       |  |  |  |  |

|  |   |  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--|---|--|---------------------------|---|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Ação</b>  | D1.3  | Assegurar a segurança e operacionalidade da navegação no rio Douro   | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar as condições de navegabilidade no rio Douro |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Promover uma gestão integrada da VND que assegure e melhore as condições de operacionalidade e segurança da navegação |  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <p>Pôr em prática um plano de segurança integrado (APDL, Capitania, SNPC, Municípios) da VND e assegurar a fiscalização e a monitorização dos níveis de segurança e operacionalidade da navegação no rio Douro</p> |   | <table border="1"> <tr> <td>2017</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> </tr> </table> |                           |   | 2017         | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|  |   | 2017   | 2018                      | 2019  | 2020         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |
| <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |   |  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>  | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | ↓  | ↓                         | ↓   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento dos níveis de segurança da navegação na VND</li> <li>- Qualificação da imagem da VND</li> </ul>   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | Alta   | Gestão                    | Interno à APDL  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | APDL c/ Capitania  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

|   |   |  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---|---|--|---------------------------|---|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Ação</b>   | D1.4  | Elaborar o manual de boas práticas/conduta para a navegação e eclusagem na VND   | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar as condições de navegabilidade no rio Douro |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Promover uma gestão integrada da VND que assegure e melhore as condições de operacionalidade e segurança da navegação |  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <p>Elaborar e colocar online um manual de boas práticas/conduta multilingue (pelo menos português e inglês) para a navegação e eclusagem destinado aos vários tipos de navegação: recreio, marítimo-turísticas, transporte de mercadorias</p> |   | <table border="1"> <tr> <td>2017</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> </tr> </table> |                           |   | 2017         | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|   |   | 2017   | 2018                      | 2019  | 2020         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |
| <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |   |  |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>  | <b>Total</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | ↓  | ↓                         | ↓   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilização de informação detalhada e atualizada aos vários tipos de utilizadores da VND</li> <li>- Aumento dos níveis de segurança da navegação na VND</li> </ul>                              |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | Média  | Gestão                    | Interno à APDL  |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | APDL   |                           |   |              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

Resumo

|  |   |  |                               |   |              |
|--|---|--|-------------------------------|---|--------------|
| <b>Ação</b>  | D1.5  | Elaborar um plano orientador das infraestruturas e equipamentos na VND     | <b>Unidade de Negócio</b>     | Via Navegável do Douro  |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para melhorar as condições de navegabilidade no rio Douro |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Promover uma gestão integrada da VND que assegure e melhore as condições de operacionalidade e segurança da navegação |  |                               |   |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                               |   |              |
| <p>Elaborar um plano orientador que avalie as necessidades de infraestruturas (cais de escala para marítimo-turísticas e embarcações de recreio, cais de resguardo, cais de espera, bases para empresas de navegação, cais comerciais, apoio logístico de abastecimentos, incluindo combustíveis, plataforma intermodal, estaleiros de reparação, fluvinas, dragagens) e equipamentos (comerciais, turísticos, logísticos, de apoio às embarcações, turistas e tripulantes) na VND, identifique as possíveis localizações e prepare as bases para concurso para a construção e concessão dessas infraestruturas e equipamentos</p> |   | 2017   <b>2018</b>   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                               |   |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                               |   |              |
|  |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>  | <b>Total</b> |
|  |   | ↓  | ↓                             | ↓   |              |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                               |   |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                               |   |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento dos níveis de eficiência e de segurança da VND</li> <li>- Melhoria das condições oferecidas às embarcações e aos operadores</li> </ul>  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>  |              |
|  |   | Alta   | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL  |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                               |   |              |
|  |   | APDL   |                               |   |              |

|  |   |   |                           |  |              |
|--|---|---|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | D2.1  | Rever o Regulamento da VND  | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                       |              |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar a competitividade da VND |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Promover uma gestão integrada da VND que assegure e melhore as condições de operacionalidade e segurança da navegação |   |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |  |              |
| <p>Rever o Regulamento da VND, que data de 1998, e que por conseguinte necessita de ser atualizado, em articulação com os utilizadores e prestadores de serviços na VND</p>            |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |  |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |              |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                               | <b>Total</b> |
|  |   | ↓   | ↓                         | ↓  |              |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |  |              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adequação das regras de navegação à realidade atual</li> <li>- Aumento dos níveis de eficiência e de segurança da navegação na VND</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                       |              |
|  |   | Alta  | Gestão                    | Interno à APDL                               |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |              |
|  |   | APDL  |                           |  |              |

|   |  |   |                           |  |
|---|--|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>   | D2.2   | Otimizar a articulação entre a APDL e a EDP                         | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                       |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar a competitividade da VND |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Aplicar um modelo de gestão que otimize a articulação interna APDL / Unidades de Negócio e a articulação externa da APDL / Unidades de Negócio com os diferentes stakeholders dos portos e do seu hinterland |   |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>                                     |                           |  |
| Rever o protocolo entre a APDL e a EDP, de forma a otimizar a sua articulação e a prestação de serviços de informação e operação aos utilizadores da VND (identificar a possibilidade de a APDL poder vir a assegurar a gestão das eclusas) |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026 |                           |  |
|   |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |
|   |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                               |
|   |  |   |                           | <b>Total</b>                                 |
|   |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>                                      |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>                                      |                           |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Otimização das operações de eclusagem de acordo com a procura</li> <li>- Otimização da disponibilização de informação relativa a caudais elevados e descargas nas barragens</li> </ul>             |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                       |
|   |  | Alta  | Gestão                    | Interno à APDL                               |
|   |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |
|   |  | APDL c/ EDP   |                           |  |

|  |  |   |                           |  |
|--|--|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>  | D2.3   | Assegurar a criação de uma plataforma (fórum) de diálogo, articulação e concertação institucional e empresarial para o desenvolvimento da VND | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                       |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Sustentabilidade: sustentabilidade e integração com a envolvente                               |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar a competitividade da VND |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Tomar a VND um agente mobilizador do desenvolvimento regional e local do território envolvente |   |                           |  |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |
| Dinamizar a criação de uma plataforma (fórum) de diálogo, articulação e concertação institucional e empresarial para o desenvolvimento da VND, em articulação com o Conselho da Navegabilidade do Douro, integrando os stakeholders considerados estratégicos para esta infraestrutura e a sua envolvente  |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                           |  |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |
|  |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                               |
|  |  |   |                           | <b>Total</b>                                 |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                           |  |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento dos níveis de articulação e cooperação estratégicas entre os vários stakeholders da VND</li> <li>- Definição de um quadro de referência comum, linhas de desenvolvimento estratégico e projetos/ações estruturantes</li> <li>- Maior conhecimento das atividades e impactos da VND na envolvente</li> </ul> |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                       |
|  |  | Alta  | Gestão                    | Externo à APDL                               |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |
|  |  | CCDR-N c/ APDL  |                           |  |

Resumo

|  |  |   |                           |  |              |
|--|--|---|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | D2.4   | Identificar as possibilidades de concessão dos cais de escala da VND para uso público | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                       |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para melhorar a competitividade da VND |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Estender o modelo landlord às três unidades de negócio, aumentando a qualidade e a eficiência dos serviços |   |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |  | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |              |
| Identificar na VND os cais de escala que têm maior utilização potencial e rever os respetivos títulos de utilização para que possam ter funções de uso público; definir o modelo de gestão e operação (prevendo grupos de cais: cais principais e complementares), equacionando a possibilidade de concessão |  | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                   |                           |  |              |
|  |  | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |              |
|  |  | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>                               | <b>Total</b> |
|  |  | ↓   | ↓                         | ↓  |              |
|  |  | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |  | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |              |
| - Maior flexibilidade de utilização dos cais implantados em locais estratégicos<br>- Melhoria das condições oferecidas às embarcações e aos operadores   |  | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                       |              |
|  |  | Média   | Gestão                    | Interno à APDL                               |              |
|  |  | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |              |
|  |  | APDL  |                           |  |              |

|  |   |  |                           |  |              |
|--|---|--|---------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | D3.1  | Elaborar o Plano de Segurança, Saúde e Ambiente da VND e suas infraestruturas portuárias | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                                 |              |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental da VND e envolvente |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |  |                           |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |              |
| Elaborar e sistematizar auditorias ambientais à navegação, transporte de passageiros e movimentação de cargas na VND e suas infraestruturas de acostagem e procedimentos a adotar num Plano de Segurança, Saúde e Ambiente |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                      |                           |  |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |              |
|  |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>        | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|  |   | ↓  | ↓                         | ↓  |              |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>   |                           |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
| - Melhoria das condições ambientais de embarque e desembarque de passageiros e de movimentação de cargas<br>- Valorização ambiental da VND e suas infraestruturas  |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |              |
|  |   | Alta   | Ambiente                  | Interno à APDL   |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |              |
|  |   | APDL   |                           |  |              |

|   |   |   |  |  |       |
|---|---|---|--|--|-------|
| <b>Ação</b>   | D3.2  | Proceder às adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias à valorização ambiental da VND e suas infraestruturas portuárias | <b>Unidade de Negócio</b>                | Via Navegável do Douro                                 |       |
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>                      | Ações para a valorização ambiental da VND e envolvente |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |   |  |  |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |  |  |       |
| Assegurar que são concretizadas as adaptações regulamentares e infraestruturais necessárias para evitar/minimizar problemas ambientais na VND, quer relacionadas com o tráfego marítimo-turístico (condições de embarque e desembarque, recolha e tratamento de resíduos, poluição) quer com a movimentação de mercadorias (construção de silos para armazenamento dos granéis sólidos e outras cargas poluentes, impermeabilização de pavimentos, equipamentos de movimentação ecológicos) |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |  |  |       |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |  |  |       |
|   |   | Público   | Comunitário                              | Privado  | Total |
|   |   | Fonte de Financiamento:   |  |  |       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |  |  |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria das condições ambientais de movimentação e armazenamento de cargas</li> <li>- Valorização ambiental do porto de Viana do Castelo</li> </ul>   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>                         | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |       |
|   |   | Alta  | Ambiente e Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |       |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |  |  |       |
|   |   | APDL  |  |  |       |

|  |   |   |                           |  |       |
|--|---|---|---------------------------|--|-------|
| <b>Ação</b>  | D3.3  | Adaptar o manual de procedimentos ambientais (ver A3.5) às especificidades da VND | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                                 |       |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental da VND e envolvente |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |   |                           |  |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                           |  |       |
| Adaptar em parceria com os concessionários e outros stakeholders da via navegável do Douro o manual de procedimentos do SPNP de forma a garantir as preocupações ambientais no âmbito da navegação e outras atividades na VND  |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026               |                           |  |       |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                           |  |       |
|  |   | Público   | Comunitário               | Privado  | Total |
|  |   | Fonte de Financiamento:   |                           |  |       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                           |  |       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redução dos impactes ambientais da navegação fluvial e atividade portuária</li> <li>- Aumento da consciência ambiental dos vários stakeholders</li> <li>- Aumento da qualidade de vida urbana na envolvente da VND</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |       |
|  |   | Média   | Ambiente                  | Interno à APDL   |       |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                           |  |       |
|  |   | APDL c/ concessionários   |                           |  |       |

Resumo

|  |   |  |                           |  |       |
|--|---|--|---------------------------|--|-------|
| <b>Ação</b>  | D3.4  | Elaborar a análise de incidências ambientais das propostas de criação de infraestruturas de apoio à navegação na VND em locais classificados como Parque Natural ou Rede Natura 2000 | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                                 |       |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental da VND e envolvente |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Atingir padrões elevados de qualidade na prevenção de riscos ambientais no SPNP |  |                           |  |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |  |       |
| Elaborar a análise de incidências ambientais das propostas de criação de infraestruturas de apoio à navegação na VND caso venham a sobrepor-se ou exista a possibilidade de virem a afetar espaços classificados como Parque Natural (Douro Internacional) ou Rede Natura 2000 (Sítios Rio Paiva, Alvão Marão, Douro Internacional e ZPE do Vale do Coa e do Douro Internacional e Vale do Águeda) |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                           |  |       |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |  |       |
|  |   | Público  | Comunitário               | Privado  | Total |
|  |   | Fonte de Financiamento:  |                           |  |       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |  |       |
| - Identificação de potenciais conflitos ambientais gerados por cada infraestrutura<br>- Identificação de medidas de minimização de eventuais impactos negativos  |   | Prioridade   | Tipologia                 | Tipo de Projeto  |       |
|  |   | Média  | Ambiente                  | Interno à APDL   |       |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |  |       |
|  |   | APDL   |                           |  |       |

|   |   |   |  |  |       |
|---|---|---|--|--|-------|
| <b>Ação</b>   | D3.5  | Avaliar a viabilidade de assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios nos principais cais da VND | <b>Unidade de Negócio</b>                | Via Navegável do Douro                                 |       |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade                          |   | <b>Tipo de ação</b>                      | Ações para a valorização ambiental da VND e envolvente |       |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Antecipar a resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia particularmente em matéria de energia |   |  |  |       |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |  |  |       |
| Avaliar as possibilidades de adaptação dos principais cais da VND para que possam assegurar o fornecimento de energia elétrica aos navios; elaborar os respetivos modelo de negócio |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |  |  |       |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |  |  |       |
|   |   | Público   | Comunitário                              | Privado  | Total |
|   |   | Fonte de Financiamento: CEF blending, CEF Inovação (para as 3 UN)   |  |  |       |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |  |  |       |
| - Contributo para dar resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia<br>- Valorização ambiental da VND e suas infraestruturas  |   | Prioridade  | Tipologia                                | Tipo de Projeto  |       |
|   |   | Média   | Ambiente e Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |       |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |  |  |       |
|   |   | APDL c/ fornecedor de energia elétrica  |  |  |       |

|                             |   |   |                           |  |
|-----------------------------|---|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>                 | D3.6  | Avaliar a viabilidade de abastecimento dos navios com GNL no cais de Lamego (e/ou outros cais da VND) | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                                 |
| <b>Eixo Estratégico</b>     | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade                          |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para a valorização ambiental da VND e envolvente |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Antecipar a resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia particularmente em matéria de energia |   |                           |  |

| DESCRIÇÃO DA AÇÃO  | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO   |                 |             |                 |       |  |                |  |  |
|--|--|-----------------|-------------|-----------------|-------|--|----------------|--|--|
| Estudar as diferentes possibilidades de abastecimento dos navios com GNL no cais de Lamego e noutros cais principais da VND; se viável, executar   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026  |                 |             |                 |       |  |                |  |  |
|  | INVESTIMENTO (m€)  |                 |             |                 |       |  |                |  |  |
|  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Público</th> <th>Comunitário</th> <th>Privado</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>  | Público         | Comunitário | Privado         | Total |  |                |  |  |
| Público  | Comunitário  | Privado         | Total       |                 |       |  |                |  |  |
|  |  |                 |             |                 |       |  |                |  |  |
|  | <b>Fonte de Financiamento:</b> CEF blending, CEF Inovação (para as 3 UN)   |                 |             |                 |       |  |                |  |  |
| IMPACTOS ESPERADOS   | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO  |                 |             |                 |       |  |                |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contributo para dar resposta às diretivas ambientais da Comissão Europeia</li> <li>- Valorização ambiental da VND e suas infraestruturas</li> </ul> | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Prioridade</th> <th>Tipologia</th> <th>Tipo de Projeto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Média</td> <td>Ambiente e Infraestrutura / equipamentos</td> <td>Interno à APDL</td> </tr> </tbody> </table> | Prioridade      | Tipologia   | Tipo de Projeto | Média | Ambiente e Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL |  |  |
| Prioridade   | Tipologia  | Tipo de Projeto |             |                 |       |  |                |  |  |
| Média  | Ambiente e Infraestrutura / equipamentos   | Interno à APDL  |             |                 |       |  |                |  |  |
|  | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO  |                 |             |                 |       |  |                |  |  |
|  | APDL c / Petrogal  |                 |             |                 |       |  |                |  |  |

|                             |   |   |                           |  |
|-----------------------------|---|---|---------------------------|--|
| <b>Ação</b>                 | D4.1  | Melhorar a performance intermodal e logística das acessibilidades à VND e suas infraestruturas portuárias | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                                 |
| <b>Linha Estratégica</b>    | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e passageiros e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas |   |                           |  |

| DESCRIÇÃO DA AÇÃO   | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO  |                 |             |                 |       |                               |                |  |  |
|---|---|-----------------|-------------|-----------------|-------|-------------------------------|----------------|--|--|
| Analisar as acessibilidades aos diversos portos da VND com vista a identificar estrangulamentos e necessidades de investimento que permitam melhorar a sua performance intermodal e logística | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                 |             |                 |       |                               |                |  |  |
|   | INVESTIMENTO (m€)   |                 |             |                 |       |                               |                |  |  |
|   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Público</th> <th>Comunitário</th> <th>Privado</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>                                 | Público         | Comunitário | Privado         | Total |                               |                |  |  |
| Público   | Comunitário   | Privado         | Total       |                 |       |                               |                |  |  |
|   |   |                 |             |                 |       |                               |                |  |  |
|   | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                 |             |                 |       |                               |                |  |  |
| IMPACTOS ESPERADOS  | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO   |                 |             |                 |       |                               |                |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento de eficiência na cadeia logística global</li> </ul>  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Prioridade</th> <th>Tipologia</th> <th>Tipo de Projeto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Média</td> <td>Infraestrutura / equipamentos</td> <td>Interno à APDL</td> </tr> </tbody> </table> | Prioridade      | Tipologia   | Tipo de Projeto | Média | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL |  |  |
| Prioridade  | Tipologia   | Tipo de Projeto |             |                 |       |                               |                |  |  |
| Média   | Infraestrutura / equipamentos   | Interno à APDL  |             |                 |       |                               |                |  |  |
|   | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO   |                 |             |                 |       |                               |                |  |  |
|   | APDL c / IP   |                 |             |                 |       |                               |                |  |  |



Resumo

|  |   |  |                               |  |              |
|--|---|--|-------------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | D4.2  | Elaborar o estudo de identificação do potencial logístico existente na envolvente da VND | <b>Unidade de Negócio</b>     | Via Navegável do Douro                                 |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Aumentar a capacidade de apoio logístico em parceria com os municípios e outras entidades públicas e privadas da envolvente |  |                               |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDRÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |  |              |
| Elaborar, em parceria com a CCDR-N, os municípios e CIM, o estudo de identificação do potencial logístico existente na envolvente da VND (polos logísticos, empresariais e industriais) e das formas de aproveitar as ofertas já existentes para alargar a capacidade logística e de suporte à via navegável, minimizando o investimento |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                      |                               |  |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                               |  |              |
|  |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|  |   | Fonte de Financiamento:  |                               |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                               |  |              |
| - Aumento da atratividade da VND através de uma oferta logística estruturada e diversificada   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |              |
|  |   | Média  | Infraestrutura / equipamentos | Interno à APDL   |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                               |  |              |
|  |   | APDL c/ CCDR-N, CIM e Municípios   |                               |  |              |

|  |   |  |                               |  |              |
|--|---|--|-------------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | D4.3  | Avaliar a viabilidade de criação de uma plataforma intermodal no Pocinho (ou em localização alternativa) | <b>Unidade de Negócio</b>     | Via Navegável do Douro                                 |              |
| <b>Linha Estratégica</b>   | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |  | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e passageiros e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas |  |                               |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDRÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |  |              |
| Elaborar o estudo de viabilidade relativo à criação de uma plataforma intermodal no Pocinho (ou em localização alternativa) que assegure a complementaridade entre a via navegável e a via ferroviária |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026                                      |                               |  |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                               |  |              |
|  |   | <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|  |   | Fonte de Financiamento:  |                               |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                               |  |              |
| - Reforçar o potencial da VND através de uma rede logística de suporte à atividade comercial   |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |              |
|  |   | Baixa  | Infraestrutura / equipamentos | Externo à APDL   |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                               |  |              |
|  |   | IP c/ APDL   |                               |  |              |

|  |   |   |                               |  |              |
|--|---|---|-------------------------------|--|--------------|
| <b>Ação</b>  | D4.4  | Identificar as necessidades de oferta de serviços complementares e de apoio em terra ao turismo de passageiros na VND | <b>Unidade de Negócio</b>     | Via Navegável do Douro                                 |              |
| <b>Eixo Estratégico</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade  |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para incrementar a multimodalidade e a logística |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Reforçar as condições de intermodalidade e a integração na rede logística, melhorando as condições de receção de mercadorias e passageiros e de acessibilidade terrestre aos portos, VND e plataformas logísticas |   |                               |  |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |  |              |
| Elaborar um estudo para identificar as necessidades de oferta de serviços complementares e de apoio em terra ao turismo de passageiros na VND, nomeadamente a articulação com a ferrovia, locais de espera equipados (casas de banho, café, quiosques de produtos regionais), etc. |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026   |                               |  |              |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |  |              |
|  |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>   | <b>Total</b> |
|  |   | ↓   | ↓                             | ↓  |              |
|  |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                               |  |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                               |  |              |
| - Qualificação do produto turístico<br>- Redução dos impactos ambientais da movimentação de turistas   |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>                                 |              |
|  |   | Média   | Infraestrutura / equipamentos | Externo à APDL   |              |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |  |              |
|  |   | APDL c/ CP e Municípios   |                               |  |              |

|   |   |   |                               |   |              |
|---|---|---|-------------------------------|---|--------------|
| <b>Ação</b>   | D5.1  | Melhorar as infraestruturas de apoio à atividade da pesca ao longo da VND | <b>Unidade de Negócio</b>     | Via Navegável do Douro                            |              |
| <b>Linha Estratégica</b>  | Infra/infraestrutura: desenvolvimento das infraestruturas e da intermodalidade              |   | <b>Tipo de ação</b>           | Ações para dinamizar outras atividades portuárias |              |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Contribuir para a melhoria das condições de funcionamento e segurança da atividade da pesca |   |                               |   |              |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>   |                               |   |              |
| Trabalhar com a Docapesca e se necessário com a DGRM para identificar as necessidades de infraestruturas de apoio à atividade da pesca ao longo da VND, tendo presentes as características da pesca praticada, da frota e os volumes e tipos de pescado descarregado. Proceder à colmatação dessas necessidades |   | 2017   2018   2019   2020   2021   2022   2023   2024   2025   2026       |                               |   |              |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>  |                               |   |              |
|   |   | <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>            | <b>Privado</b>                                    | <b>Total</b> |
|   |   | ↓   | ↓                             | ↓   |              |
|   |   | <b>Fonte de Financiamento:</b>  |                               |   |              |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>  |                               |   |              |
| - Adaptação das infraestruturas e equipamentos de apoio à pesca às necessidades reais<br>- Melhores condições de apoio à atividade no seu todo  |   | <b>Prioridade</b>   | <b>Tipologia</b>              | <b>Tipo de Projeto</b>                            |              |
|   |   | Baixa   | Infraestrutura / equipamentos | Externo à APDL                                    |              |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>  |                               |   |              |
|   |   | Docapesca c/ APDL (e DGRM)  |                               |   |              |

Resumo

|                             |  |  |                           |   |
|-----------------------------|--|--|---------------------------|---|
| <b>Ação</b>                 | D5.2   | Lançar as concessões dos núcleos de apoio ao recreio ao longo da VND | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                              |
| <b>Eixo Estratégico</b>     | Gestão Interna: aumento da coesão interna  |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para dinamizar e outras atividades portuárias |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Desenvolver ações de colaboração e cooperação para a gestão de ativos portuários e não portuários permitindo otimizar recursos e melhorar a integração com a envolvente, na ótica do sistema portuário |  |                           |   |

| DESCRIÇÃO DA AÇÃO   | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO   |                 |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
|---|--|-----------------|-------------|-----------------|-------|--------|----------------|------|------|------|------|
| Lançar os concursos para concessionar a exploração dos diversos núcleos de apoio ao recreio ainda sob gestão da APDL, assegurando a disponibilização de lugares para passantes e serviços de apoio às tripulações               | <table border="1"> <tr> <td>2017</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> </tr> </table> | 2017            | 2018        | 2019            | 2020  | 2021   | 2022           | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| 2017  | 2018   | 2019            | 2020        | 2021            | 2022  | 2023   | 2024           | 2025 | 2026 |      |      |
|   | INVESTIMENTO (m€)  |                 |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
|   | <table border="1"> <tr> <td>Público</td> <td>Comunitário</td> <td>Privado</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td></td> </tr> </table>                 | Público         | Comunitário | Privado         | Total | ↓      | ↓              | ↓    |      |      |      |
| Público   | Comunitário  | Privado         | Total       |                 |       |        |                |      |      |      |      |
| ↓   | ↓  | ↓               |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
|   | Fonte de Financiamento:  |                 |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
|   | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO  |                 |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
|   | <table border="1"> <tr> <th>Prioridade</th> <th>Tipologia</th> <th>Tipo de Projeto</th> </tr> <tr> <td>Média</td> <td>Gestão</td> <td>Interno à APDL</td> </tr> </table>           | Prioridade      | Tipologia   | Tipo de Projeto | Média | Gestão | Interno à APDL |      |      |      |      |
| Prioridade  | Tipologia  | Tipo de Projeto |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
| Média   | Gestão   | Interno à APDL  |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
|   | IMPACTOS ESPERADOS   |                 |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reforço da oferta de apoio à navegação de recreio</li> <li>- Aumento da rentabilidade das infraestruturas</li> <li>- Contributo para diversificar a oferta turística da VND</li> </ul> |  |                 |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
|   | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO  |                 |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |
|   | APDL   |                 |             |                 |       |        |                |      |      |      |      |

|                             |   |  |                           |   |
|-----------------------------|---|--|---------------------------|---|
| <b>Ação</b>                 | D6.1  | Dinamizar a articulação da VND com o desenvolvimento territorial e turístico da região | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                              |
| <b>Linha Estratégica</b>    | Negócio: consolidação e diversificação do negócio   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para apoiar a integração da VND na envolvente |
| <b>Objetivo Estratégico</b> | Assegurar condições para que o desenvolvimento do turismo na VND se processe de forma sustentável |  |                           |   |

| DESCRIÇÃO DA AÇÃO  | CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO   |                 |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
|--|--|-----------------|-------------|-----------------|-------|-------------|----------------|------|------|------|------|
| Dinamizar a articulação da VND e da sua utilização turística com o desenvolvimento territorial e turístico da região envolvente, em sintonia com as propostas de um futuro PROT, com o PENT e futura Estratégia Turismo 2027 e com a Estratégia de Marketing Turístico do Porto e Norte de Portugal                      | <table border="1"> <tr> <td>2017</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> </tr> </table> | 2017            | 2018        | 2019            | 2020  | 2021        | 2022           | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| 2017   | 2018   | 2019            | 2020        | 2021            | 2022  | 2023        | 2024           | 2025 | 2026 |      |      |
|  | INVESTIMENTO (m€)  |                 |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
|  | <table border="1"> <tr> <td>Público</td> <td>Comunitário</td> <td>Privado</td> <td>Total</td> </tr> <tr> <td>↓</td> <td>↓</td> <td>↓</td> <td></td> </tr> </table>                 | Público         | Comunitário | Privado         | Total | ↓           | ↓              | ↓    |      |      |      |
| Público  | Comunitário  | Privado         | Total       |                 |       |             |                |      |      |      |      |
| ↓  | ↓  | ↓               |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
|  | Fonte de Financiamento:  |                 |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
|  | CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO  |                 |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
|  | <table border="1"> <tr> <th>Prioridade</th> <th>Tipologia</th> <th>Tipo de Projeto</th> </tr> <tr> <td>Alta</td> <td>Planeamento</td> <td>Externo à APDL</td> </tr> </table>       | Prioridade      | Tipologia   | Tipo de Projeto | Alta  | Planeamento | Externo à APDL |      |      |      |      |
| Prioridade   | Tipologia  | Tipo de Projeto |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
| Alta   | Planeamento  | Externo à APDL  |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
|  | IMPACTOS ESPERADOS   |                 |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento da integração territorial da atividade turística</li> <li>- Potencial aumento da estadia média na região</li> <li>- Reforço da articulação institucional para o desenvolvimento turístico</li> <li>- Potencial aumento da qualidade dos produtos turísticos;</li> </ul> |  |                 |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
|  | RESPONSÁVEL PELA AÇÃO  |                 |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |
|  | ERTPN  |                 |             |                 |       |             |                |      |      |      |      |

| <b>Ação</b>   | D6.2  | Suscitar a elaboração de um programa regional com foco no turismo / ordenamento / ambiente do vale do Douro  | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---|---|--|---------------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Eixo Estratégico</b>   | Negócio: consolidação e diversificação do negócio   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para apoiar a integração da VND na envolvente |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>   | Assegurar condições para que o desenvolvimento do turismo na VND se processe de forma sustentável |  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>  |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <p>Suscitar junto da CCDR-N a elaboração de um programa de ordenamento do território sub-regional (abrangendo as CIM da envolvente da VND), de acordo com o previsto no n.º 3 do art.º 52 do RJIGT, que contemple os grandes objetivos de desenvolvimento económico e social sustentável do vale do Douro, com especial destaque para as matérias relacionadas com o turismo, o ordenamento e o ambiente</p>  |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> </table> |                           |   | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|   |   | 2017   | 2018                      | 2019  | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |
|   |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Público</b>  | <b>Comunitário</b>  | <b>Privado</b>   | <b>Total</b>              |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>   |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação de um quadro de referência estratégico para uma abordagem integrada do desenvolvimento turístico da região</li> <li>- Identificação das grandes opções de investimento público com impacte territorial significativo, e que reforcem a salvaguarda e promoção dos recursos turísticos da região</li> <li>- Reforço dos níveis de eficiência do investimento municipal</li> <li>- Aumento da capacidade de captação de fontes de financiamento</li> </ul> |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | Média  | Planeamento               | Externo à APDL                                      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|   |   | CCDR-N c/ CIM  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

| <b>Ação</b>  | D6.3  | Suscitar a atualização e/ou elaboração dos Programas de Albufeiras de Águas Públicas   | <b>Unidade de Negócio</b> | Via Navegável do Douro                              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--|---|--|---------------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Linha Estratégica</b>   | Negócio: consolidação e diversificação do negócio   |  | <b>Tipo de ação</b>       | Ações para apoiar a integração da VND na envolvente |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Objetivo Estratégico</b>  | Assegurar condições para que o desenvolvimento do turismo na VND se processe de forma sustentável |  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>DESCRIÇÃO DA AÇÃO</b>   |   | <b>CALENDÁRIO DE REALIZAÇÃO</b>  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <p>Suscitar, junto da APA, a atualização e/ou elaboração dos agora Programas de Albufeiras de Águas Públicas e Programa do Estuário do Douro com vista a assegurar a salvaguarda dos recursos e valores naturais (e da paisagem) e um modelo de gestão sustentável do território, das margens da VND</p> |   | <table border="1"> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> </tr> </table> |                           |   | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|  |   | 2017   | 2018                      | 2019  | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |      |      |      |
|  |   | <b>INVESTIMENTO (m€)</b>   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>Público</b>   | <b>Comunitário</b>  | <b>Privado</b>   | <b>Total</b>              |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>IMPACTOS ESPERADOS</b>  |   | <b>CARACTERÍSTICAS DA AÇÃO</b>   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Salvaguarda dos recursos e valores naturais (e da paisagem) que constituem uma das mais valias da procura turística do rio Douro</li> <li>- Articulação do desenvolvimento turístico com o ordenamento e a gestão territorial sustentável</li> </ul>            |   | <b>Prioridade</b>  | <b>Tipologia</b>          | <b>Tipo de Projeto</b>                              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | Média  | Planeamento               | Externo à APDL                                      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | <b>RESPONSÁVEL PELA AÇÃO</b>   |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|  |   | APA / ARH Norte  |                           |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |