



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

DECLARAÇÃO AMBIENTAL

MARÇO 2021

Índice

Índice	2
Nota Introdutória.....	3
1. Forma como as considerações ambientais e o Relatório Ambiental foram integrados no PE APDL.....	4
Enquadramento	4
Consulta Institucional e do Público	5
Metodologia e Objeto de Avaliação	5
Fatores Críticos para a Decisão.....	7
Justificação: Principais Resultados por FCD	8
2. Observações apresentadas durante a consulta realizada nos termos do art. 7.º do Decreto-lei n.º 232/2007 e os resultados da respetiva ponderação	14
3. Resultados das consultas realizadas nos termos do Art. 8.º do Decreto-lei n.º 232/2007.....	15
4. Razões que fundamentaram a aprovação do PE APDL à luz de outras alternativas razoáveis abordadas durante a sua elaboração	15
5. Medidas de controlo previstas em conformidade com o disposto no Art. 11.º do Decreto-Lei n.º 232/2007	16

Nota Introdutória

Considerando os pareceres das entidades com responsabilidades ambientais específicas bem como os comentários resultantes da consulta pública relativos ao procedimento de Avaliação Ambiental (AA) das Alterações ao Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL (2017-2026) e suas Unidades de Negócio, constante do Relatório Ambiental (RA)¹, foi elaborada a presente Declaração Ambiental (DA) nos termos do artigo 10º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio.

O Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL (doravante designado por PE APDL) contém as atualizações realizadas em dezembro de 2019, decorrentes da 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).

A DA encontra-se estruturada de acordo com as subalíneas i) a v) do ponto 1.b) do artigo 10º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011 de 4 de maio, que por sua vez transpõe para a ordem jurídica nacional a diretiva n.º 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2001 e a diretiva n.º 2003/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003.

Juntamente com esta Declaração Ambiental (DA), são disponibilizados o Resumo Não Técnico (RNT) e o Relatório Ambiental (RA). A Declaração Ambiental, documento público, sintetiza as informações mais relevantes do processo de AA, as principais recomendações da avaliação, as medidas de controlo a implementar e os contributos das participações institucional e do público.

¹ “Avaliação Ambiental Estratégica de Alterações ao Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL (2017-2026) e suas Unidades de Negócio – Relatório Ambiental Final”, dezembro 2020, Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A (APDL) / Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. (TIS) / Instituto Superior Técnico.

1. Forma como as considerações ambientais e o Relatório Ambiental foram integrados no PE APDL

Enquadramento

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

No PE APDL, desenvolvido em 2017, identificam-se e detalham-se ações concretas de investimento e de organização, que foram agora revistas e alteradas para melhor responder à Missão e Visão do planeamento estratégico do negócio APDL, tendo sido igualmente adaptados os objetivos estratégicos nele definidos. Este PE foi, entretanto, revisto em dezembro de 2019, e é sobre essa versão que se incidiu a Avaliação Ambiental (AA).

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

A AA da alteração do PE APDL desenvolve-se segundo uma metodologia de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), que assume um papel de facilitador do processo de planeamento estratégico, alertando para situações de oportunidade ou de risco na perspetiva ambiental e de sustentabilidade em função dos Fatores Críticos para a Decisão (FCD) definidos. Processou-se em três fases procedimentais, concomitantes com a definição da problemática estratégica e contexto da avaliação, da avaliação preliminar de oportunidades e riscos do PE APDL, e da avaliação final que inclui a ponderação dos resultados do processo de consulta institucional e do público.

A AAE da alteração do PE APDL alinou-se com a abordagem pró-ativa seguida pela equipa de planeamento, procurando recorrer ao envolvimento de entidades públicas, agentes relevantes e do público para a leitura das várias perspetivas e prioridades de desenvolvimento da APDL e suas unidades de negócio (porto de Leixões, porto de Viana do Castelo e via navegável do Douro). Foram realizadas sessões públicas justamente para assegurar que eram incluídas as perspetivas dos atores com interesse, quer na definição de prioridades estratégica quer na identificação e avaliação de opções.

As formalidades legais de avaliação foram garantidas, assegurando a informação necessária sobre as consequências ambientais do plano, mas também uma adequada focagem da AAE e um contributo construtivo para a realização de ajustamentos que assegurem a integração das condições ambientais durante o processo de planeamento. Primeiramente procedeu-se à consulta de entidades com responsabilidades ambientais

específicas, relativamente ao âmbito e alcance da AA (Relatório de Fatores Críticos para a Decisão – novembro 2019). Procedeu-se, também, à Avaliação de Opções Estratégicas, que se reverteram na primeira versão do RA (datada de setembro de 2020) nos termos do Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011 de 4 de maio. Por fim, após a realização de consultas à versão preliminar do RA, por entidades com responsabilidades ambientais específicas e pelo público, elaborou-se uma versão final de RA (datada de dezembro de 2020). O processo culminou com a preparação da atual DA.

Consulta Institucional e do Público

O RA, acompanhado pelo documento referente às alterações do PE APDL, foi enviado para parecer das entidades, nos termos do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei 232/2007 de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011 de 4 de maio, em abril de 2016, tendo sido promovida a consulta pública do Relatório Ambiental, junto com o projeto de Plano nos termos do n.º 6 a 8 do artigo 7.º do mesmo diploma.

Foram recebidos pareceres ao RA por parte da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Câmara Municipal de Gondomar, Câmara Municipal de Sabrosa, Câmara Municipal de Matosinhos, Câmara Municipal de Figueira de Castelo Rodrigo, Câmara Municipal do Porto, Câmara Municipal de Viana do Castelo, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-Norte), e da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

Além da consulta pública formal referida, para reforçar a integração na AAE de várias perspetivas sobre as problemáticas e potencialidades colocadas ao desenvolvimento na área de influência do PE APDL, e também para captar as várias perspetivas relevantes o modelo estratégico do PE, foram realizadas três sessões de envolvimento de atores sobre o âmbito e alcance da AAE (Workshops de focalização em Viana do Castelo, Régua e Matosinhos) a 8 e 9 de outubro de 2019, e mais tarde outra sessão de envolvimento de atores em Matosinhos sobre possíveis caminhos de desenvolvimento da estratégia do PE APDL (Workshops de opções estratégicas), a 16 de dezembro de 2019.

Foi ainda promovida uma consulta institucional e do público ao Relatório de Fatores Críticos para a Decisão, tendo-se recebido pareceres por parte da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Câmara Municipal de Figueira de Castelo Rodrigo, Câmara Municipal de Matosinhos, Câmara Municipal do Porto, Câmara Municipal de Valongo, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-Norte), Comunidade Intermunicipal do Alto Minho (CIM Alto Minho), Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), Direção Regional de Cultura do Norte (DRCN), Docapesca, S.A., e Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

Metodologia e Objeto de Avaliação

A AA da alteração do PE APDL foi desenvolvida com base na metodologia de AAE descrita em Partidário (2012)², segundo a qual a avaliação deve ser conduzida em simultâneo com a elaboração, revisão ou alteração do Plano, considerar opções estratégicas para avaliação, considerar um contexto de sustentabilidade e apontar a atenção para aspetos essenciais relevantes que, cumprindo a legislação, evitem descrições demasiado detalhadas em relação à escala do Plano.

² Partidário MR. (2012). “Guia de melhores práticas para a avaliação ambiental estratégica – orientações metodológicas para um pensamento estratégico em AAE”. Agência Portuguesa do Ambiente e Redes Energéticas Nacionais. Lisboa.

A AAE do PE APDL teve como objetivos específicos: 1) A definição de prioridades ambientais e de sustentabilidade na dimensão estratégica subjacente aos investimentos propostos, no quadro dos objetivos e linhas de ação estratégicos gerais das alterações do PE APDL, e a sua plausibilidade ambiental num contexto de sustentabilidade; 2) A análise dos efeitos (*stressors*) cumulativos, a nível estratégico, dos investimentos previstos e com consequências para o ambiente e para um desenvolvimento sustentável; e 3) A avaliação de oportunidades e riscos para o ambiente e para a sustentabilidade das opções estratégicas consideradas na definição dos investimentos.

A metodologia utilizada na AAE assegurou o cumprimento do estipulado no Decreto – Lei nº 232/2007, de 15 de junho alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2011 de 4 de maio, e incluiu cinco atividades fundamentais:

I. Definição do quadro de avaliação com identificação e análise de FCD: Culminou no Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD), que determina o âmbito da avaliação a realizar, nos termos do Art.º 5º, do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011 de 4 de maio;

II. Análise de tendências: Correspondeu a um diagnóstico estratégico fortemente articulado com o diagnóstico desenvolvido pela equipa do PE APDL e que foi desenvolvida com base nos critérios e indicadores identificados para cada um dos FCD;

III. Análise e avaliação de efeitos cumulativos: Desenvolveu a avaliação de *stressors* e de processos de cumulatividade que envolvem o conjunto dos investimentos previstos no âmbito do PE APDL em todas as suas Unidades de Negócio (porto de Leixões, porto de Viana do Castelo e via navegável do Douro);

IV. Avaliação de oportunidades e riscos das opções estratégicas: Avaliou os riscos e oportunidades de opções de desenvolvimento estratégicas que permitem a concretização das alterações do PE APDL, num quadro de prioridades ambientais e de sustentabilidade atendendo ao quadro de avaliação estratégico e reconhecendo a discussão com os agentes chave num workshop de identificação e discussão de Opções Estratégicas;

V. Estabelecimento de bases para um programa de seguimento da implementação do Plano: Identificou diretrizes de planeamento, gestão e governança, indicadores de monitorização para o seguimento da implementação do PE APDL e recomendações conducentes a um novo ciclo de desenvolvimento estratégico da APDL.

As estratégias de desenvolvimento da AAE consideradas como objeto de avaliação na AAE foram sumariamente as seguintes:

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

Fatores Críticos para a Decisão

A AAE teve como objeto de avaliação as estratégias subjacentes ao conjunto global dos investimentos previstos na alteração do PE APDL em todas as suas Unidades de Negócio (porto de Leixões, porto de Viana do Castelo e via navegável do Douro) e consequentes alterações no mapa estratégico 2020 da APDL. As questões estratégicas estruturantes do PE APDL são:

- E1:** Valores naturais e patrimoniais;
- E2:** Alterações climáticas e energia;
- E3:** Civismo ambiental;
- E4:** Inovação organizacional;
- E5:** Responsabilidade social;
- E6:** Dinamização económica;
- E7:** Intermodalidade e integração logística;
- E8:** Gestão do risco.

Os FCD que suportaram a AAE das alterações do PE APDL decorrem da análise integrada das questões estratégicas do PE APDL, das questões ambientais legalmente definidas no Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de junho, de um quadro de referência estratégico que engloba as macropolíticas de referência, bem como planos e programas relevantes, e das sessões de envolvimento realizadas.

Os FCD constituem o esqueleto que estrutura a AAE. São temas chave, integrados, que se constituem como fatores de sucesso ambiental e de sustentabilidade e que, por isso, devem ser considerados na decisão estratégica. Servem para focar a atenção sobre o que é estrategicamente importante no desenvolvimento do PE APDL e permitem avaliar como a estratégia do PE responde a esses temas críticos. A sua identificação e análise foi objeto de um primeiro relatório entre novembro 2019 e sujeito a consulta institucional e do público. Identificaram-se três FCD, em conjunto com a APDL e outras entidades relevantes no âmbito de sessões participativas:

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

Justificação: Principais Resultados por FCD

O quadro de avaliação estratégico estrutura a avaliação, pelo que a avaliação do PE APDL foi desenvolvida por FCD. Para cada um dos três FCD foi apresentado um diagnóstico estratégico que incluiu: 1) uma análise SWOT que sumariza o quadro problema, incluindo as características do PE APDL e as tendências que o contextualizam (também abordadas na análise tendencial); 2) uma seleção de questões / tendências críticas prioritárias resultantes da análise tendencial. No seguimento do diagnóstico estratégico foi feita a avaliação das oportunidades e riscos das opções estratégicas do PE APDL.

Os parágrafos que se seguem apresentam a síntese das principais conclusões obtidas para cada FCD, tal como incluídas no RA e apresentadas à decisão. Apresenta-se ainda as principais conclusões relativa à análise de stressors e efeitos cumulativos.

FCD#1 Relação estratégica porto-região

O PE APDL revela-se determinante no estímulo à economia regional se investir na criação de atividades resilientes assentes numa lógica de gestão adaptativa e partilhada. Estas oportunidades deverão priorizar numa valorização dos sistemas socioecológicos e dos valores naturais e culturais inerentes, bem como os investimentos em medidas de mitigação e adaptação às alterações climáticas. Requer assim o desenvolvimento de um modelo de governança regional inovador que valorize as potencialidades naturais e ecológicas e as medidas energéticas, e de mitigação e adaptação às alterações climáticas necessárias, em linha com macro objetivos de sustentabilidade. No entanto este papel potencial do PE APDL pode encontrar dificuldades devido às insuficientes atuais práticas de monitorização, fiscalização e controlo por parte de autoridades públicas e da própria APDL, constituindo um risco maior para o sistema socioecológico. Estas dificuldades são ainda mais limitadas pela compartimentalização e práticas atomistas de responsabilização institucional.

Apostar numa estratégia de inovação organizacional representa várias oportunidades em termos de especialização de recursos humanos, gestão de ativos e mudanças em termos de estrutura de gestão interna:

- a) Incrementar a capacitação dos recursos humanos da APDL numa perspetiva multisetorial e multifuncional;
- b) Criação de um modelo de governação interno assente na complementaridade de unidades de negócio para a transversalidade de custos; e c) Reengenharia de processos por alinhamento de intenções e simplificação administrativa. Contudo, é necessário assegurar o alinhamento entre APDL e demais entidades por forma a assegurar a manutenção das relações existentes e criação de novas.

O PE tem a oportunidade de se posicionar enquanto agente de conhecimento catalisador de sinergias económicas, designadamente pela promoção de transparência nas comunicações sobre as atividades internas à APDL, apostando no reconhecimento social da autoridade portuária. Pelo que será importante a APDL vir a adotar uma estratégia de responsabilidade social explícita, no PE APDL, assegurando a cooperação entre os intervenientes do sistema de governança regional, com canais de comunicação eficazes e eficientes.

Esta estratégia de responsabilidade social permitirá assim que a APDL estimule o desenvolvimento de um modelo regional de colaboração, coordenação, cogestão e coresponsabilização, que pode impulsionar um sistema de monitorização de escala regional, com partilha de responsabilidade, bem como a transparência e eficácia de comunicações, criando oportunidades para um reconhecimento social, ambiental e político da APDL. Importa para isso apostar no desenvolvimento de alianças estratégicas de integração vertical e horizontal na cadeia de valor regional para a prossecução conjunta e concertada de projetos de alto valor acrescentado, para o que é necessário garantir alinhamento estratégico e cooperação institucional.

Reconhece-se assim o elevado potencial da APDL para operar enquanto agente chave de dinamização económica regional. Salienta-se, contudo, que este potencial depende diretamente de assegurar uma gestão de interesses de desenvolvimento por vezes contraditórios e com potencial de conflito, designadamente uma concertação em torno de decisões logísticas e de gestão de fluxos entre operadores das diferentes unidades de negócio. Em particular o potencial logístico da VND depende da compatibilidade entre uma melhoria de condições de operacionalidade para o aumento de fluxos de movimentação de passageiros e de carga, e de assegurar a qualidade da envolvente natural e patrimonial.

O PE APDL, apostando numa estratégia de integração logística, apresenta a oportunidade de diversificação de atividade e mercados, pela absorção de novos negócios no seu *hinterland* competitivo. Importa, contudo, assegurar que, para o porto de Leixões (PL) e de Viana do Castelo (VC) especificamente, as capacidades logísticas devam incluir espaço para o aumento de movimentação e condições de operação segundo os princípios de uma gestão otimizada de recursos e fluxos de carga, onde especial atenção deverá ser dada à pressão de fluxos rodoviários pelo crescimento expectável da atividade portuária.

Apostar num planeamento intermodal tem como oportunidades i) o incremento do potencial de exportação, ii) o reforço de condições para um aumento dos fluxos de carga, iii) e o alargamento da rede de *hubs* logísticos. Contudo, será indispensável um diálogo com as entidades com responsabilidade no setor de transportes, a níveis nacional e regional, para garantir que as condições necessárias ao planeamento intermodal estão asseguradas.

Acresce ainda a oportunidade de apostar em clareza na regulação e fiscalização da gestão da autoridade portuária, com consequência tanto para promover robustez de um sistema de monitorização regional como para a criação de canais de comunicação transparentes.

FCD#2 Interface porto-cidade

O PE tem a oportunidade de alavancar o papel da APDL enquanto ator regional promotor dos ativos locais e regionais, numa lógica de agente do conhecimento ancorado nos princípios de cidadania, educação e sensibilização. O diálogo e a interação entre os atores das mais diversas atividades complementares (existentes e potenciais) são essenciais, mas dependentes da existência de canais de comunicação eficazes e eficientes onde todas as partes interessadas são envolvidas enquanto membros ativos.

Se um alinhamento estratégico e funcional com os objetivos de desenvolvimento dos atores da envolvente local se verificar, várias oportunidades se identificam: i) estreitamento de relações para uma participação ativa das partes interessadas no desenvolvimento económico das unidades de negócio e da sua envolvente, ii) modelo estratégico assente em compromissos sociais e ambientais ao invés de um modelo de maximização de custos, iii) APDL com imagem de confiança seguindo uma lógica de relações de proximidade para o desenvolvimento local, estimulando o desenvolvimento da economia local. Contudo, ressalva-se a necessidade de melhoria dos canais de informação e comunicação transparente da APDL para o exterior sobre a atividade portuária com influência no sistema regional e local.

O PE APDL representa uma oportunidade para a APDL apostar em iniciativas de proteção, conservação e valorização de áreas com estatuto especial de proteção em VC e na Via Navegável do Douro (VND), por exemplo via ações de ecoturismo cujos resultados podem ser reinvestidos na beneficiação das áreas naturalizadas e das comunidades locais. Tal oportunidade está, contudo, dependente da capacitação dos intervenientes com conhecimento adequado sobre as funções e características dos ecossistemas naturais.

Relativamente aos valores paisagísticos e culturais, identificam-se as oportunidades da APDL i) promover uma concertação estratégica com atores locais orientada à valorização dos ativos paisagístico-culturais, e ii) de incrementar o papel da VND como fator atrativo de valorização paisagístico-cultural, numa lógica de aproveitar

a multifuncionalidade do território, e iii) de que os canais de comunicação a desenvolver sejam ancorados na partilha de experiências e conhecimento sobre os ativos paisagístico-cultural. Importa para tal garantir que a comunidade e restantes parceiros sejam envolvidos no desenvolvimento de tais iniciativas.

Observa-se um alinhamento entre as estratégias da APDL e as estratégias de cariz local (necessidade de coesão territorial, valorização de ativos locais, etc.), apesar de tal situação não ser reconhecida pelos diferentes agentes locais. A opção estratégica de desenvolvimento de projetos de valorização da riqueza natural representa uma oportunidade para incrementar a relação da APDL com a comunidade (e de promover as estratégias já existentes que estimulam o valor natural existente), mas acarreta um risco caso iniciativas e ações de valorização não sejam efetivas ou eficazes (OE1.1). Tanto a oportunidade como o risco identificado têm especial relevância para VC (Rede Natura 2000) e VND (Douro Internacional e Alto Douro Vinhateiro).

Relativamente às alterações climáticas e energia, qualquer uma das opções de desenvolvimento representa oportunidades para desenvolver iniciativas de adaptação às AC e de apostar em FER numa perspetiva de desenvolvimento socioeconómico e de valorização ambiental. Um compromisso da APDL enquanto agente de promoção de neutralidade carbónica apresenta oportunidades de aposta em ações de referência para o desenvolvimento de medidas de mitigação e adaptação às AC. Do mesmo modo o investimento em programas de capacitação do capital social da APDL e restante comunidade portuária sobre boas práticas face aos desafios climáticos constituem uma oportunidade, ações e programas estas transversais e completares nas três unidades de negócio.

Caso o PE APDL adote uma estratégia assente no civismo ambiental terá a oportunidade de fomentar a sua imagem institucional aos olhos da comunidade, e de alinhar estratégias para a coesão territorial, especificamente no PL e VC. Mas tal está dependente de se assegurar a promoção dos valores ambientais da APDL, da externalização dos seus objetivos de sustentabilidade e do estreitamento de relações com a comunidade envolvente. A APDL tem ainda a oportunidade de incrementar a atuação portuária numa lógica de partilha de conhecimento e experiências em torno de valores naturais, coesão e resiliência dos ecossistemas. Se assim for, a APDL investe no desenvolvimento socioeconómico da envolvente, ordenamento territorial integrado, qualificação ambiental e melhoria da qualidade de vida das populações.

Apesar do reconhecido papel da APDL enquanto dinamizador da economia regional e local, verifica-se ser necessário acautelar o estabelecimento de parcerias com o setor da inovação e investigação, e de assegurar que a reorganização da VND (e a abordagem integrada ao turismo na sua generalidade) não prejudique relações institucionais existentes, não leve à saturação do território, e que assegure o desenvolvimento turístico local (ou um possível incremento de movimentação de carga) assente nos princípios da sustentabilidade.

O PE APDL, apostando em estratégias de intermodalidade e integração logística, tem capacidade de promover um planeamento portuário assente numa lógica de gestão orientada para a capacidade de carga do sistema territorial, alinhado com prioridades no planeamento de acessibilidades local e regional e o uso da ferrovia no transporte de mercadorias, reduzindo a pressão sobre o sistema rodoviário (com a consequente melhoria das condições de qualidade deste último pela diminuição do seu uso). O sucesso desta estratégia requer concertação entre atores e que se assegure melhoria nas conexões intermodais no sistema regional. No entanto caso não se assegure um equilíbrio sustentável entre os dois modos (rodovia e ferrovia), pode acrescer o risco para o aumento da competitividade e eficácia do sistema intermodal. Caso não se garanta o alinhamento com estratégias de planeamento territorial local e regional poderá verificar-se ainda a perda de oportunidade do planeamento portuário, promovido pela APDL e demais partes interessadas, poder contribuir para o desenvolvimento da economia local.

FCD#3 Sustentabilidade na inovação

Tendo-se verificado o potencial do PE na dinamização da economia regional e local (com base nas avaliações do FCD#1 e FCD#2), há o risco de o aumento da movimentação de navios, cargas e possível incremento da atividade turística (enquanto atividade complementar, p.e. na VND) vir a ter um efeito negativo na qualidade ambiental, afetando conseqüentemente outras atividades económicas que destas dependem (e.g. turismo náutico, pesca, recreio e lazer balnear), bem como na qualidade visual e uso do solo (aumento de sobrecarga no uso do solo). É por isso importante promover estratégias que evitem ou reduzam os riscos conseqüentes do aumento de dinamização económica, bem como que reconheçam investimentos ambientais e sociais como parte dessas estratégias.

Destacam-se a oportunidade de promoção do uso eficiente dos ativos naturais numa perspetiva de valorização e racionalização dos recursos naturais, culturais e com potencial energético (e.g. apostar na inclusão estratégica do princípio dos serviços dos ecossistemas, como o potencial do surf e as fontes de energia alternativa). Esta oportunidade é igualmente relevante tendo em vista a elevada suscetibilidade a fenómenos de erosão costeira e galgamento e de inundação costeira, o que exige uma gestão eficiente e valorização de recursos naturais, em particular costeiros. A opção de salvaguardar os valores paisagísticos e culturais representa assim uma oportunidade para a APDL promover inovação portuária nas três unidades de negócio no avanço dos objetivos de sustentabilidade, seja pela diferenciação da atividade no sistema portuário nacional, seja pela salvaguarda da integridade dos valores patrimoniais e culturais e sua valorização. Contudo, esta última oportunidade pode ser perdida se tais ações/iniciativas de valorização não sejam promovidas e não fique assegurada a compatibilização da inovação com a valorização de serviços dos ecossistemas, o que resultará num aumento de pressão sobre o sistema envolvente.

Apostar numa imagem de responsabilização ambiental é uma oportunidade da APDL se posicionar como entidade orientada à sustentabilidade. Para isso a importância do investimento em zonas verdes e soluções de base natural nas imediações das três unidades de negócio, a descarbonização da atividade portuária com o desenvolvimento de uma estratégia de mitigação às AC que promova a redução da intensidade carbónica portuária (com maior peso no PL). A redução do risco de erosão e inundação costeiras e a aposta em tecnologias verdes em toda a cadeia de valor das atividades. Salienta-se a importância de se verificar uma flexibilização do PE na gestão ambiental de desafios emergentes das AC.

Associado à descarbonização portuária, verifica-se a capacidade de potenciar a introdução de mobilidade elétrica e sustentável no apoio à atividade interna do PL e VC, promover a autossuficiência e eficiência energética, gerindo nesse sentido o aumento de capacidade de uso de novas fontes de energia decorrentes das necessidades emergentes da indústria portuária (como o estabelecimento de infraestruturas de armazenamento de GNL).

A estratégia de civismo ambiental, já anteriormente referida, representa oportunidades de i) desenvolvimento de um programa colaborativo de qualificação ambiental da atividade portuária, atividades complementares e áreas adjacentes ao PL e VC (e.g. redução de ruído, resíduos, intrusão visual, qualidade da água e ar, etc.), e ii) mobilização dos atores locais e regionais na prossecução de uma estratégia de sustentabilidade integrada. Importa ressaltar, contudo, que tal está dependente do estabelecimento de uma estratégia concertada assente no princípio de responsabilização ambiental partilhada.

Apostar na responsabilidade social da APDL permitirá i) incentivar ações de cidadania ambiental, educação e sensibilização dos recursos humanos e do público em geral sobre as mais valias de assegurar a integridade ambiental e ecológica dos sistemas envolventes, e ii) legitimar a atividade portuária pela aposta na criação de um sistema regional de monitorização às práticas de gestão ambientalmente sustentáveis. Importa para isso

assegurar robustez na eficiência da monitorização e na celeridade de partilha de dados, bem como uma estrutura de gestão adaptada às contingências atuais por forma a que a sua configuração promova a coresponsabilização, compromisso e colaboração.

Por forma a assegurar que o PE APDL promove o reforço da capacidade infraestrutural e logística, e que assegura uma gestão de risco, importa garantir a elaboração e implementação de um plano de gestão do risco que reforce a capacidade adaptativa dos sistemas ambientais aos possíveis riscos naturais e tecnológicos (cheias, poluição, derrames, erosão e inundação costeiras e galgamento devido a subida de nível do mar, etc.) sobretudo aplicado à gestão das zonas adjacentes às três unidades de negócio. A oportunidade passa em apostar em soluções de gestão sustentáveis e inovadoras, alinhadas com estratégias de política pública já delineadas, e na procura das melhores tecnologias para garantir uma eficiência ambiental da rede logística e movimentação de carga, desta forma assegurando a integridade e qualificação do sistema ambiental. Salienta-se ainda o risco de, caso não se assegure um equilíbrio de usos no sistema intermodal e se opte pela manutenção do uso da rodovia, se possa verificar uma afetação negativa nos níveis de ruído e qualidade do ar nas imediações próximas, referindo-se aqui especificamente ao PL e VC. Saliente-se que mesmo dando preferência à ferrovia, e reconhecendo-se aqui os investimentos na ferrovia já realizados pela APDL, não obstante estes dependem ainda de investimentos na rede nacional.

Poder-se-á observar um eventual conflito na VND na atividade turística por via da utilização desta para a movimentação de cargas e mercadorias, com efeito negativo na segurança à navegabilidade e num aumento de pressão no ecossistema fluvial. Poder-se-á ainda, mais especificamente no PL e VC, verificar-se uma tendência para a retenção / sedimentação no interior da bacia portuária, com conseqüente necessidade de aumento de dragagens.

Stressors e Processos Cumulativos

Relativamente à qualidade da água e suas características hidromorfológicas, note-se que em Leixões o crescimento da carga não se traduziu num aumento do número de navios / movimentos no porto, em consequência do aumento sustentado do GT (volume/dimensão) dos navios, não sendo evidente que os impactes na qualidade da água estejam associados à quantidade e tipo de carga movimentada nem ao número de movimentos. Sendo esta a tendência o que se verifica, por consulta à informação disponibilizada pela APA, é que a qualidade da água balnear tem vindo a melhorar. A (falta de) qualidade das massas de água da RH1 (Minho/Lima), RH2 (Ave/Leça) estará mais associada aos contaminantes provenientes maioritariamente de montante dos respetivos cursos de água, que “desaguam” na proximidade ou mesmo no interior Porto. Naturalmente que permanece sempre o risco de acidente na entrada e saída do porto, situação que está mitigada pelas medidas de segurança impostas pela APDL. Assim, como medida preventiva, deve manter-se um programa de análises periódicas de análise da qualidade da água (bem como de diversos outros aspetos ambientais, tal como referido no Plano de Seguimento: Diretrizes e Recomendações). No caso da VND, no entanto, o aumento da atividade turística e a sua conjugação com a atividade comercial, com eventual intensificação do transporte fluvial de passageiros e de carga, obrigará a um cuidado especial, quer na melhoria das infraestruturas e meios de navegação, quer nos equipamentos que garantam a redução sustentada dos potenciais riscos e impactes e das pressões que os mesmos possam gerar por forma a evitar que venham a contribuir para processos de cumulatividade na qualidade da água.

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

soluções multicompostível / híbridas mais amigas do ambiente que contribuirão para redução significativa das emissões gasosas e para a conseqüente melhoria da qualidade do ar.

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

No que respeita a ecossistemas costeiros e fluviais espera-se que as ações previstas em instrumentos estratégicos nacionais e regionais permitam contribuir para a recuperação e melhoria da proteção, do estado de conservação e da valorização dos sistemas ecológicos costeiros (tal como melhoria ou recuperação dos sistemas dunares) e fluviais. As atividades previstas no PE APDL poderão ser significativas apenas se se mantiver o atual estado de degradação ou fragilidade desses sistemas (sobretudo em VC), e se não forem tomadas medidas mitigadoras adequadas (VND).

Já no que respeita à hidrodinâmica costeira e equilíbrio sedimentar, no contexto da AAE não é possível afirmar que as atividades previstas no PE APDL, especificamente para o porto de Leixões, contribuem de forma relevante para processos de cumulatividade no litoral costeiro, designadamente ao nível de processos de transporte de sedimentos que já ocorrem ao longo da costa pela corrente de deriva litoral, de norte para sul. Aliás, os estudos realizados no âmbito do EIA do novo terminal portuário, sugerem efeitos cumulativos com outras atividades portuárias, mas pouco significativos. Faltará verificar se não existem processos de cumulatividade com outras atividades humanas na envolvente. Neste domínio o prolongamento do quebra-mar exterior do Porto de Leixões é a maior preocupação para a comunidade pelo facto de vir a reduzir (mais) a amplitude das ondas na região abrigada pelo quebra-mar, o que já hoje acontece. Assim, embora o porto esteja presente há mais de um século, seja uma estrutura porosa e não ser expectável que esta extensão possa provocar alterações relevantes no equilíbrio sedimentar, deve ser objetivo da APDL seguir as recomendações que venham a ser produzidas pelo Grupo de Acompanhamento criado especificamente para Estudar, Analisar e Acompanhar os Impactes da Obra de Prolongamento do Quebra-Mar do Porto de Leixões, que analisa em pormenor este aspeto. É claro que reforçar as ações identificadas em instrumentos estratégicos para os ecossistemas costeiros (intervenção no sistema dunar e em estruturas de defesa costeira, alimentação artificial de praias e proteção e reabilitação do sistema costeiro em determinadas zonas litorais) pode contribuir para minimizar os efeitos cumulativos, o que depende da iniciativa e investimentos por parte de autoridades públicas. Importa ainda efetuar uma análise técnica das implicações hidrodinâmicas criadas no litoral costeiro resultantes de intervenções na VND, e que contribuem para processos de cumulatividade neste VEC.

Em relação à paisagem não se preveem efeitos cumulativos significativos, muito embora, na VND, o aumento do transporte fluvial, de passageiros e sobretudo de carga, possa vir a gerar impactos negativos na qualidade visual do vale do Douro e paisagem cultural. Realça-se ainda que deve ser dada especial atenção numa ótica preventiva às intrusões visuais das infraestruturas portuárias (e.g. pelo crescimento expectável de projetos de desenvolvimento de suporte à atividade) que se encontrem junto de áreas naturais ou com contornos naturais característicos. Para a zona do porto de Leixões, apesar de esta ser uma zona industrializada, o território

apresenta um valor cénico moderado a reduzido, prevendo-se intervenções futuras de reabilitação no sentido de melhorar a qualidade visual da paisagem.

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

2. Observações apresentadas durante a consulta realizada nos termos do art. 7.º do Decreto-lei n.º 232/2007 e os resultados da respetiva ponderação

Como referido anteriormente, nos termos do n.º 1 do artigo 7º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, a o PE APDL e o respetivo RA foram submetidas a pedido parecer das entidades com responsabilidades ambientais específicas, tendo também sido submetidos a consulta pública no âmbito do n.º 7 e seguintes do artigo 7º do referido diploma.

Foram recebidos pareceres ao RA por parte da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Câmara Municipal de Gondomar, Câmara Municipal de Sabrosa, Câmara Municipal de Matosinhos, Câmara Municipal de Figueira de Castelo Rodrigo, Câmara Municipal do Porto, Câmara Municipal de Viana do Castelo, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-Norte), e da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

Os principais contributos das entidades resumem-se seguidamente:

- Robustecer o quadro de referência estratégico com outros documentos representativos de macro estratégias relevantes para o objeto em avaliação.
- Considerar a verificação da aplicabilidade do RJAIA em projetos e ações que correspondem a tipologias de projeto elencadas no RJAIA.
- Estabelecer diretrizes de planeamento, monitorização, gestão e avaliação alicerçadas na adaptação, entre outras, às alterações climáticas, preservação da natureza e da biodiversidade (idem ecossistemas fluviais), paisagem e economia circular.
- Implementar canais efetivos de comunicação com os municípios/CIM (articulação com vista à decisão sobre prioridades de investimento e de atuação, envolvimento em parcerias de negócios e dinamização económica)
- Explicitar o modelo pretendido para os polos da plataforma logística e expansão do porto, uma vez que se limita a ser manifestada a intenção de promover e reforçar a plataforma logística de Leixões sem se clarificar o caminho a seguir e em que espaço temporal

- Elaborar, em parceria com a CCDR-Norte, os municípios e CIM, o estudo de identificação do potencial logístico existente na envolvente da Via Navegável do Douro (polos logísticos, empresariais e industriais)
- Acautelar, na Via Navegável do Douro, a preservação e salvaguarda dos atributos que lhe conferem Valor Universal e Excepcional, devendo ser consideradas as orientações do ICOMOS sobre Avaliação de Impactes no Património
- Salientar que a utilização da Via Navegável do Douro contribui para a alteração da hidrodinâmica costeira e equilíbrio sedimentar, pelo facto da navegabilidade se verificar em toda a extensão do troço principal do rio Douro nacional.
- Avaliar os efeitos das alterações do PE ADPL na promoção do desenvolvimento sustentável da orla costeira e no reforço do carácter integrado da gestão costeira, tendo em conta a forte interação que as áreas portuárias exercem sobre a gestão dos restantes recursos e valores costeiros, num troço com forte dinâmica erosiva e uma elevada vulnerabilidade ao galgamento e inundação.

Os pareceres emitidos foram sempre ponderados e, quando considerados pertinentes e exequíveis, contemplados ao nível da versão final do RA.

3. Resultados das consultas realizadas nos termos do Art. 8.º do Decreto-lei n.º 232/2007

Face à área de influência do PE APDL, considerou-se que este não é suscetível de produzir efeitos significativos no ambiente de outros Estados Membros da União Europeia, pelo que não foi realizada consulta prevista nos termos deste artigo.

4. Razões que fundamentaram a aprovação do PE APDL à luz de outras alternativas razoáveis abordadas durante a sua elaboração

A elaboração, avaliação e afinamento de opções estratégicas foi um processo muito enriquecedor na discussão e decisão sobre as linhas orientadoras da Visão e Objetivos Estratégicos do PE APDL. O conjunto de opções estratégicas adotado traduz, de uma forma sistematizada e em torno de oito estratégias de desenvolvimento da AAE, os quatro eixos estratégicos de intervenção propostos no PE de 2017: Sustentabilidade (sustentabilidade e integração com a envolvente), Gestão Interna (aumento da coesão interna e nova organização), Negócio (consolidação e diversificação do negócio da APDL) e Infra/Infoestrutura (desenvolvimento de infraestruturas portuárias e intermodais). Como resultado da avaliação estratégica das opções foram sistematizadas várias Diretrizes de Seguimento e Recomendações para um novo ciclo de planeamento do PE.

A alteração do PE, mantendo a sua Missão e Valores, já tem previsto um conjunto de ações que vão ao encontro do que foi o resultado da avaliação e do que são as recomendações da AAE. Uma parte importante dessas ações estão já em implementação (ainda que a velocidades diferentes), sendo, por isso, necessário tornar a comunicação dessa realidade mais efetiva, tal como se constatou na avaliação. Embora o PE já revele a preocupação com questões ambientais e de sustentabilidade, a sua explicitação operacional e expressão

territorial não é feita de forma autónoma, pelo que se conclui sobre a importância de reforçar o sistema de monitorização e a sua eventual reorganização, por forma a tornar mais claros os objetivos e os níveis de atingimento. Para uma implementação eficaz e sustentável do PE, a APDL deverá apostar na concertação com todos os atores regionais e locais com interesse para o estabelecimento de uma estratégia ambiental comum e partilhada, assente nas premissas de cooperação e colaboração institucional e no estreitamento de relações com as comunidades locais, tal como exposto nos vários *workshops* desenvolvidos e nos pareceres das entidades ao RFCD. Consideram-se estes pontos essenciais para a APDL poder mostrar o seu compromisso para com os objetivos internacionais, nacionais, regionais e locais de sustentabilidade, e para apostar numa estrutura de responsabilização ambiental nas suas atividades portuárias e nas imediações das suas unidades de negócio.

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

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

5. Medidas de controlo previstas em conformidade com o disposto no Art. 11.º do Decreto-Lei n.º 232/2007

O plano seguimento do PE APDL teve em consideração as recomendações e medidas de controlo previstas no RA. Estas agrupam-se em diretrizes de planeamento e gestão, diretrizes de governança para a ação, e diretrizes e indicadores de monitorização.

As diretrizes destinam-se a diferentes entidades identificadas no quadro de governança, em função do papel de planeamento, gestão ou avaliação que venham a desempenhar na implementação do PE APDL, relativamente às oportunidades e riscos de sustentabilidade identificados. Para concretizar as oportunidades identificadas e evitar os riscos, destacam-se as seguintes **diretrizes de planeamento e gestão**:

- Assegurar a preservação e salvaguarda do património natural e cultural, bem como a integração dos recursos naturais endógenos na dinamização da economia regional e local;

- Assegurar que são tidas como referencial as orientações do ICOMOS e Declaração de Sintra sobre qualquer intervenção sujeita a AA na VND;
- Garantir a manutenção dos níveis adequados de qualidade ambiental dos serviços portuários e segurança de abastecimento;
- Gerir os impactes ambientais, no âmbito de AA de possíveis propostas de desenvolvimento;
- Definir uma agenda institucional de estratégia ambiental e de sustentabilidade;
- Analisar o grau de implementação de ações ambientais e de sustentabilidade e aumentar a capacitação dos recursos humanos sobre o tema;
- Promover a transição energética para uma economia portuária de baixo carbono e sustentável;
- Criar valor e envolver os parceiros de negócio nos compromissos com a sustentabilidade;
- Reforçar a eficácia da fiscalização e inovar no cumprimento da legislação existente através da adoção de boas práticas;
- Melhorar a capacidade de implementação de estratégias de coesão territorial;
- Promover a inovação organizacional e apostar no desenvolvimento de um sistema governativo de desenvolvimento regional;
- Assegurar uma harmonização entre políticas, planos e estratégias de diferentes escalas de ação para articular as estratégias de atuação;
- Garantir que o papel das comunidades e demais atores nas atividades de planeamento e gestão portuária seja reconhecido como fundamental e estruturante para a prossecução dos objetivos estratégicos do PE;
- Assegurar a capacidade de intervenção social da APDL, bem como promover a responsabilidade social corporativa e a interação com as comunidades locais;
- Promover a dinamização económica da atividade portuária e regional, e assegurar que o desenvolvimento destas atividades é feito de forma a criar um ‘elemento diferenciador’;
- Definir as prioridades de investimento e estratégias para procura de financiamento;
- Reforçar a agilização e desmaterialização de processos, e assegurar a adoção de tecnologias verdes inovadoras;
- Contribuir para a ‘economia azul’ bem como para a criação de atividades complementares aos negócios portuários, nomeadamente na área do desenvolvimento turístico sustentável nacional, regional e local;
- Assegurar que o desenvolvimento das infraestruturas de suporte à atividade portuária não é feito sem antes ser feito um levantamento das infraestruturas existentes que possam ser reabilitadas ou reconvertidas para as mesmas funções (e.g. ponderando sobre a sobrecarga e estrangulamentos das infraestruturas existentes);
- Fomentar a intermodalidade, mobilidade elétrica e uso de combustíveis limpos;
- Assegurar a implementação eficaz de um plano de gestão de riscos naturais e tecnológicos (adotando uma abordagem ao princípio da precaução);
- Promover a utilização de equipamentos e tecnologias que garantam a segurança ambiental da movimentação de carga em toda a cadeia logística;
- Assegurar a melhoria das condições de navegação na Via Navegável do Douro (alargamento dos canais, renovação de envolventes, infraestruturas de apoio e navegação noturna);
- Estabelecer constante diálogo com as entidades competentes no âmbito da utilização do território.

Os principais **indicadores de seguimento** propostos pela AAE são:

- Ações e volume de investimento em iniciativas de preservação e salvaguarda do património natural e cultural;
- Número de boas práticas ambientais adotadas;
- Planos de capacitação de recursos humanos sobre questões ambientais e de sustentabilidade;
- Número e resultados de ações ambientais e de sustentabilidade;
- Índice de frequência e gravidade de acidentes ambientais envolvendo substâncias perigosas;
- Evolução do uso de tecnologias verdes;
- Número de projetos de digitalização e de inovação tecnológica;
- Intensidade carbónica e de emissões de gases de efeito estufa por unidade de negócio;
- Número de melhorias de eficiência energética realizadas;
- Evolução do índice de qualidade do ar;
- Evolução da qualidade e consumo de água;
- Evolução da ocupação de uso de solo;
- Evolução da qualidade das áreas com estatuto especial de proteção;
- Evolução dos níveis de ruído;
- Evolução dos resíduos produzidos, destino e taxa de reciclagem;
- Número e resultados de parcerias com atores locais para o desenvolvimento territorial;
- Número, tipo e frequência de sessões de envolvimento promovidas pela APDL, e respetiva taxa de participação;
- Número de presenças da APDL em iniciativas e ações de domínio público.
- Iniciativas de mudança para um desenvolvimento organizacional, reengenharia de processos e gestão por objetivos.
- Fontes de financiamento;
- Recursos alocados a melhorar as plataformas logísticas;
- Capacidade tecnológica de resposta ao aumento de cargas e/ou novas cargas;
- Número de processos desmaterializados;
- Volume de negócios por unidade de negócio e volume de negócios por PIB regional;
- Volume de negócios associados à 'economia azul' não portuária;
- Volume de negócios associados ao desenvolvimento do turismo náutico;
- Volume de investimento em TIC e melhorias executadas.

No respeito às **diretrizes de governança** foram identificadas reconhecendo o disposto no Quadro de Governança Institucional presente no RA, que permitiu identificar o quadro institucional existente para o desenvolvimento da estratégia proposta no PE APDL após alterações. As principais diretrizes de governança propostas pela AAE são:

- Criar valor e envolver os parceiros de negócio nos compromissos com a sustentabilidade.
- Manutenção de diálogo com entidades competentes no âmbito da gestão e atuação de uma atividade portuária sustentável.
- Participar atempadamente nos processos de decisão, nomeadamente em sede própria, no decorrer dos processos de AIA e outros processos de avaliação ambiental.
- Contribuir para a criação de atividades complementares aos negócios portuários, nomeadamente na área do desenvolvimento turístico sustentável nacional, regional e local, promovendo o papel interventivo das comunidades locais.

- Manter atualizadas as perspetivas de desenvolvimento do território regional.
- Estabelecer constante diálogo com as entidades competentes no âmbito da utilização do território relativamente ao potencial logístico existente.
- Manter atualizadas as perspetivas de desenvolvimento do território municipal, incorporando e compatibilizando permanentemente as propostas / condicionantes de outros planos com incidência no seu território.

Foi ainda identificado um conjunto de **recomendações consideradas nucleares ao sucesso da implementação do PE e estruturantes a um novo ciclo de planeamento estratégico do PE**, tendo por base a avaliação de opções estratégicas, e suas oportunidades e riscos, bem como a análise e avaliação dos stressors e processos cumulativos. Enumeram-se de seguida as principais recomendações:

- Cluster com alianças estratégicas: operar enquanto espaço de cooperação e coordenação conjunta entre todas as partes interessadas, promovendo alinhamentos institucionais, de compromissos e objetivos estratégicos, de gestão de expectativas e de valorização não só das relações formais (contratuais e regulamentares) da APDL como das relações informais desta (p.e. com as comunidades locais), bem como uma estratégia concertada assente no princípio de coresponsabilização ambiental partilhada.
- Transversalidade de custos: lógica de gestão seja adaptada à noção de ‘transversalidade social e ambiental’ com o objetivo final de promover o desenvolvimento social e ambiental regional, baseada na igualdade de oportunidades.
- Gestão de conflitos: continuação da análise dos processos de cumulatividade como o iniciado no âmbito da AAE, por forma a assegurar uma gestão sustentável de possíveis conflitos ambientais, decorrentes da interação de atividades da APDL com outros agentes.
- Comunicação: melhoria dos canais de informação e comunicação da APDL para o exterior sobre a atividade portuária com influência no sistema regional e local.
- Investigação e inovação: manutenção da aposta da APDL na investigação e inovação como forma de preparar o futuro e capacitar a APDL e as suas unidades de negócio para a mudança.