

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

QUADRO SÍNTESE DE AUDIÊNCIA

ENTIDADE	DEPUTADOS PRESENTES	DATA DA AUDIÊNCIA
<p>Comunidade Portuária de Leixões</p> <p>- Eng.º Emílio Brogueira Dias - Presidente</p> <p>- Dr.ª Marcília Montenegro - Diretora</p> <p>- Dr. Mário de Sousa – Diretor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pedro Coimbra (PS)</li> <li>➤ José Carlos Barbosa (PS)</li> <li>➤ Hugo Carvalho (PS)</li> <li>➤ Márcia Passos (PSD)</li> <li>➤ António Prôa (PSD)</li> <li>➤ António Topa Gomes (PSD)</li> <li>➤ Bruno Nunes (CH)</li> </ul>	<p>25 de janeiro de 2023</p> <p style="text-align: center;"><a href="#">Gravação</a></p>
Exposição de Motivos	Questões colocadas pelos Deputados	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ O Senhor Engenheiro Emílio Brogueira Dias iniciou a sua intervenção referindo que na sua exposição procurará dar uma ideia do que se passa em Leixões, do que é a comunidade portuária e qual o principal problema que os levou a solicitar esta audiência à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação, recorrendo a uma <a href="#">apresentação</a> que distribuiu aos Senhores Deputados.</li> <li>➤ Defende que, em primeiro lugar, Leixões e a sua comunidade portuária deviam preocupar-se, essencialmente, com os problemas do porto em si.</li> <li>➤ A APDL tem a responsabilidade que lhe foi atribuída de gerir os portos de Viana do Castelo e a via navegável do Douro conjuntamente com o Porto de Leixões. Quando foi feita esta integração ficou acordado que isso não implicaria qualquer encargo para o Porto de Leixões, logo para a APDL, ficando Viana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Deputado António Prôa (PSD):</b> no que concerne à questão do acesso ao PRR, perguntou se houve alguma iniciativa da autoridade no sentido de sensibilizar o Governo para que o PRR pudesse contemplar investimentos na atividade portuária.</li> <li>➤ A segunda questão diz respeito à expansão do porto, a Comunidade Portuária de Leixões referiu a dificuldade de expandirem dada a localização, nomeadamente do Porto de Leixões. Nesse sentido, indagou qual é a possibilidade de expansão da capacidade do Porto de Leixões.</li> <li>➤ Questionou sobre o Porto de Viana do Castelo e a articulação que existe entre os dois portos como é que ela é entendida pela autoridade, qual é o papel de cada um dos portos sendo que têm dimensões e importâncias muito diferentes.</li> <li>➤ Interrogou se sentem que há constrangimentos ao desenvolvimento da atividade do Porto de Leixões em função das interligações que existem dos transportes rodoviário e ferroviário.</li> <li>➤ <b>Deputado José Carlos Barbosa (PS):</b> mencionou que há cerca de 700 milhões de investimento e que há preocupações ambientais. Transmitiu que têm o objetivo de atingir a neutralidade carbónica em 2050 e o vosso objetivo é em 2035. Em 2017, apenas 0,7% do vosso transporte</li> </ul>	

## Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

<p>do Castelo e a via navegável do Douro com a sua autonomia. Não obstante, isto nunca aconteceu! Na realidade, são portos deficitários e a APDL tem sido não só a gestora, mas também quem tem assumido essas referências. E não se pode esquecer que aqui estão em causa valores muito elevados, estando previsto no plano que até 2030 seja gasta uma verba de 530 milhões no Porto de Leixões em investimentos, 24 milhões em Viana do Castelo e 120 milhões no Douro.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Convém também lembrar que Leixões é um caso específico no quadrante da estrutura portuária nacional e das zonas energeticamente mais elevadas a nível mundial, o que implica encargos importantes de manutenção e na gestão do porto.</li><li>➤ Acresce que Leixões tem, para além da sua atividade normal, uma prática normal de uma forte aposta na investigação e inovação, tendo assim necessidade de um grande esforço de manutenção e de reforço das suas estruturas. As verbas são vultuosíssimas e, infelizmente, todas de encargo da APDL.</li><li>➤ A APDL, apesar de ser uma empresa saudável e que, inclusivamente, no fim do ano distribui dividendos ao seu único acionista que é o Estado, não tem outra forma de financiamento. Essa é uma das principais razões para o pedido desta audiência.</li><li>➤ Frisou também que se torna necessário aproveitar as verbas do PRR ou qualquer outra fonte de financiamento dos fundos europeus, verbas essas que possam permitir colmatar as dificuldades existentes.</li><li>➤ Lembrou também os encargos muito avultados do Porto de Leixões nas vertentes da inovação, investigação e nas práticas ambientais mais corretas. A APDL e a comunidade têm tradição de uma ligação muito apertada com todas as universidades do País,</li></ul>	<p>dos materiais que saiam do porto era do modo ferroviário, em 2027, 8% e o objetivo para 2023 é de 20% e o objetivo do Governo é que até 2050 o plano ferroviário nacional aumente para cerca de 40%.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Frisou que há no porto um problema de espaço físico, o porto é pequeno e têm de aumentar o hinterland para os portos e para a aviação.</li><li>➤ Disse que nos últimos anos têm o maior investimento de sempre na história daquele porto que está a ser feito neste momento com o Quebra-mar e com os processos de digitalização.</li><li>➤ Mencionou que um dos problemas que o porto tinha era o problema dos contentores, o terminal pertencia à IP, o que depois criava alguns constrangimentos. Atualmente, o terminal passou para a APDL, o que resulta em processos muito mais ágeis, uma vez que agora o porto não precisa de fazer aquela manobra que demorava cerca de um Km para carregar os comboios.</li><li>➤ <b>Deputado Bruno Nunes (CH):</b> Referiu que o vosso problema é uma questão que é em muitas áreas transversal ao país, ou seja, estamos a falar de um problema de coesão territorial. Hoje em dia, quando o Governo fala de portos está centrado meramente em Sines, só pensa em Sines para as interconexões com Espanha, com o aumento que foi feito no Terminal XXI, em relação ao <i>data center</i> e à ligação com o Brasil em relação à cabelagem de fibra. Salientou que é bom o investimento em Sines, agora não é bom a falta de investimento ao nível dos outros portos.</li></ul>
---	---

## Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

<p>com os maiores laboratórios, como o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, com o Instituto Hidrográfico, a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, o Instituto Superior Técnico. Essas são práticas correntes, usuais e que têm também permitido dar grandes passos na parte da inovação.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Relativamente à performance do Porto de Leixões, referiu que em 2022 Leixões ultrapassou os 12% do PIB da Região Norte, 2% no emprego na Região Norte, 6,5% no PIB e emprego a nível nacional. Por outro lado, o volume de negócios ultrapassou os 55 milhões de euros no ano passado e é responsável por mais de 23% do comércio externo por via marítima, tendo um peso de 10,5% no comércio externo regional.</li><li>➤ Já quanto aos indicadores operacionais, o Porto de Leixões movimentou mais de 15 milhões de toneladas.</li></ul>	
<p style="text-align: center;"><b>O que pretendem ver regulamentado</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Se não houver uma rápida, eficaz e atempada ajuda no financiamento dos vultuosos encargos que a APDL se confronta, o Porto de Leixões muito dificilmente continuará a ser uma referência, um parceiro e um motor no desenvolvimento da economia da região norte do país.</li></ul>	
<p style="text-align: center;"><b>Respostas às questões dos Deputados:</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ No tocante aos contentores, Leixões tem uma capacidade dentro do porto de gerir cerca de 800 mil contentores TEU's e essa capacidade está praticamente esgotada. Transmitiram que há uma necessidade imperiosa de reforçar este setor. Nos planos de investimento, dá-se muita importância a uma reconversão e a uma reestruturação dentro do porto, para permitir absorver navios maiores.</li></ul>	

## Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

- Hoje em dia, têm uma capacidade menor do que aquela que já tiveram quando os navios não cresceram exponencialmente como atualmente acontece. Hoje têm navios contentores que transportam 25 mil TEU's e que têm 400 metros de comprimento e, logo, isso nunca está sequer no horizonte de poderem vir a Leixões porque pura e simplesmente não entram em Leixões. Em Portugal, esses navios só entram em Sines.
- O problema nacional tem o problema da grande agressividade dos Portos Espanhóis, principalmente no mediterrâneo.
- Com o grande esforço que existe nos Terminais de Leixões, mais que duplicaram a capacidade de Leixões e, por outro lado, passaram a ter possibilidade de receber cerca de 70% da frota mundial, ou seja, não virão ao porto os mega navios porque esses são navios que vão a Roterdão, a Antuérpia, a Itália, a Barcelona, a Algeciras e poderão ir a Sines aqui na Europa. No entanto, 70% é uma quota brutal, muito mais do que a grande maioria dos portos a nível mundial. Referiram que não há só navios maiores, também há navios de dimensão mais pequena e a grande maioria dos portos têm toda capacidade reduzida nesse aspeto.
- No que respeita à questão de saber se alguma coisa foi feita em relação ao PRR, disseram que há já determinadas ações referenciadas, mas que até ao presente este momento ainda não se encontra disponível para os portos qualquer verba (pelo menos para o de Leixões).
- A questão ferroviária é muito importante e uma das premissas do Porto de Leixões é tentar uma transferência forte do setor para o setor ferroviário. Disseram que estão com quotas que já cresceram muito nos últimos anos, estão com cerca de 7%, 8% e querem chegar aos 20%. No entanto, é preciso haver a estrutura e a abertura de canais para que possam ter esse transporte. De facto, Portugal está a sofrer hoje aquilo das últimas três ou quatro décadas anteriores em que houve um afastamento das mercadorias da via-férrea com uma preferência pela parte dos passageiros. Logo, a via-férrea não aumentou e, portanto, não há espaço para fazer esse transporte. Assim, há uma necessidade de investimento forte nas ferrovias, mas devidamente articulada com os outros meios, quer com as plataformas logísticas, quer com os portos.
- Em relação ao PRR, transmitiram que foram um bocado surpreendidos porque na primeira apresentação pública que fizeram do PRR, o Porto de Leixões e o Porto de Sines estavam enunciados. Com efeito, no relatório estavam previstas verbas para o Porto de Leixões e quando se começou a trabalhar o PRR, o Porto de Leixões já não estava previsto. Portanto, é claro que a Autoridade Portuária tentou junto do Governo que houvesse verbas que contemplassem os portos e o Porto de Leixões, mas foi pura e simplesmente dito que os portos não foram contemplados.
- Mencionaram que nas notícias é referido todos os dias que a questão do PRR está com problemas, há má execução e os projetos estão atrasados. Não obstante, a Autoridade Portuária de Leixões tem projetos prontos para serem lançados e consideram que seria uma excelente aposta fazer uma reprogramação do PRR e conseguir aplicar investimento para quem no fundo trabalha e apresenta projetos.
- Salientaram que outra situação que afeta muito a Autoridade Portuária em termos de competitividade com os Portos Espanhóis é que os Portos Espanhóis quando os privados querem fazer investimentos têm a permissão de fazer até 75 anos de prazo de concessão e, em Portugal, estão limitados a 30 anos. Destarte, nenhum privado quer fazer todos os investimentos que são necessários em contrapartida de 30 anos de prazo de concessão porque não dá para amortizar os investimentos que o porto requer. Portanto, estas são as duas lutas da Comunidade Portuária de Leixões, conseguir o investimento do PRR e também que haja sensibilidade para estender os



## Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

---

prazos das concessões para que os privados possam investir e o porto se possa desenvolver.

Deputado Pedro Coimbra (PS)  
Vice-Presidente da Comissão