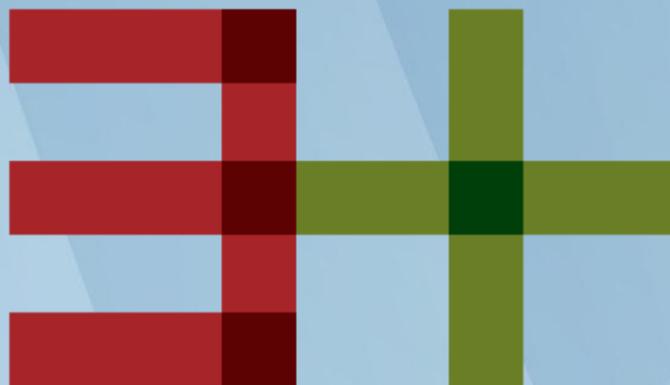
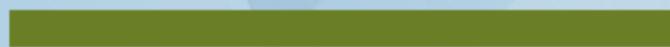


P E T I



**CRESCIMENTO
COMPETITIVIDADE
COESÃO**



PARA QUE TUDO
FIQUE MAIS PERTO

Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas
Horizonte 2014-2020



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA ECONOMIA



Uma palavra de agradecimento

Aos trabalhadores, dirigentes e administrações do sector público e privado dos transportes e infraestruturas, que têm colocado todo o seu esforço, dedicação e empenho ao serviço do sector e em prol da sociedade, por vezes e sobretudo nos últimos anos, com reconhecido sacrifício pessoal.

Ao Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado e a todos os que com ele colaboraram, pelo excelente trabalho desenvolvido e exemplo de participação cívica a favor do bem comum, e ainda a todos os que participaram na consulta pública que se lhe seguiu, dando os seus contributos de forma construtiva e procurando a obtenção de um consenso nacional relativamente às prioridades de desenvolvimento para o horizonte 2014-2020.

A todas as empresas e agentes económicos que têm apostado, investido e contribuído para o crescimento do sector dos transportes e infraestruturas em Portugal.

Aos passageiros, utilizadores e clientes do sector, pela sua preferência e pela sua lealdade. É para eles que o sector trabalha todos os dias.

A todos os Portugueses pelo seu esforço e apoio no desenvolvimento do nosso país.

António Pires de Lima
Sérgio Silva Monteiro

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	8
2	VISÃO DE LONGO PRAZO (2050)	10
3	BALANÇO DAS REFORMAS IMPLEMENTADAS	13
4	ANÁLISE SWOT	19
4.1	PONTOS FORTES.....	19
4.2	PONTOS FRACOS	21
4.3	OPORTUNIDADES	26
4.4	AMEAÇAS.....	28
5	INSTRUMENTOS DE POLÍTICA	30
5.1	PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES - MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	30
5.2	ESTRATÉGIA DE FOMENTO INDUSTRIAL PARA O CRESCIMENTO E O EMPREGO 2014-2020	31
5.3	PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	31
5.4	RTE-T E O CORREDOR ATLÂNTICO	35
5.5	PENT - PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL PARA O TURISMO 2013-2015	36
5.6	ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2013-2020	37
6	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2014-2020	39
7	GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO	42
7.1	RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO	44
7.2	CONSULTA PÚBLICA	45
7.2.1	<i>Processo de consulta e debate público</i>	45
7.3	CARACTERIZAÇÃO, DIAGNÓSTICO E CONSTRANGIMENTOS	46
7.3.1	<i>Sector ferroviário</i>	48
7.3.2	<i>Sector marítimo-portuário</i>	49
7.3.3	<i>Sector rodoviário</i>	49
7.3.4	<i>Sector aéreo e aeroportuário</i>	50
8	PLANO ESTRATÉGICO DA ANA	51

8.1	ENQUADRAMENTO	51
8.2	ELEMENTOS CONSTITUINTES DO PLANO ESTRATÉGICO.....	52
8.3	OBRIGAÇÕES ESPECÍFICAS DE DESENVOLVIMENTO.....	53
8.3.1	<i>Aeroporto de Lisboa</i>	53
8.3.2	<i>Aeroporto do Porto</i>	53
8.3.3	<i>Aeroporto de Faro</i>	54
8.3.4	<i>Aeroporto de Ponta Delgada</i>	54
8.3.5	<i>Aeroporto de Santa Maria</i>	55
8.3.6	<i>Aeroporto da Horta</i>	55
8.3.7	<i>Aeroporto das Flores</i>	55
8.3.8	<i>Aeroporto da Madeira - Funchal</i>	55
8.3.9	<i>Aeroporto do Porto Santo</i>	55
8.4	CONSULTA PÚBLICA	55
8.4.1	<i>Processo de consulta</i>	55
8.4.2	<i>Consulta</i>	56
8.4.3	<i>Comentários à consulta</i>	57
8.4.4	<i>Posição do Concedente</i>	58
9	INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS 2014-2020	59
9.1	PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO	60
9.2	EIXOS DE DESENVOLVIMENTO PRIORITÁRIOS	63
9.2.1	<i>Corredor da fachada atlântica</i>	65
9.2.2	<i>Corredor internacional norte</i>	67
9.2.3	<i>Corredor internacional sul</i>	68
9.2.4	<i>Corredor do Algarve</i>	69
9.2.5	<i>Corredor do interior</i>	70
9.2.6	<i>Transportes públicos de passageiros</i>	72
9.2.7	<i>Resumo das intervenções</i>	73
9.3	DISTRIBUIÇÃO POR EIXOS PRIORITÁRIOS	74
9.4	DISTRIBUIÇÃO POR SECTOR	75
9.5	CONTRIBUIÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA RTE-T.....	76
9.6	FONTES DE FINANCIAMENTO	77
9.7	MAPA GLOBAL E FICHAS DE PROJETOS	78
10	SECTOR FERROVIÁRIO	79

10.1	INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS	79
10.2	FUSÃO EP-REFER	80
10.3	PRIVATIZAÇÃO DA CP CARGA.....	81
10.4	ACESSO AOS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS	82
10.5	LIMITAÇÃO DE CARGA MÁXIMA	83
10.6	REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO	83
10.7	AVALIAÇÃO DO MODELO DE TARIFAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA.....	83
11	SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	84
11.1	INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS	84
11.2	REVISÃO DO MODELO CONTRATUAL E DOS MECANISMOS DE REGULAÇÃO DO SECTOR PORTUÁRIO.....	84
11.2.1	<i>Enquadramento</i>	84
11.2.2	<i>Novo regime legal para concessões - contratos de nova geração</i>	86
11.3	RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS	87
11.3.1	<i>Renegociação geral</i>	87
11.3.2	<i>Expansão do Terminal XXI</i>	88
11.4	NOVOS OPERADORES PORTUÁRIOS	88
11.5	ALARGAMENTO DA JANELA ÚNICA PORTUÁRIA.....	89
11.6	CONCESSÃO MARINA DO TEJO - DOCAS PEDROUÇOS E BOM SUCESSO.....	89
11.7	PROMOÇÃO DA EFICIÊNCIA NAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS	90
12	SECTOR RODOVIÁRIO	91
12.1	INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS	91
12.2	FUSÃO EP - REFER	91
12.3	CONCLUSÃO DAS NEGOCIAÇÕES DAS PPP RODOVIÁRIAS	91
12.4	NOVO MODELO DE COBRANÇA DE PORTAGENS	92
12.5	SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DO SECTOR	93
12.6	NOVO MODELO REGULATÓRIO DO SECTOR RODOVIÁRIO.....	93
12.7	MODELO DE FINANCIAMENTO DA REDE DESCLASSIFICADA.....	94
12.8	NOVO ESTATUTO DAS ESTRADAS NACIONAIS	95
13	SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	96
13.1	INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS	96
13.2	PRIVATIZAÇÃO DA TAP.....	96

13.3	CÉU ÚNICO EUROPEU	97
13.4	HANDLING	98
13.5	LIGAÇÃO AÉREA INTRACONTINENTAL.....	99
14	TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS	100
14.1	INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS	100
14.2	PROGRAMA DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO E OPERACIONAL.....	101
14.3	NOVO REGIME JURÍDICO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	103
14.3.1	<i>Necessidade de um novo regime.....</i>	<i>103</i>
14.3.2	<i>Enquadramento legal.....</i>	<i>104</i>
14.3.3	<i>Princípio da equidade de oportunidades no acesso aos transportes ..</i>	<i>105</i>
14.3.4	<i>Serviços públicos de transporte flexíveis</i>	<i>105</i>
14.4	NOVA REPARTIÇÃO DE COMPETÊNCIAS ENTRE O PODER CENTRAL E LOCAL.....	106
14.5	PORTUGAL PORTA-A-PORTA	107
14.6	ALARGAMENTO DO PASSE SOCIAL+ A TODO O PAÍS	109
14.7	MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ACOLHIMENTO DE TURISTAS E INFORMAÇÃO AO PÚBLICO ..	110
15	REGULAÇÃO	112
16	METAS PARA O HORIZONTE 2014-2020	115
17	AVALIAÇÃO E MITIGAÇÃO DE RISCOS.....	116
17.1	RISCO DE FINANCIAMENTO	116
17.1.1	<i>Financiamento comunitário</i>	<i>116</i>
17.1.2	<i>Financiamento privado.....</i>	<i>117</i>
17.1.3	<i>Contrapartida pública nacional.....</i>	<i>117</i>
17.2	RISCO DE SOBRECUSTOS	117
17.3	RISCO DE EXECUÇÃO.....	118
17.4	RISCO DE APROVAÇÃO AMBIENTAL	118
17.5	RISCO DE SOBREDIMENSIONAMENTO.....	118
17.6	RISCO POLÍTICO	119
17.7	ESTRUTURA DE ACOMPANHAMENTO	119
17.8	PRINCÍPIOS A ASSEGURAR NA IMPLEMENTAÇÃO DOS PROJETOS	120
18	ANEXO I - RELATÓRIO DO GTIEVA	122
19	ANEXO II - PROCESSO DE CONSULTA PÚBLICA DO GTIEVA	534

20	ANEXO III - PLANO ESTRATÉGICO DA ANA.....	560
21	ANEXO IV - MAPA GLOBAL DOS PROJETOS PRIORITÁRIOS.....	1330
21.1	SECTOR FERROVIÁRIO	1331
21.2	SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	1333
21.3	SECTOR RODOVIÁRIO	1335
21.4	SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO.....	1336
21.5	TRANSPORTES PÚBLICO DE PASSAGEIROS.....	1337
21.6	DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO POR SECTOR	1338
21.7	DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO POR CORREDOR PRIORITÁRIO	1339
21.8	DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO POR TIPO DE REDE.....	1340
22	ANEXO V - FICHAS DOS PROJETOS DE INVESTIMENTO PRIORITÁRIOS.....	1341
22.1	SECTOR FERROVIÁRIO	1342
22.2	SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	1357
22.3	SECTOR RODOVIÁRIO	1376
22.4	SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO.....	1387
23	ANEXO VI - MAPAS DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL	1389
24	ANEXO VII - MAPA DA REDE RODOVIÁRIA NACIONAL EM 2020.....	1398

1 INTRODUÇÃO

Através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes - Mobilidade Sustentável (PET), no qual foram estabelecidas as linhas de orientação prioritárias para o horizonte 2011-2015.

A sua apresentação ocorreu num contexto de enormes dificuldades para Portugal, tanto ao nível interno como externo, em resultado dos fortes desequilíbrios verificados nas contas públicas e na economia Portuguesa, que culminaram, apenas alguns meses antes, num pedido de assistência internacional.

Com efeito, esta foi uma das primeiras medidas que o Estado Português se comprometeu a executar no âmbito do Memorando de Entendimento relativo ao Programa de Assistência Económica e Financeira.

O PET veio colocar em evidência, perante toda a sociedade Portuguesa, a situação de insustentabilidade a que chegou o sector público dos transportes e infraestruturas e a inevitabilidade de introduzir reformas profundas e urgentes.

Foi assim delineado um vasto programa de atuação, abrangendo as empresas públicas de transportes, as infraestruturas rodoviárias, o sector marítimo-portuário, a logística e mercadorias e o sector aéreo e aeroportuário.

Decorridos que estão quase três quartos do horizonte estabelecido naquele documento, este é o momento de efetuar um balanço da implementação das medidas preconizadas.

Por outro lado, com o aproximar do final do Programa de Assistência Económica e Financeira, e tendo em conta o início do novo programa de financiamento comunitário 2014-2020, importa criar um quadro de orientações estratégicas para o sector no horizonte 2014-2020, assente na prossecução do ritmo das reformas, aliada a uma recuperação do investimento público, sob critérios rigorosos de sustentabilidade financeira, com vista à criação de valor para as empresas nacionais e para a economia Portuguesa.

Neste contexto, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+) surge como uma atualização do PET 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década.

Sem prejuízo dos procedimentos de avaliação de impacto ambiental que incidirão, nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, sobre os projetos que vierem a ser alvo de concretização, este Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas está naturalmente condicionado ao resultado de um processo de Avaliação Ambiental Estratégica, nos termos do Decreto-Lei 232/2007 de 15 de junho.

2 VISÃO DE LONGO PRAZO (2050)

O sistema de transportes e infraestruturas Português deve trilhar um caminho de desenvolvimento e reformas que lhe permita ir ao encontro da satisfação das necessidades dos Portugueses e das empresas sediadas em Portugal.

Tendo presente que o esforço do país e dos Portugueses, ao longo das próximas décadas, terá necessariamente que conciliar crescimento com rigor orçamental, a visão de longo prazo do sistema de transportes e infraestruturas até 2050 deverá assim ser um referencial para o sector com vista à implementação gradual dos objetivos de longo prazo preconizados:

- Uma rede de transportes e infraestruturas totalmente integrada na RTE-T e no Céu Único Europeu, promovendo o mercado único europeu e a livre circulação de pessoas e bens.
- Uma rede de transportes e infraestruturas como uma vantagem competitiva do país e das empresas no seu processo de exportação, com baixos custos de contexto, ao serviço do crescimento económico e da criação de emprego.
- Uma rede de transportes e infraestruturas ao serviço de uma sociedade eficiente, em especial nas deslocações casa-trabalho, casa-escola e lazer.
- Uma rede de transportes e infraestruturas como uma vantagem competitiva do sector do turismo, tanto nas ligações internacionais como nas ligações internas.
- Uma rede de transportes e infraestruturas que abranja todo o território nacional, inclusiva, intermodal e que favoreça a coesão social e territorial.
- Uma quota modal equilibrada e uma rede de transportes e infraestruturas eficiente baseada em baixa dependência de emissões de CO₂ e minimizando a dependência energética externa do país e fatura energética nacional.
- Um sector aberto à iniciativa empresarial, com forte concorrência entre os seus agentes, que promova o desenvolvimento empresarial, a inovação, a

criação de emprego qualificado e que potencie a internacionalização das empresas portuguesas do sector.

- Uma rede ferroviária pertencente à RTE-T totalmente eletrificada a 25.000V, com sinalização ERTMS, com capacidade para circulação de comboios de mercadorias de 750 m e 1.400 ton e em bitola europeia.
- Um Plano Rodoviário Nacional totalmente implementado.
- Uma rede de plataformas logísticas que promova a concentração de cargas, a realização de atividades de valor acrescentado e a potenciação da utilização da rede de portos, ferrovias, rodovias e aeroportos, de forma eficiente e com economia de transporte.
- Uma rede de aeroportos nacional competitiva, com capacidade para movimentação de passageiros e aeronaves que será expectável no horizonte 2050 e ligada à rede rodoviária e ferroviária pesada ou ligeira.
- Uma posição de liderança no transporte aéreo entre a Europa e a América do Sul e África, através da dinamização de um verdadeiro *hub* aeroportuário Português.
- Um sistema de controlo de tráfego aéreo totalmente integrado no Céu Único Europeu, contribuindo para o aumento da capacidade de espaço aéreo, redução de custos, aumento da segurança e redução dos impactes ambientais do sector.
- Uma rede de portos nacional competitiva, com capacidade para movimentação de carga que será expectável no horizonte 2050 e atração de navios de grandes dimensões ligada à rede rodoviária, ferroviária e plataformas logísticas pertencentes à RTE-T.
- Uma posição de referência no mercado marítimo-portuário internacional, tirando partido da posição geoestratégica da costa Portuguesa, na confluência das grandes rotas marítimas internacionais e da existência de condições naturais únicas para a atração de navios de grandes dimensões.

- Uma rede de terminais de cruzeiro e infraestruturas de náutica de recreio competitivas e que promovam a atração de turistas e a competitividade do importante sector económico do turismo nacional.
- Uma oferta de serviços públicos de transporte de passageiros a nível local, regional e nacional que promova a migração do transporte individual para o transporte público, com qualidade, níveis de oferta e de serviço adequadas à satisfação das necessidades das populações.
- Uma política de apoio aos segmentos da população com menores rendimentos na utilização dos serviços públicos de transporte de passageiros favorecendo a coesão social e o desenvolvimento económico harmonioso do país.
- Um sector dos transportes e infraestruturas económica e financeiramente sustentável para o Estado, para as empresas, para os clientes e para todos os contribuintes.

3 BALANÇO DAS REFORMAS IMPLEMENTADAS

O Plano Estratégico dos Transportes - Mobilidade Sustentável (PET) estabeleceu um vasto programa de reformas a implementar no horizonte 2011-2015, abrangendo as empresas públicas de transportes, as infraestruturas rodoviárias, o sector marítimo-portuário, a logística e mercadorias e o transporte aéreo, assente em três vectores de atuação prioritária:

- 1) **Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses.**
- 2) **Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional.**
- 3) **Assegurar a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.**

Desta forma, importa realizar um balanço das medidas já executadas desde a aprovação daquele plano, as quais são apresentadas, de forma resumida, no quadro seguinte, seguindo a organização estabelecida no PET:

MEDIDAS	PONTO DE SITUAÇÃO
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS	
Reestruturação operacional das empresas públicas de transportes por forma a atingir um EBITDAr positivo	
Gestão conjunta Carris/ML e STCP/MP	
Racionalização de custos de funcionamento (FSE, CMVMC)	
Redução do número de elementos dos Conselhos de Administração	
Redução do número de quadros de chefia	



MEDIDAS	PONTO DE SITUAÇÃO
Celebração de novos acordos de empresa adequados à situação financeira das empresas	
Redução do número de efetivos, ajustando os quadros de pessoal às efetivas necessidades de uma empresa eficiente	
Potenciação de receitas não core	
Adequação da oferta e níveis de serviço à procura efetiva	
Atualização dos tarifários à média europeia ajustada à paridade de poder de compra	
Focalização dos recursos disponíveis no apoio às famílias de menores rendimentos (criação do Passe Social+)	
Adequação dos regimes laborais à situação financeira do País e em linha com as práticas e direitos vigentes para a generalidade dos trabalhadores portugueses	
Reestruturação operacional - 2ª fase: abertura à iniciativa privada da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros	
Renegociação do contrato de concessão do Metro Sul do Tejo	
Renegociação do contrato de concessão da Fertagus	
Revisão do modelo de repartição de receitas dos passes “L”	
Novo modelo de regulação do sector de transportes (IMT e AMT)	
Novo Regime Jurídico dos Sistemas Públicos de Transporte de Passageiros (ex-RTA)	
Transferência de competências para as Autarquias relativamente à organização de sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal	
Criação do regime de transportes flexíveis	



MEDIDAS	PONTO DE SITUAÇÃO
SECTOR RODOVIÁRIO	
Recuperação da sustentabilidade financeira de longo prazo da Estradas de Portugal	
Implementação do modelo de utilizador pagador em todas as autoestradas, como assumido pelo Governo Português no PEC 2010-2013 e aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 75/2010, de 22 de setembro	
Atualização do valor da CSR, em linha com a inflação	
Renegociação das PPP rodoviárias	
Revisão da política de investimentos em novos projetos rodoviários com reduzida sustentabilidade económica e financeira	
Revisão do modelo de regulação rodoviária	
Definição de novo regime de redução das taxas de portagem nas autoestradas ex-SCUT	
Implementação de mecanismo de interoperabilidade na cobrança de portagens entre Portugal e Espanha	
SECTOR MARÍTIMO - PORTUÁRIO	
Revisão da lei do trabalho portuário	
Renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários	
Revisão do modelo de regulação do sector marítimo-portuário (IMT / AMT)	
Concessão do terminal de cruzeiros de Santa Apolónia	
Redução progressiva e eliminação da TUP Carga	
Concessão da exploração da Marina do Tejo - Docas de Predouços e Bom Sucesso e monetização de património não afeto à atividade portuária	

MEDIDAS	PONTO DE SITUAÇÃO
LOGÍSTICA E MERCADORIAS	
Transferência dos terminais ferroviários de mercadorias para a gestão da REFER, assegurando igualdade de acesso a todos os operadores	
Aumento do comprimento de comboios de mercadorias através da equiparação da resistência de engates em Portugal ao valor praticado em Espanha	
Criação de condições para a maior generalização da implantação da condução ferroviária em regime de Agente Único	
Simplificação do sistema regulatório de acesso à atividade de operação ferroviária	
Redução da tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária para comboios de mercadorias	
Novo modelo de regulação do sector dos transportes (IMT / AMT)	
Reestruturação interna da CP Carga	
Privatização da CP Carga	
Introdução de descontos nas taxas de portagem para transporte rodoviário pesado de mercadorias	
INVESTIMENTOS	
Revisão das prioridades de investimento, concentrando os recursos públicos em projetos sustentáveis para o país e que apresentem uma relação custo-benefício positiva para a economia:	
<ul style="list-style-type: none"> • Reformulação do projeto Alta Velocidade e Terceira Travessia do Tejo 	
<ul style="list-style-type: none"> • Reformulação de projetos de novas autoestradas com baixa racionalidade económica e financeira 	
<ul style="list-style-type: none"> • Reavaliação da necessidade de construção do novo aeroporto de Lisboa 	
<ul style="list-style-type: none"> • Criação do Grupo de Trabalho para os Investimentos de Elevado Valor Acrescentado, orientado para a priorização de infraestruturas que contribuam para aumentar a competitividade das exportações portuguesas 	

MEDIDAS	PONTO DE SITUAÇÃO
SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	
Revisão do contrato de concessão ANA	
Reforma do modelo regulatório do sector aéreo e aeroportuário	
Privatização da ANA	
Reavaliação da necessidade de construção do novo aeroporto de Lisboa	
Avaliação da possibilidade de utilização de um aeroporto complementar à Portela	
Atração de novas companhias low-cost	
Privatização da TAP	
REGULAÇÃO	
Reposição da direção na URF	
Reposição da direção no GISAF	
Criação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, por agregação dos anteriores Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Instituto das Infraestruturas Rodoviárias e Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos	
Criação de um regulador forte na área dos transportes: a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes	
Criação de um regulador forte na área dos transportes aéreos: Autoridade Nacional de Aviação Civil	
Desburocratização e simplificação dos requisitos de acesso e de exercício das profissões e atividades de prestação de serviço na área dos transportes	

Ilustração 1 - Balanço das medidas implementadas

Entre as medidas atrás referidas, importa destacar, pela sua importância, a implementação das seguintes reformas:

- Em 2012 e 2013 o sector dos transportes e infraestrutura ferroviária registou um EBITDAR positivo de cerca de 4,6M€ e 3,5M€, respetivamente. O resultado de 2013 representa uma melhoria de aproximadamente 249M€ face ao resultado verificado no ano de 2010, com a particularidade de o ajustamento operacional ter sido realizado em 85% pelo lado da despesa.
- O quadro de pessoal das empresas do sector dos transportes e infraestrutura ferroviária registou um ajustamento de 3023 trabalhadores face ao final de 2010, passando de um total de 16.406 para 13.383 trabalhadores.
- Os princípios de acordo alcançados pela Comissão de Negociação das PPP rodoviárias irão permitir ao Estado a obtenção de uma poupança de cerca de 2.525 milhões de euros nas concessões Ex-Scut e de cerca de 4.975 milhões de euros nas subconcessões, num total de 7.500 milhões de euros ao longo da vida dos contratos.
- A privatização da ANA, gestora da infraestrutura aeroportuária, foi concluída durante o ano de 2013 por 3.080 milhões de euros, tendo implícita uma valorização de cerca de 16 vezes o EBITDA de referência à data da apresentação das propostas, um múltiplo recorde nas transações recentes do sector.
- A eliminação integral da TUP Carga e a reformulação da lei do trabalho portuário, como medidas relevantes no reforço da competitividade dos portos nacionais.

4 ANÁLISE SWOT

Neste capítulo é realizada uma análise SWOT global relativa ao desenvolvimento e competitividade do sector dos transportes e infraestruturas em Portugal, bem como os principais desafios e oportunidades de desenvolvimento no horizonte 2014-2020.

Pretende-se com este sumário realizar uma análise crítica mas construtiva do sector dos transportes, incorporando o diagnóstico e experiência acumulada com a aprovação do PET e de todas as reformas empreendidas, designadamente a identificação dos constrangimentos e reflexões realizadas pelo GTIEVA¹ bem como todos os contributos recebidos ao longo do processo de consulta pública subsequente.

4.1 PONTOS FORTES

Sistema de transportes

- Instrumentos de ordenamento do território consolidados, designadamente o Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, PROT e PRN.
- Reformas estruturais implementadas nos últimos anos.

Sector ferroviário

- Principais eixos da rede ferroviária nacional integram a RTE-T.
- Interoperabilidade ao nível da energia de tração com o resto da Europa.
- Rede ferroviária modernizada em grande parte das zonas de maior densidade

¹ Ver capítulo 7 e Anexo I e II ao presente documento, com relatório do GTIEVA e processo de consulta pública subsequente.



populacional, designadamente nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.

- Modernização de uma parte significativa do eixo Faro - Lisboa - Porto - Braga.
- Ligações da rede ferroviária às redes de metropolitano de Lisboa e Porto.

Sector marítimo-portuário

- Crescimento da movimentação de carga nos portos nacionais ao longo dos últimos anos e perspectivas de crescimento futuro.
- Janela única portuária e o seu alargamento à janela única logística.
- Implementação do novo regime do trabalho portuário, tornando o regime português num dos mais competitivos a nível europeu.
- Eficiência dos portos a nível europeu.
- Ligações dos portos à rede rodoviária nacional.
- Posição financeira da generalidade das Administrações Portuárias.

Sector rodoviário

- Elevado nível de cobertura da rede rodoviária.
- Elevado nível de cobertura da rede rodoviária de alta capacidade.
- Ligações rodoviárias aos portos.
- Ligações rodoviárias aos aeroportos.
- Ligações rodoviárias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.
- Eficiência e agressividade comercial do sector de transporte rodoviário de mercadorias.

Sector aéreo e aeroportuário

- Qualidade dos aeroportos Portugueses reconhecida a nível internacional.

- Perspectivas de crescimento futuro no tráfego aeroportuário nos segmentos de passageiros e carga.
- Ligações dos aeroportos à rede de metro de Lisboa e Porto, enquanto factor competitivo para o turismo nacional e regional (porta de entrada para o país).
- Ligações à rede rodoviária nacional.
- Aumento do número de passageiros movimentados nos aeroportos portugueses.
- Aumento da carga transportada nos aeroportos portugueses.
- Maior atratividade de companhias aéreas: reforço da operação de companhias já instaladas nos aeroportos portugueses e instalação de novas companhias aéreas.
- Optimização da operação das infraestruturas aeroportuárias existentes.

Transporte público de passageiros

- Sistemas de metropolitano nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto consolidados e com uma razoável cobertura do território.
- Ligações dos metros de Lisboa e Porto aos respetivos aeroportos, enquanto factor competitivo para o turismo regional e desenvolvimento do turismo internacional.
- Novos sistemas tarifários focados no apoio a segmentos da população com baixos rendimentos, através da criação do Passe Social+.

Ilustração 2 - Análise SWOT: Pontos fortes

4.2 PONTOS FRACOS

Sistema de transportes

- Tradição passada de associação entre o planeamento e gestão dos transportes



e infraestruturas ao ciclo político, condicionando a eficiência da operação e a racionalidade e continuidade de projetos de investimento.

- Regulação da atividade.
- Insuficiência de cobertura da rede de infraestruturas de transportes em algumas regiões do interior do país.
- Fraco nível de intermodalidade do sistema de transportes.
- Quota modal desequilibrada no transporte de passageiros, com forte prevalência do transporte individual.
- Quota modal desequilibrada no transporte de mercadorias, com forte prevalência do modo rodoviário.

Sector ferroviário

- Fraca eficiência do transporte ferroviário de mercadorias, enquanto factor de competitividade para as empresas exportadoras, por comparação com outros países europeus.
- Degradação da infraestrutura existente, conduzindo a uma limitação da capacidade, afrouxamentos e reduções de velocidade.
- Falta de ligações eficientes ao resto da Europa (tanto ao nível da infraestrutura como da oferta de serviços de transporte de mercadorias e de passageiros).
- Vida útil e obsolescência técnica de parte da rede, designadamente quanto aos sistemas de comando e controlo da circulação.
- Ausência de electrificação numa parte significativa da rede.
- Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais.
- Limitação do comprimento máximo dos comboios de mercadorias.
- Limitação do peso máximo dos comboios de mercadorias.
- Bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos.



- Limitações de capacidade de canais.
- Falta de interfaces com a rodovia e com aeroportos.
- Inexistência de plataformas logísticas que possibilitem a concentração de cargas e a potenciação do transporte ferroviário de mercadorias de longa distância.
- Segurança e passagens de nível não suprimidas ou intervencionadas.
- Insuficiente nível de pressão competitiva no transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros.
- Condições de acesso e utilização dos terminais ferroviários de mercadorias.

Sector marítimo-portuário

- Limitações de capacidade, em especial no segmento de contentores.
- Condições de acesso / recepção de navios, designadamente quanto à profundidade dos canais de acesso.
- Ligações inexistentes ou insuficientes à rede férrea e plataformas logísticas.
- Termo da vida útil / obsolescência técnica de equipamento portuário em alguns terminais.
- Ligações inexistentes ou insuficientes (elevado congestionamento) à rodovia.
- Insuficiência de zonas logísticas portuárias que possibilitem a concentração de cargas para expedição/recepção por modo ferroviário, bem como a instalação de atividades industriais e logísticas com valor acrescentado para a cadeia logística.
- Insuficiente nível de pressão competitiva nas atividades portuárias, em especial no segmento de contentores.
- Características dos contratos de concessão de terminais portuários, sem alinhamento de incentivos e objetivos de performance.
- Fraco aproveitamento das potencialidades do transporte fluvial de



mercadorias, por comparação com outros países europeus.

Sector rodoviário

- Falta de fecho da “malha” da rede rodoviária, em especial no que concerne a ligações do tipo “last-mile”.
- Nível de sinistralidade.
- Congestionamento de tráfego nos principais eixos de acesso às grandes cidades.
- Difícil acesso para veículos de grandes dimensões (mega camiões) aos principais centros urbanos e zonas portuárias (Figueira da Foz e Setúbal).
- Estado de conservação das infraestruturas na rede convencional.
- Rigidez do modelo de financiamento e tarifação da infraestrutura rodoviária.
- Dificuldades causadas pelo atual modelo de cobrança de portagens.

Sector aéreo e aeroportuário

- Capacidade ao nível do número de movimentos por hora para carga e passageiros de algumas infraestruturas aeroportuárias.
- Espaço para instalação de empresas integradoras/operações dedicadas no segmento de carga.
- Espaço para estacionamento de aeronaves.
- Falta de dinamização comercial de infraestruturas já existentes.
- Insuficiência de espaço para a expansão do atual aeroporto de Lisboa.
- Falta de ligação do aeroporto de Faro à rede ferroviária nacional.
- Fraca procura dos aeródromos municipais.
- Heterogeneidade da procura das grandes infraestruturas aeroportuárias (peak vs. off-peak).

Transportes públicos de passageiros

- Menor nível de utilização dos transportes públicos de passageiros vs transporte individual, face a outros países europeus.
- Constrangimentos na rede de infraestruturas e serviços públicos de transporte de passageiros a nível local, regional e metropolitano, designadamente quanto ao reduzido número de vias dedicadas - *busway* - quer dentro dos centros urbanos, quer nas ligações entre os centros urbanos e as periferias.
- Falta de alinhamento de incentivos entre os municípios e o Estado no que concerne ao planeamento, gestão, oferta e financiamento de sistemas públicos de transporte de passageiros.
- Decréscimo de procura nos serviços públicos de transporte de passageiros públicos e privados, observado nos últimos anos.
- Enquadramento legal obsoleto dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros.
- Cobertura da rede de serviços públicos de transporte de passageiros nas zonas de baixa densidade populacional.
- Inexistência ou falta de clarificação da repartição de competências entre o Estado, Municípios e órgãos de representação regional/metropolitana no planeamento, organização e financiamento dos serviços públicos de transporte de passageiros a nível local, regional e metropolitano.
- Falta de pressão competitiva no sector dos transportes públicos de passageiros.

Ilustração 3 - Análise SWOT: Pontos fracos



4.3 OPORTUNIDADES

Sistema de transportes

- Perspectivas de crescimento das exportações nacionais no horizonte 2014-2020.
- Perspectivas de recuperação da economia mundial no horizonte 2014-2020.
- Possibilidade de aceder a financiamento comunitário para financiamento de projetos de infraestruturas de elevado valor acrescentado.
- Razoável consenso nacional quanto ao foco das grandes prioridades de investimento em infraestruturas de transporte para o horizonte 2014-2020 no transporte de mercadorias através do sector ferroviário e marítimo-portuário.
- Consolidação das contas públicas e correção dos desequilíbrios financeiros e económicos acumulados, como condições essenciais ao desenvolvimento do sector.
- Alargamento da janela única portuária a toda a cadeia logística.

Sector ferroviário

- Abertura à iniciativa privada da exploração dos serviços de transporte de passageiros.
- Liberalização do transporte ferroviário de mercadorias.
- Aumento de tráfego portuário.
- Desenvolvimento da RTE-T a nível europeu, especialmente em Espanha e França.

Sector marítimo-portuário

- Posicionamento geoestratégico de Portugal, na intercepção de grandes rotas mundiais de transporte marítimo, em especial no que respeita às ligações entre a Europa e América, África e Ásia.



- Posicionamento de Portugal, na intercepção das grandes rotas de cruzeiros do Mediterrâneo e do Norte da Europa.
- Abertura do novo canal do Panamá.
- Existência de condições naturais para o desenvolvimento de infraestruturas marítimo-portuárias *deep-sea*.

Sector rodoviário

- Integração europeia ao nível dos modelos de tarifação rodoviária.

Sector aéreo e aeroportuário

- Posicionamento geoestratégico de Portugal enquanto *hub* para as ligações aéreas entre a Europa e a América do Sul e África.
- Dimensão, crescimento e potencialidades do sector do turismo.
- Implementação da iniciativa do Céu Único Europeu, prevendo-se a triplicação da capacidade do espaço aéreo, reduzido para metade os custos associados à gestão do tráfego aéreo.

Transporte público de passageiros

- Abertura à iniciativa privada da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros.
- Perspectivas de recuperação do nível de emprego no horizonte 2014-2020.
- Alteração de hábitos de consumo e poupança da sociedade Portuguesa.
- Integração crescente das questões energéticas, ambientais e de ordenamento do território no planeamento e desenvolvimento do sector dos transportes.

Ilustração 4 - Análise SWOT: Oportunidades



4.4 AMEAÇAS

Sistema de transportes

- Risco de insuficiente nível de consenso e estabilidade de políticas de transportes, designadamente no que concerne à política de investimentos em infraestruturas de transportes.
- Posição periférica de Portugal em relação ao centro económico da Europa.
- Custos de contexto elevados e relevância dos transportes na estrutura de custos das exportações nacionais.
- Situação financeira do país e perigo de desvio da trajetória de consolidação e correção dos desequilíbrios financeiros e económicos acumulados.
- Dificuldades no acesso ao financiamento bancário e aumento dos respetivos custos de financiamento.
- Resistência à mudança e relacionamento laboral instável.

Sector ferroviário

- Elevado nível de endividamento histórico da gestora das infraestruturas ferroviárias e da operadora ferroviária incumbente no segmento de passageiros e mercadorias.
- Insuficiente desenvolvimento da RTE-T a nível europeu, especialmente em Espanha e França.

Sector marítimo-portuário

- Forte concorrência dos portos europeus (em especial espanhóis) e portos do norte de África.

Sector rodoviário

- Elevado nível de endividamento histórico da gestora das infraestruturas



rodoviárias, agravado pelos encargos futuros com PPPs rodoviárias.

Sector aéreo e aeroportuário

- Risco de desvio de tráfego aéreo para infraestruturas aeroportuárias de outros países que também utilizem com o sistema hub-and-spoke.
- Concorrência das infraestruturas aeroportuárias europeias, em especial da Península Ibérica.

Transportes públicos de passageiros

- Elevado nível de endividamento histórico das empresas públicas de transportes públicos de passageiros.

Ilustração 5 - Análise SWOT: Ameaças

5 INSTRUMENTOS DE POLÍTICA

As medidas e prioridades de investimento estabelecidas no presente PET13 têm por base um conjunto de outros instrumentos de política nacional e comunitária.

5.1 PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES - MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes - Mobilidade Sustentável (PET), o qual estabeleceu um vasto programa de reformas a implementar no horizonte 2011-2015, abrangendo as empresas públicas de transportes, as infraestruturas rodoviárias, o sector marítimo-portuário, a logística e mercadorias e o sector aéreo e aeroportuário, assentes em três vectores de atuação prioritária:

- 1) **Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;**
- 2) **Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional;**
- 3) **Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.**

O Plano Estratégico dos Transportes veio ainda clarificar o papel do Estado no sector dos transportes e infraestruturas, definindo claramente as suas linhas de atuação nos domínios da coordenação estratégica, regulação, investimento, operação e exploração.



5.2 ESTRATÉGIA DE FOMENTO INDUSTRIAL PARA O CRESCIMENTO E O EMPREGO 2014-2020

Mais recentemente, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/2013, de 23 de dezembro, o Governo aprovou a Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e o Emprego 2014-2020, a qual estabelece 9 eixos de atuação prioritária.

O desenvolvimento das infraestruturas logísticas é um dos 9 eixos de atuação, referindo aquele documento que:

“Apesar dos investimentos realizados ao longo das últimas décadas nas várias infraestruturas de transporte verificam-se ainda alguns constrangimentos, sobretudo ao nível da capacidade de transporte de mercadorias, sendo esses constrangimentos mais visíveis ao nível da ferrovia. Notam-se ainda lacunas na integração numa plataforma logística de dimensão internacional, tanto ao nível terrestre como marítimo, que permita às empresas portuguesas ter acesso aos mercados internacionais sem desvantagens no campo logístico.

(...)

No horizonte temporal 2014-2020, pretende-se que as infraestruturas do País tenham um papel crucial como facilitadores da atividade económica do tecido empresarial português e, em particular, na promoção da atividade exportadora e no reforço da competitividade dos produtos nacionais em mercados externos.”

5.3 PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) foi aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, sendo um instrumento de desenvolvimento territorial de natureza estratégica que estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial e constitui

um instrumento de cooperação com os demais Estados Membros para a organização do território da União Europeia.

Do seu programa de políticas para o horizonte 2025 consta, como objetivo estratégico, o *“reforço da competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu, atlântico e global”*.

Para a sua concretização são ainda definidos um conjunto de objetivos específicos, entre os quais se inclui a *“melhoria dos sistemas e infraestruturas de suporte à conectividade internacional de Portugal no quadro ibérico, europeu, atlântico e global”*. No quadro deste objetivo específico, o PNPOT incorpora um conjunto de orientações que importa aqui reproduzir:

“As plataformas marítimo-portuárias, aeroportuárias e os sistemas de transportes terrestres assumem um papel chave de suporte à conectividade internacional e de afirmação de Portugal no Mundo.

Neste contexto, o país deve conjugar as vertentes de integração europeia e ibérica com a valorização da sua vertente atlântica, considerando nesta última os aspectos especificamente relacionados com a integração e o papel estratégico das Regiões Autónomas. Este é um dos caminhos mais profícuos para Portugal se afirmar no seio da União Europeia.

As decisões de investimento em infraestruturas de transportes dos níveis superiores, bem como nas plataformas logísticas, não devem ser tomadas apenas numa óptica de serviço público. O apoio à eficiência e competitividade internacional das atividades económicas deve assumir uma importância primordial na determinação dessas decisões, garantindo-se, em contrapartida, que o essencial dos custos correspondentes ao investimento e à exploração desses sistemas seja suportado pelas atividades beneficiadas. Tal não obsta a que o Estado surja como promotor quando necessário e que as condições da oferta possam refletir critérios de equidade e de coesão territoriais.

Para reduzir a vulnerabilidade de Portugal como localização industrial face ao agravamento previsível dos custos de transporte rodoviário de mercadorias importa participar nos programas internacionais de promoção do transporte intermodal, criar

condições propiciadoras de maior eficiência no Transporte Marítimo de Curta Distância, participar no Programa Europeu das Autoestradas do Mar, e integrar a rede ferroviária nacional na rede ibérica e europeia.

Complementarmente, é de considerar que o projeto da Rede Rodoviária Transeuropeia constitui um instrumento válido para o reforço da coesão europeia em termos económicos e sociais.”

Nesses termos, o PNPOT estabelece os grandes corredores nos quais se devem inserir as principais ligações com a Europa e o resto do mundo bem como os projetos de infraestruturas estruturantes de transportes que as concretizam, através dos modos ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário.

São assim definidos três corredores principais:

- Um corredor principal ao longo da fachada Atlântica, ligando a Galiza, o arco metropolitano do Porto, o sistema metropolitano do centro litoral, o arco metropolitano de Lisboa e o arco metropolitano do Algarve;
- Um corredor internacional horizontal principal a norte, ligando o arco metropolitano do Porto e o sistema metropolitano do centro litoral a Salamanca e ao resto da Europa;
- Um corredor internacional horizontal principal a sul, ligando o arco metropolitano de Lisboa a Madrid e ao resto da Europa.

O PNPOT define ainda as principais infraestruturas marítimo-portuárias e aeroportuárias de conectividade internacional de Portugal no quadro ibérico, europeu, atlântico e global.

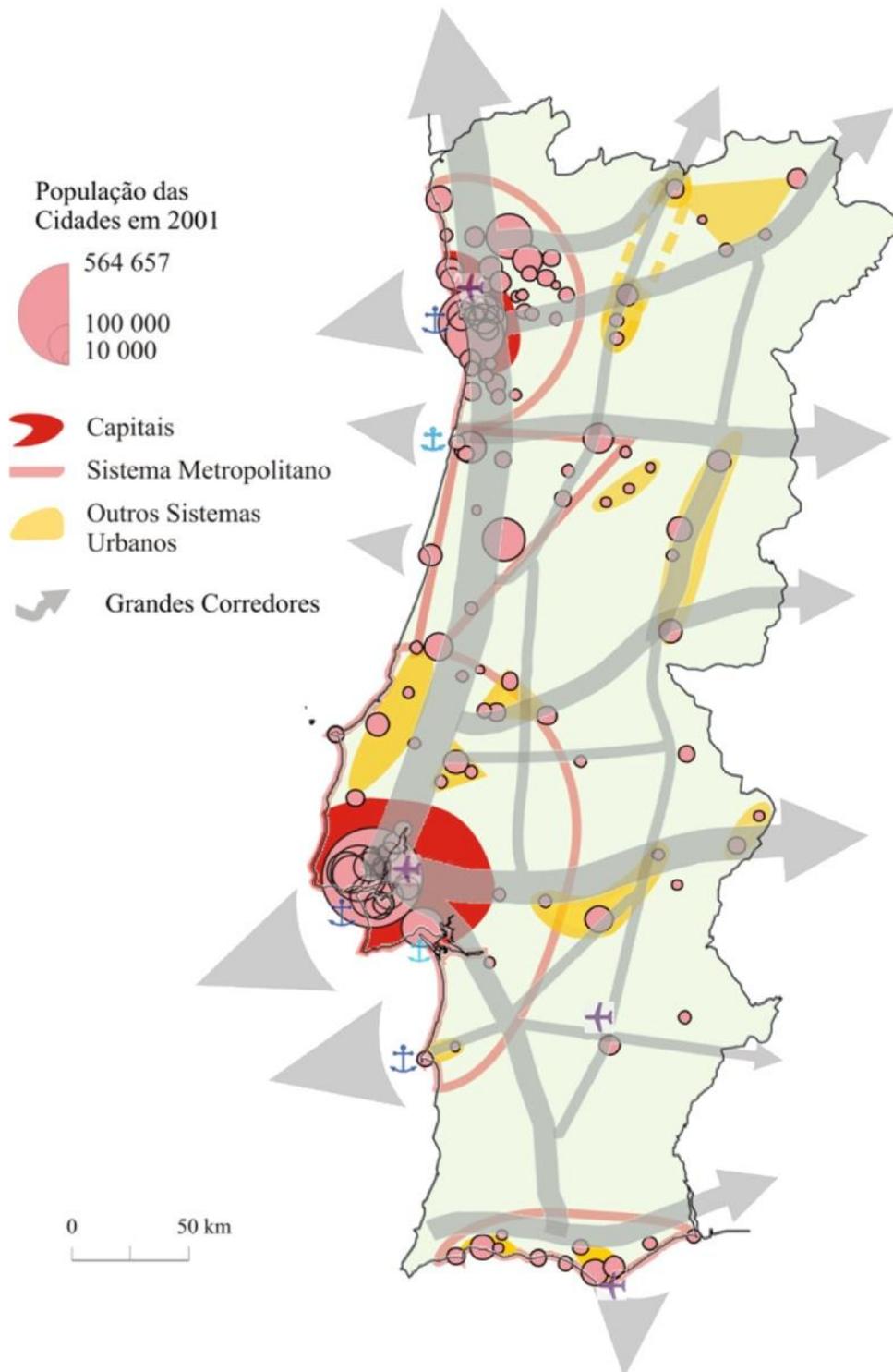


Ilustração 6 - Grandes corredores de acessibilidade e conectividade em Portugal Continental previstos no PNPT

5.4 RTE-T E O CORREDOR ATLÂNTICO

O transporte é vital para a economia europeia, para o seu crescimento e prosperidade. O objetivo da nova política europeia de infraestruturas de transportes é implementar uma verdadeira Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) à escala europeia que ligue cada um dos 28 Estados Membros entre si, aos países vizinhos da União e ao resto do mundo, promovendo o crescimento e a competitividade.

A rede principal da RTE-T encontra-se dividida em 9 corredores que constituem a sua espinha dorsal, complementada pela rede global que promove a capilaridade da RTE-T ao nível nacional e regional.

O objetivo de longo prazo com a total implementação da RTE-T é assumir-se como um dos pilares do mercado único europeu e da integração europeia.

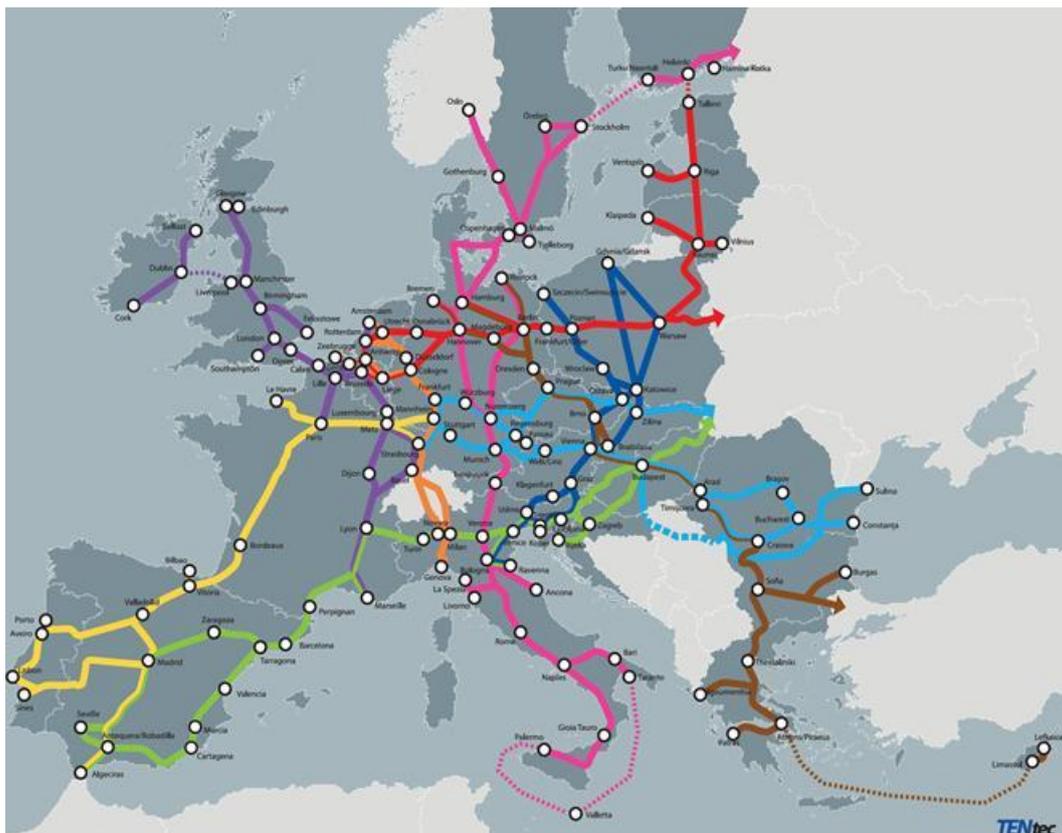


Ilustração 7 - Corredores da RTE-T core (fonte: www.ec.europa.eu)

Portugal encontra-se inserido no Corredor do Atlântico da RTE-T, que liga os portos de Sines, Lisboa e Porto a Espanha, França e Alemanha.

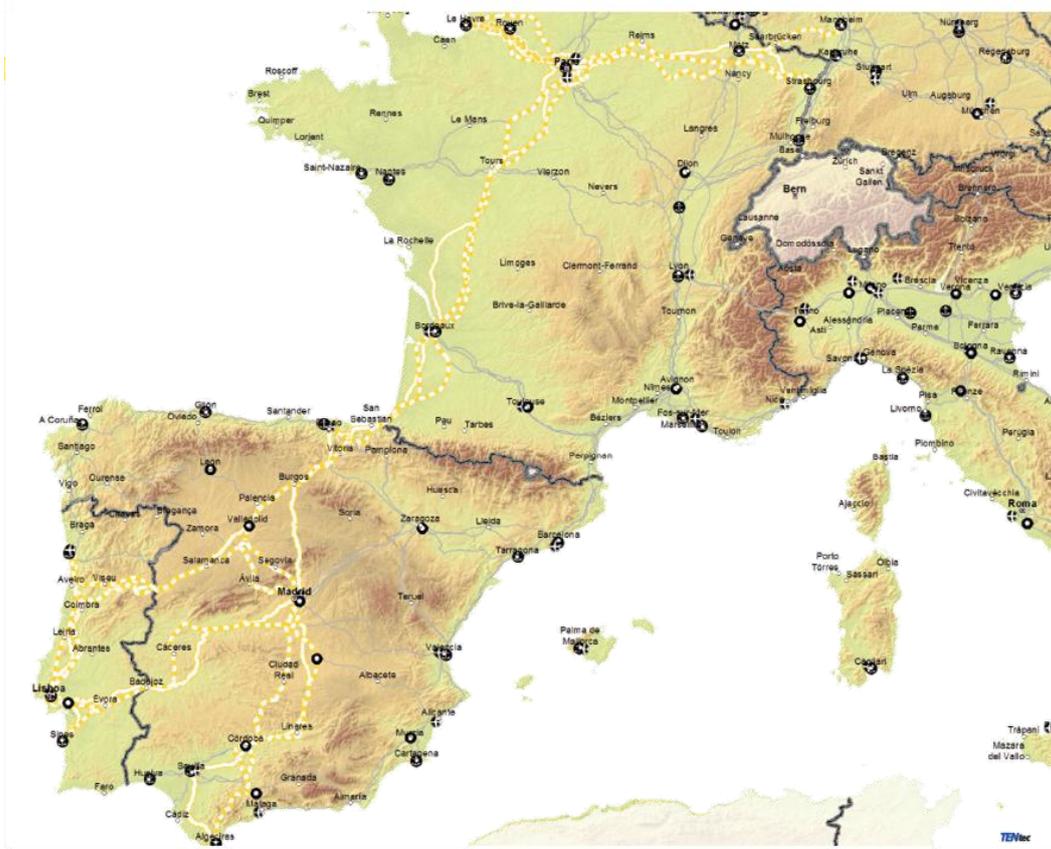


Ilustração 8 - Corredor Atlântico da RTE-T (fonte: www.ec.Europa.eu)

No território nacional, o corredor Atlântico da RTE-T coincide, na sua generalidade, com os corredores principais estabelecidos no PNPOT:

- Corredor da fachada Atlântica entre Sines - Lisboa - Aveiro - Porto/Leixões;
- Corredor internacional norte Aveiro - Vilar Formoso;
- Corredor internacional sul Sines/Setúbal/Lisboa - Caia.

5.5 PENT - PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL PARA O TURISMO 2013-2015

O Plano Estratégico Nacional para o Turismo (PENT) 2013-2015 foi aprovado, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2013, publicada a 16 de abril, através do qual se procede à revisão da estratégia de desenvolvimento turístico nacional,



incorporando o impacto da evolução global da economia e decorrentes alterações do comportamento do consumidor.

Num sector que representa cerca de 9,2% do PIB nacional, recebendo mais de 12 milhões de visitantes internacionais por ano, ao que acresce um movimento significativo de procura interna, tem nos transportes um dos factores fundamentais de desenvolvimento, referindo aquele documento que:

“A evolução dos canais de informação e distribuição, a proliferação de novos destinos ou a alteração do paradigma de operação das companhias aéreas, alteraram os hábitos de consumo e o comportamento do consumidor/turista na seleção, preparação e realização da sua viagem”.

5.6 ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2013-2020

As opções constantes do PETI 3+ desenvolver-se-ão em articulação com a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM2013-2020), aprovada pela Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, no dia 16 de novembro de 2013, e adoptada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 12 de fevereiro. A ENM2013-2020 apresentou um novo modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras que permitirá a Portugal responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar, nomeadamente as importantes alterações verificadas no âmbito político e estratégico a nível europeu e mundial.

O regresso de Portugal ao mar depende, tal como referido na ENM2013-2020, "da execução de uma estratégia assente no conhecimento e progresso tecnológico e na dimensão e geografia do território nacional, emerso e imerso, incluindo a nova dimensão alargada resultante da submissão apresentada para a extensão da plataforma continental além das 200 milhas marítimas".

Ao mesmo tempo a "ENM2013-2020 identifica os domínios de intervenção e apresenta o plano de ação que inclui os programas a executar e a desenvolver para a concretização de objetivos específicos e produção de efeitos concretos, estando

sujeito a mecanismos próprios de monitorização, avaliação, revisão e atualização". Este plano de ação, intitulado Plano Mar-Portugal, visa, sobretudo, a "valorização económica, social e ambiental do espaço marítimo nacional através da execução de projetos sectoriais e intersectoriais, assim como dos planos estratégicos de âmbito nacional já existentes ou em fase de preparação".

A ENM2013-2020 considera que o "ordenamento do espaço marítimo nacional e a compatibilização das diferentes atividades existentes e potenciais que nele podem ter lugar, a par da simplificação dos respetivos procedimentos administrativos, constituem ações fundamentais" para a execução da estratégia e para a criação das condições necessárias para o crescimento da economia do mar e a melhoria ambiental e social.

A ENM2013-2020 tem, assim, a ambição de fazer do mar um desígnio nacional e renovar, dessa forma, a identidade marítima de Portugal.



6 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2014-2020

No PET foram estabelecidos três grandes vectores de atuação prioritária para o horizonte 2011-2015. Decorridos quase três anos após a aprovação daquele documento, verifica-se que mantêm, no essencial, a mesma pertinência e atualidade.

Com efeito, será necessário dar continuidade e aprofundar o esforço de reformas no sector por forma a consolidar a sua sustentabilidade financeira presente e futura e aliviar as responsabilidades anteriormente transferidas para as futuras gerações. Refira-se porém que, atento ao conjunto de reformas já empreendidas, foi possível ultrapassar a situação de emergência financeira que se verificava em 2011.

Afigura-se agora oportuno iniciar uma transição responsável para um novo ciclo de políticas de crescimento e fomento económico e uma retoma gradual do investimento público criterioso e de valor acrescentado para a economia, tendo sempre presente que o esforço de consolidação orçamental e de correção dos desequilíbrios financeiros das contas públicas deverá manter-se pelo período de vigência do PETI3+ e que uma boa e responsável gestão dos escassos recursos públicos à disposição do País requer, mais do que nunca, uma adequada, criteriosa e o mais consensual possível definição das prioridades do investimento em infraestruturas que potenciem as capacidades do tecido empresarial Português e que contribuam para um processo de ajustamento sustentado e competitivo.

Neste contexto, determinam-se os Objetivos Estratégicos para o período 2014-2020 a seguir indicados, caracterizados precisamente por um equilíbrio entre um esforço de promoção do crescimento, um esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e um esforço de coesão social e territorial:



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA O HORIZONTE 2014-2020

A. CONTRIBUIR PARA O CRESCIMENTO ECONÓMICO, APOIANDO AS EMPRESAS PORTUGUEASAS E A CRIAÇÃO DE EMPREGO:

1. Reduzir os custos de contexto que incidem sobre as exportações Portuguesas por via do aumento da competitividade e eficiência do sector dos transportes;
2. Promover a maior integração de Portugal no espaço económico europeu, designadamente através do gradual desenvolvimento da RTE-T;
3. Potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no desenvolvimento do sector do turismo nacional e promover a melhoria das condições de acolhimento e da qualidade do serviço e informação ao público nos transportes, contribuindo para o grau de satisfação dos passageiros, em particular dos turistas;
4. Alavancar as vantagens competitivas de Portugal decorrentes do seu posicionamento geoestratégico, na intercepção de grandes corredores internacionais marítimos e aéreos;
5. Promover o aumento da concorrência entre os operadores nos segmentos de mercadorias e passageiros.

B. ASSEGURAR A COMPETITIVIDADE DO SECTOR DOS TRANSPORTES E A SUA SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA PARA OS CONTRIBUINTES PORTUGUESES:

1. Prosseguir o esforço de reformas estruturais;
2. Consolidar a sustentabilidade financeira presente e futura do

sector, aliviando o peso das responsabilidades transferidas para as futuras gerações;

3. Focar a intervenção direta do Estado nas áreas que constituem o seu verdadeiro papel, promovendo a participação da iniciativa privada nas áreas em que oferece maior eficiência e valor acrescentado na prossecução dos objetivos da política de transportes.

C. PROMOVER A COESÃO SOCIAL E TERRITORIAL, ASSEGURANDO A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DE PESSOAS E BENS, EM TODO O PAÍS:

1. Assegurar a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o território nacional, de forma eficiente e adequada às necessidades;
2. Implementar o princípio da equidade de oportunidades no acesso ao sistema de transportes, promovendo a coesão social e territorial;
3. Reorganizar e fortalecer o papel da regulação no sector dos transportes;
4. Assegurar uma clara, racional e equilibrada alocação de competências na planificação, organização e financiamento do sistema de transportes.

Ilustração 9 - Objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020

7 GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

O esforço de consolidação orçamental e de correção dos desequilíbrios financeiros das contas públicas - que deverá manter-se pelo período de vigência do PETI3+ - deve motivar, mais do que nunca, uma boa gestão dos escassos recursos públicos à disposição do país, através de uma adequada, criteriosa e consensual definição das prioridades de investimento em infraestruturas que potenciem as capacidades do tecido empresarial português e que contribuam para um processo de ajustamento sustentado e competitivo.

O novo ciclo de fundos comunitários traz novos e exigentes desafios ao nível da planificação, elegibilidade de projetos e respetivos mecanismos de reembolso.

Os agentes económicos detêm o melhor conhecimento das dificuldades e constrangimentos que enfrentam e das necessidades que deverão ser supridas por forma a melhor alavancar o desenvolvimento da nossa economia. Desde modo, a Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e o Emprego 2014-2020 estabelece que *“o Governo implementará, com os agentes económicos e com os utilizadores das infraestruturas, um conjunto de medidas por forma a assegurar:*

- *A definição criteriosa de prioridades e a canalização do investimento público para infraestruturas que potenciem as capacidades de exportação das empresas em Portugal e promovam um processo de internacionalização rápido e competitivo;*
- *A melhoria da integração de Portugal no mercado europeu de infraestruturas de suporte transversais a toda a atividade económica.”*

Através do Despacho n.º 11215-A/2013, de 29 de agosto, o Governo Português mandatou a criação de um Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA) na área dos transportes a desenvolver no horizonte 2014-2020, com objetivo de aumentar a competitividade da economia Portuguesa e reduzir os custos de contexto das exportações nacionais.



O GTIEVA procedeu ao levantamento dos principais constrangimentos deste sector e ao estabelecimento de critérios e prioridades de intervenção que dessem cumprimento aos Objetivos Estratégicos definidos pelo Governo.

Através da criação do GTIEVA o Governo pretendeu provocar um amplo debate público sobre o modelo de investimento e desenvolvimento das nossas infraestruturas, partindo de um documento de base que recolhesse as propostas e contributos de todos os atores económicos e sociais relevantes. Para o efeito, o GTIEVA foi constituído pelos seguintes elementos:

CONSTITUIÇÃO DO GTIEVA

- Dr. José Eduardo Marcelino Carvalho, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito, a quem coube a coordenação dos trabalhos;
- Um elemento designado pela CIP – Confederação Empresarial de Portugal;
- Um elemento designado pela ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses;
- Um elemento designado pela Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP);
- Um elemento designado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, IP);
- Um elemento designado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC, IP);
- Um elemento designado pela APLOG – Associação Portuguesa de Logística;
- Um elemento designado pela APOL – Associação Portuguesa de Operadores Logísticos;
- Um elemento designado pela APP – Associação dos Portos de Portugal;
- Um elemento designado pelo CPC – Conselho Português de Carregadores;
- Um elemento designado pela CP – Comboios de Portugal, EPE;
- Um elemento designado pela Takargo, SA;

- Um elemento designado pela Rede Ferroviária Nacional – REFER, EPE;
- Um elemento designado pela EP – Estradas de Portugal, SA;
- Um elemento designado pela ANTROP – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros;
- Um elemento designado pela ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias;
- Um elemento designado pela ANTP – Associação Nacional de Transportadoras Portuguesas;
- Um elemento designado pela APCAP - Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens.

Ilustração 10 - Constituição do GTIEVA

Para além dos elementos referidos, colaborou ainda com o Grupo de Trabalho um conjunto de Professores Universitários e especialistas do sector, tendo ainda tido o apoio técnico da KPMG, envolvendo um total de mais de 50 elementos.

7.1 RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO

A versão integral do Relatório Final do GTIEVA é apresentada no Anexo I ao presente documento e que dele faz parte integrante, apresenta, com maior detalhe, os objetivos, metodologia seguida, análise de constrangimentos, descrição dos projetos e recomendações do GTIEVA que estão na base do Programa de Investimentos em Infraestruturas de Transportes adoptado pelo Governo.

O GTIEVA aborda no seu relatório final os seguintes pontos:

- Caracterização das redes atuais;
- Principais agentes;
- Diagnóstico e constrangimentos;
- Metodologia de priorização de projetos e investimentos;

- Priorização de projetos e investimentos;
- Recomendações e eixos de intervenção “não estruturais”;
- Fichas técnicas dos projetos.

Trata-se de um documento de enorme valia técnica, que reflete uma extensa, abrangente e profunda análise do sistema e infraestruturas de transportes nacional e identifica claramente os seus principais constrangimentos à atividade económica das empresas.

7.2 CONSULTA PÚBLICA

7.2.1 PROCESSO DE CONSULTA E DEBATE PÚBLICO

O GTIEVA apresentou ao Governo o seu relatório em janeiro de 2014, tendo-se iniciado de imediato um processo de consulta pública relativo ao conteúdo e recomendações do mesmo, alargando assim o debate sobre o modelo de investimento e desenvolvimento das infraestruturas a toda a sociedade Portuguesa.

O Governo procurou um forte consenso a nível nacional relativamente aos investimentos a realizar, tendo sido realizados debates nas diversas Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional:

- Em Coimbra ocorreu a 13 de Fevereiro de 2014 a discussão relativa à zona Centro;
- No Porto ocorreu a 17 de Fevereiro de 2014 a discussão relativa à zona Norte;
- Em Faro ocorreu a 28 de fevereiro de 2014 a discussão relativa à zona Algarve;
- Em Évora ocorreu a 11 de março de 2014 a discussão relativa à zona Alentejo;
- Em Lisboa ocorreu a 13 de Março de 2014 a discussão relativa à zona Lisboa e Vale do Tejo.

Decorreram reuniões no Ministério da Economia com todos os Partidos com assento parlamentar especificamente sobre o relatório do GT IEVA.

Foi ainda realizada a audição parlamentar do GTIEVA pela Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República, a 18 de março de 2014 e reunião do Ministério da Economia com a Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República, a 21 de março de 2014.

Foram recebidos e acolhidos mais de 400 contributos e mais de 1200 participantes por todo o país até ao dia 1 de abril de 2014, cujo resumo é apresentado no Anexo II ao presente documento.

7.3 CARACTERIZAÇÃO, DIAGNÓSTICO E CONSTRANGIMENTOS

Nos capítulos “A” e “E” do relatório do GTIEVA apresentado no Anexo I² ao presente documento é realizada uma caracterização do sistema de transportes, dividida em 4 sectores:

- Sector ferroviário;
- Sector rodoviário;
- Sector marítimo-portuário;
- Sector aeroportuário.

² Para efeitos de economia de leitura não se irá reproduzir aqui na íntegra o conteúdo do relatório, análises e conclusões do GTIEVA, recomendando-se para o efeito a consulta do relatório técnico do Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado constante do Anexo I ao presente documento.

Em cada um dos sectores é realizado um diagnóstico crítico e isento que inclui:

- Principais características da rede de infraestruturas;
- Principais agentes do sector;
- Nível de maturidade da rede;
- Nível de intermodalidade entre modos de transporte;
- Investimento realizado;
- Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade.

Da sistematização desta fase de diagnóstico e constrangimentos, derivam os seguintes resultados, por sector:



Ilustração 11 - Resultados da fase de diagnóstico e constrangimentos (Fonte: GTIEVA)

A fase de diagnóstico resultou na identificação e descrição dos principais constrangimentos que afetam cada um dos sectores das infraestruturas de transportes em apreço.

Os principais constrangimentos identificados foram classificadas na escala seguinte:

-  - Prioridade elevada;
-  - Prioridade média;
-  - Prioridade baixa.

Ilustração 12 - Escala de avaliação dos constrangimentos (Fonte: GTIEVA)

Apresenta-se de seguida um resumo dos principais constrangimentos identificados pelo GTIEVA:

7.3.1 SECTOR FERROVIÁRIO

CONSTRANGIMENTO	GRAU DE PRIORIDADE
Degradação da infraestrutura	
Vida útil e obsolescência técnica	
Ausência de eletrificação	
Falta de ligação eficiente dos principais portos e centros logísticos à Europa	
Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais	
Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios	
Bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos	
Limitações de capacidade	
Falta de interface com rodovias e aeroportos	

Ilustração 13 - Principais constrangimentos do sector ferroviário (Fonte: GTIEVA)

7.3.2 SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO

CONSTRANGIMENTO	GRAU DE PRIORIDADE
Condições de acesso / recepção de navios	
Limitações de capacidade	
Ligação inexistente ou insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas	
Vida útil / obsolescência técnica de equipamento portuário	
Ligação inexistente ou insuficiente (elevado congestionamento) à rodovia	

Ilustração 14 - Principais constrangimentos do sector marítimo-portuário (Fonte: GTIEVA)

7.3.3 SECTOR RODOVIÁRIO

CONSTRANGIMENTO	GRAU DE PRIORIDADE
Fecho da “malha” da rede rodoviária em especial no que concerne a ligações do tipo “last-mile”)	
Nível de sinistralidade	
Congestionamento de tráfego nos acessos às grandes cidades	
Difícil acesso para os veículos de grandes dimensões aos principais centros urbanos e zonas portuárias	
Estado de conservação das infraestruturas	

Ilustração 15 - Principais constrangimentos do sector rodoviário (Fonte: GTIEVA)

7.3.4 SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO

CONSTRANGIMENTO	GRAU DE PRIORIDADE
Nº de movimentos hora para passageiros/carga	
Espaço para instalação de infraestruturas de empresas integradoras/operações dedicadas	
Espaço para estacionamento de aeronaves	
Falta de dinamização comercial para infraestruturas já existentes	

Ilustração 16 - Principais constrangimentos do sector aéreo e aeroportuário (Fonte: GTIEVA)

8 PLANO ESTRATÉGICO DA ANA

8.1 ENQUADRAMENTO

O Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 de julho, procede à definição do regime jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal, atribuída à ANA – Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA), aplicável à exploração e manutenção dos aeroportos de Lisboa (Portela), Porto (Francisco Sá Carneiro), Faro, Ponta Delgada (João Paulo II), Santa Maria, Horta, Flores, Madeira, Porto Santo, e ainda do Terminal Civil de Beja, tendo posteriormente, sido assinados o Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA e o Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANAM para a prestação do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos referidos.

A apresentação de um Plano Estratégico para os aeroportos da rede ANA, incluindo ANA e ANAM encontra-se prevista em ambos os Contratos de Concessão, pelo que entendeu a ANA ser adequado elaborar um Plano Estratégico conjunto. Deste modo, e tratando-se de matéria regulada pelo respetivo contrato de concessão, não cabia no âmbito do GTIEVA, não tendo sido analisado por aquele Grupo de Trabalho.

O Plano Estratégico referente ao período 2013-2017 constitui uma ferramenta de informação ao Concedente e à indústria sobre as medidas implementadas e a implementar neste período nos aeroportos da Rede ANA, enquadradas com o clima económico atual, a nível nacional e internacional, incluindo as medidas inerentes ao fortalecimento da capacidade competitiva do grupo gestor de infraestruturas aeroportuárias. O Plano Estratégico da ANA é apresentado no Anexo III do presente documento, bem como os seus anexos e apêndices, fazendo parte integrante deste documento.

8.2 ELEMENTOS CONSTITUINTES DO PLANO ESTRATÉGICO

Do Plano Estratégico fazem parte todos os elementos elencados na Cláusula 21.3 do Contrato de Concessão ANA e na Cláusula 21.3 do Contrato de Concessão ANAM incluído no Anexo III ao presente documento e que dele fazem parte integrante, a saber:

- a) Avaliação das infraestruturas futuras necessárias para os Utilizadores dos serviços e instalações de cada Aeroporto, bem como estudos de procura de tráfego para o período de planeamento (Anexo I).
- b) Propostas para a utilização e desenvolvimento do lado-terra, acesso ao aeroporto, planeamento / zoneamento de locais e o uso do lado do ar (Anexo II).
- c) Mapas para a manutenção, reparação, renovação ou substituição dos Bens afetos à Concessão (bens imóveis e bens móveis de longa duração) (Anexo III).
- d) Avaliação económica das alternativas e dos impactos previstos na evolução dos custos operacionais e de investimento (Anexo IV).
- e) Previsão operacional relacionada com o uso civil dos Aeroportos (Anexo V).
- f) Mapas, desenvolvidos através de consultas com os Utilizadores e outras entidades conexas que utilizam os Aeroportos e, bem assim, com entidades públicas que estejam sediadas nas proximidades dos Aeroportos, para a gestão do ruído das aeronaves em áreas propensas a níveis significativos de ruído (Anexo VI).
- g) Avaliação dos riscos ambientais que razoavelmente estarão associados à implementação do projeto de Plano Estratégico, bem como os mecanismos de mitigação desses riscos, incluindo mecanismos de prevenção e mitigação de qualquer impacto ambiental negativo (Anexo VII).

8.3 OBRIGAÇÕES ESPECÍFICAS DE DESENVOLVIMENTO

Encontram-se previstas nos Anexos IX dos respetivos Contratos de Concessão da ANA e ANAM as seguintes obrigações específicas de desenvolvimento, a maioria das quais para o quinquénio objeto do referido Plano Estratégico:

8.3.1 AEROPORTO DE LISBOA

- Conclusão do Bus Gate Norte (2013).
- Ampliação do Terminal de Bagagens (2013/2014).
- Ampliação do sistema de tratamento de bagagens (2013/2014).
- Expansão da área de controlo e segurança (2014/2015).
- Reabilitação profunda de pavimentos dos *taxiways* R02 e S01 (2013/2014).
- Infraestruturas para implementação de CAT II/III na pista 03.
- Reabilitação da camada de desgaste da pista 03/21 (2014/2015).
- Construção de entradas múltiplas na pista 03 (2014/2016).
- Remodelação da rede de média tensão - fase 1 (2014/2016).
- Remodelação das áreas dos *curbsides* (2015/2018).
- Remodelação e ampliação das áreas de *check-in* e de recolha de bagagens (2014/2015).

8.3.2 AEROPORTO DO PORTO

- Reabilitação do caminho de circulação *Bravo* (2013/2015).
- Reabilitação do pavimento da plataforma *Sierra* (2013/2014).

- Reforço estrutural do túnel rodoviário sob a pista 17-35 (2014/2015).
- Cobertura exterior do *Curbside* (2014/2015).
- Barreira acústica junto ao prolongamento do caminho de circulação (2017/2022).
- Prolongamento do caminho de circulação Fox (2017/2022).

8.3.3 AEROPORTO DE FARO

- Infraestruturas para instalação de ILS/DME (2013).
- Conclusão da reformulação de acessos e *curbsides* (2013).
- Revisão do sistema de segurança da aerogare (2014/2016).
- Incremento das áreas públicas de espera no terminal (2014/2016).
- Reformulação das áreas comerciais não-aviação (2014/2016).
- Reabilitação do pavimento da pista (2016/2017).
- Remodelação e reabilitação da plataforma de estacionamento antiga (2015/2017).

8.3.4 AEROPORTO DE PONTA DELGADA

- Novo Hangar de manutenção (2013/2014).
- Reparação da cobertura da aerogare do lado ar (2015/2016).
- Remodelação do sistema de AVAC (2016/2017).

8.3.5 AEROPORTO DE SANTA MARIA

- Ampliação das salas de embarque e desembarque (2013/2014).
- Remodelação da instalação luminosa (2013/2015).
- Reabilitação do pavimento da plataforma de estacionamento (2014/2015).
- Remodelação da rede de drenagem do parque habitacional (2015/2016).

8.3.6 AEROPORTO DA HORTA

- Reabilitação da plataforma de estacionamento (2014/2015).

8.3.7 AEROPORTO DAS FLORES

- Recuperação do pavimento da pista (2016/2017).

8.3.8 AEROPORTO DA MADEIRA - FUNCHAL

- Reforço e reperfilamento da pista (2014/2015).

8.3.9 AEROPORTO DO PORTO SANTO

- Reforço e reperfilamento da pista (2013/2014).

8.4 CONSULTA PÚBLICA

8.4.1 PROCESSO DE CONSULTA

Relativamente às consultas que precederam a entrega ao Concedente do Plano Estratégico, estipulam as Cláusulas 21.4 dos Contratos de Concessão ANA e ANAM,

bem como a alínea b) da Cláusula 58.1 do Contrato de Concessão ANAM, a auscultação das seguintes entidades:

- a) Os principais Utilizadores nacionais e internacionais dos Aeroportos;
- b) A Autoridade Reguladora e a NAV, no que respeita ao controlo de tráfego aéreo e à segurança aeroportuária;
- c) O Ministro da Defesa Nacional, no que respeita a matérias de colaboração civil e militar relacionadas com a conceção do espaço aéreo; e
- d) A Associação Nacional de Municípios Portugueses, das Associações e Confederações de Turismo, das Juntas Metropolitanas e das Associações Empresariais, em qualquer dos casos, no que respeita, unicamente, a matérias do seu interesse específico relacionadas com os Aeroportos;
- e) A Região Autónoma da Madeira, no que respeita a matérias essenciais e do seu interesse específico relacionadas com os Aeroportos.

Em conformidade, o Plano Estratégico foi enviado, pela ANA, a um conjunto alargado de entidades, com pedido de comentários. As cartas enviadas, bem como as respostas recebidas constam do Relatório de Consulta que constitui um dos Apêndices ao Plano Estratégico, conforme previsto na Cláusula 21.6 do Contrato de Concessão ANA e a Cláusula 21.6 do Contrato de Concessão ANAM.

8.4.2 CONSULTA

Em conformidade com o exposto foram consultadas as seguintes entidades:

- Comités de Utilizadores dos Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.
- Principais companhias aéreas nacionais e internacionais, tendo em conta o seu volume de tráfego de passageiros em 2012: TAP, easyJet, Lufthansa, Ryanair, Monarch, Sata SGPS (Sata Internacional e Sata Air Açores), Air Berlim.
- Groundforce e Portway.

- Autoridade Reguladora Nacional (INAC, I.P.).
- NAV, E.P.E.
- Ministério da Defesa Nacional.
- Associação Nacional de Municípios Portugueses.
- Junta Metropolitana de Lisboa e Junta Metropolitana do Porto.
- Confederação do Turismo Português.
- Associação de Turismo do Porto e Norte de Portugal, Associação de Turismo do Centro, Associação de Turismo de Lisboa, Associação de Turismo do Alentejo, Associação de Turismo do Algarve, Associação de Turismo dos Açores e Associação de Promoção da Região Autónoma da Madeira.
- CIP - Confederação Empresarial de Portugal.
- Governo Regional da Madeira.
- Governo Regional dos Açores.
- RENA - Associação representativa das Empresas de Navegação Aérea.
- APTTA - Associação Portuguesa de Transporte e Trabalho Aéreo.

8.4.3 COMENTÁRIOS À CONSULTA

Foram recebidos contributos por parte de diversas entidades, aos quais a ANA atendeu na sua máxima extensão possível, sendo esses contributos expressamente referidos no dossiê de consulta que acompanha o Plano Estratégico da ANA em anexo ao presente documento.



8.4.4 POSIÇÃO DO CONCEDENTE

O Concedente considera que o Plano Estratégico preenche, de forma satisfatória, os critérios descritos nas cláusulas 21.8 do Contrato de Concessão ANA e do Contrato de Concessão ANAM, a saber:

- a) A medida em que a implementação do Plano Estratégico vai ao encontro das necessidades atuais e futuras dos Utilizadores ao nível da qualidade do serviço e instalações dos aeroportos. A este respeito, refira-se que o Plano Estratégico incorpora a informação proveniente dos inquéritos feitos aos utilizadores dos aeroportos, cujos resultados se encontram nos textos relativos à Qualidade (cfr. Cláusula 21.5 do Contrato de Concessão ANA e a Cláusula 21.5 do Contrato de Concessão ANAM).
- b) O efeito que a implementação do projeto de Plano Estratégico é passível de ter na utilização dos Aeroportos e nas áreas circundantes.
- c) As consultas realizadas pela Concessionária na elaboração do projeto de Plano Estratégico, bem como os resultados dessas consultas.
- d) Os pontos de vista da Autoridade Reguladora e da IATA, a respeito das matérias de segurança e operacionais do projeto de Plano Estratégico.

Nestes termos, o Concedente procedeu à sua aprovação em 2 de abril de 2014.



9 INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS 2014-2020

A disponibilidade de recursos públicos, comunitários e privados é, em cada momento, limitada. Cabe aos decisores políticos tomar opções quanto às prioridades de investimento que, em cada momento, devem ser prosseguidas, levando em conta, designadamente, o diagnóstico das mais prementes necessidades da sociedade, bem como a conjuntura social, económica e financeira de cada momento.

Pretende-se assim que no horizonte 2014-2020 a alocação de fundos públicos nacionais e comunitários disponíveis privilegie os investimentos geradores de valor que promovam o aumento da competitividade da nossa economia, designadamente através da redução dos custos de contexto das exportações nacionais e, por essa via, fomentem o crescimento da atividade económica a empregabilidade e o desenvolvimento do tecido empresarial português.

A crescente globalização da economia e o aumento dos níveis de competição entre as empresas vêm realçar a necessidade da existência de cadeias logísticas eficientes como um fator imprescindível à competitividade de um país. A disponibilização de cadeias eficazes de abastecimento e distribuição de mercadorias, bem como a redução dos custos de contexto promove a atração e fixação de empresas e o desenvolvimento do tecido empresarial.

Face à situação periférica de Portugal no âmbito da geografia europeia, os custos incorridos no transporte de mercadorias e na movimentação de pessoas de e para o espaço europeu assumem uma especial preponderância nos custos de contexto da economia nacional.

Apesar do forte desenvolvimento das infraestruturas de transporte realizadas nas últimas décadas, fundamentalmente no sector rodoviário, subsistem importantes constrangimentos ao nível do transporte de mercadorias, sobretudo nos sectores ferroviário e marítimo-portuário.

Nesse sentido, o desenvolvimento e a integração da RTE-T, através da eliminação dos constrangimentos de conectividade internacional do país e da promoção da sua interoperabilidade - em todos os modos de transportes, mas em especial nas ligações

internacionais - são fatores decisivos para a competitividade da economia portuguesa e do seu tecido empresarial, no contexto de intensificação da concorrência internacional.

Os objetivos de reforço da competitividade e da internacionalização da economia portuguesa estabelecidos na Estratégia para o Fomento Industrial, para o Crescimento e para o Emprego 2014-2020 passam assim pela redução da desvantagem competitiva do nosso País em termos de custos de transporte e logística decorrentes da sua posição geográfica e do insuficiente desenvolvimento das ligações ao centro económico europeu.

Por outro lado, os sistemas públicos de transporte de passageiros têm também um contributo relevante para a competitividade e eficiência da economia nacional, em especial no que concerne aos sistemas públicos de transporte de passageiros metropolitanos e regionais, bem como na potenciação das infraestruturas e serviços de transporte públicos de passageiros como fator diferenciador e integrador da oferta turística nacional e regional.

9.1 PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO

Tendo por base os Objetivos Estratégicos estabelecidos no capítulo 6, as recomendações do GTIEVA, as recomendações do processo de consulta pública e a análise SWOT do sector dos transportes, é estabelecido um conjunto de prioridades de intervenção para os projetos de investimento a concretizar no horizonte 2014-2020.

PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO PARA OS PROJETOS DE INVESTIMENTO A CONCRETIZAR NO HORIZONTE 2014-2020

A) PROMOÇÃO DA COMPETITIVIDADE E EFICIÊNCIA DA ECONOMIA E DO SISTEMA DE TRANSPORTES:



- 1) Projetos que contribuam para o aumento da eficiência, através:
 - i) Da resolução dos principais constrangimentos da rede, em especial no que concerne aos corredores principais do PNPT e corredores internacionais da RTE-T;
 - ii) Do aumento da sustentabilidade operacional do sistema de transportes por via da redução dos custos de operação e manutenção e/ou maximização do grau de cobertura dos custos de operação e manutenção.
- 2) Projetos que contribuam para o aumento da competitividade da economia, através da captação e aumento do potencial de tráfego:
 - i) De mercadorias;
 - ii) De passageiros.

B) FOMENTO DA INTERMODALIDADE ENTRE MODOS E REDES DE TRANSPORTES:

- 1) Projetos de ligação aos principais polos de tráfego:
 - i) De mercadorias, designadamente portos, plataformas logísticas/terminais multimodais e parques/unidades industriais;
 - ii) De passageiros, designadamente aeroportos e portos de cruzeiro, núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos/serviços/indústria.

C) ENQUADRAMENTO NA POLÍTICA DE TRANSPORTES:

- 1) Projetos inseridos nas políticas públicas de transporte de âmbito nacional, designadamente:
 - i) No PET;
 - ii) Nos grandes corredores de transporte previstos no PNPT ou noutros instrumentos de noutros instrumentos de planeamento territorial, designadamente o PRN.



2) Projetos inseridos nas políticas de transporte de âmbito europeu, designadamente:

- i) Projetos que se integrem o desenvolvimento da rede principal da RTE-T;
- ii) Projetos que se integrem no desenvolvimento da rede global da RTE-T.

D) SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA E DISPONIBILIDADE DE FONTES DE FINANCIAMENTO:

1) Projetos que apresentem um elevado grau de sustentabilidade financeira e comportabilidade para o Estado e para os quais seja possível a mobilização de fontes de financiamento privado e comunitário, através de:

- i) Cofinanciamento de investimento no âmbito do programa Portugal 2020 ou do programa Connecting Europe Facility;
- ii) Captação de fontes externas de financiamento ao investimento (incluindo investimento privado) sem recurso do Estado;
- iii) Minimização do esforço financeiro do Estado e do Sector Empresarial do Estado ao longo da sua vida útil.

E) NÍVEL DE MATURIDADE:

1) Projetos cujo nível de maturidade permita, com uma razoável margem de segurança, assegurar a sua execução durante no horizonte 2020:

- i) Projetos já iniciados ou projetos para os quais já exista pedido de informação prévia ou outros estudos técnicos, ambientais e de execução que revelem a maturidade dos mesmos;
- ii) Projetos cujo prazo de execução não exceda o período de elegibilidade do programa de financiamento comunitário

PORTUGAL2020, extensível a 2022.

F) COESÃO SOCIAL E TERRITORIAL:

- 1) Projetos que contribuam para o aumento da coesão social e territorial, designadamente:
 - i) Projetos estruturantes para o desenvolvimento de regiões do interior do país;
 - ii) Projetos que permitam a ligação de nós e eixos da rede principal a zonas que disponham de menor cobertura da rede de transportes.

Ilustração 17 - Prioridades de intervenção para os projetos de investimento a concretizar no horizonte 2020

Trata-se de um quadro de referência claro e objetivo para a prossecução de projetos de investimento em infraestruturas de transporte no horizonte em apreço, que procura alocar os recursos públicos aos projetos que assegurem o maior valor acrescentado e retorno para a economia Portuguesa, sujeito à estrita necessidade de assegurar a sustentabilidade económica e financeira dos mesmos.

9.2 EIXOS DE DESENVOLVIMENTO PRIORITÁRIOS

Como atrás referido, o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, é o instrumento de desenvolvimento territorial de natureza estratégica que estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, estabelecendo os grandes corredores nos quais se devem inserir os projetos de infraestruturas estruturantes de transportes que concretizam e as principais ligações com a Europa e o resto do mundo através dos modos ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário.

Nestes termos, ponderando as recomendações do GTIEVA, todos os contributos recebidos na fase de consulta pública e o Plano Estratégico da ANA, são estabelecidos 6 eixos de desenvolvimento prioritários para o horizonte 2014-2020, coincidentes com os corredores principais do PNPOT e da RTE-T, nos quais se integram os projetos de investimento a concretizar:

- Corredor da fachada atlântica;
- Corredor internacional norte;
- Corredor internacional sul;
- Corredor do Algarve;
- Corredor do interior;
- Transportes público de passageiros.

Estes 6 eixos de desenvolvimento representam um importante contributo para a inserção de Portugal na RTE-T, em especial no que concerne a intervenções relacionadas com os principais constrangimentos da RTE-T em território nacional.

Nos capítulos seguintes apresenta-se um resumo das principais intervenções prioritárias previstas em cada eixo, bem como o seu contributo para o desenvolvimento da RTE-T.

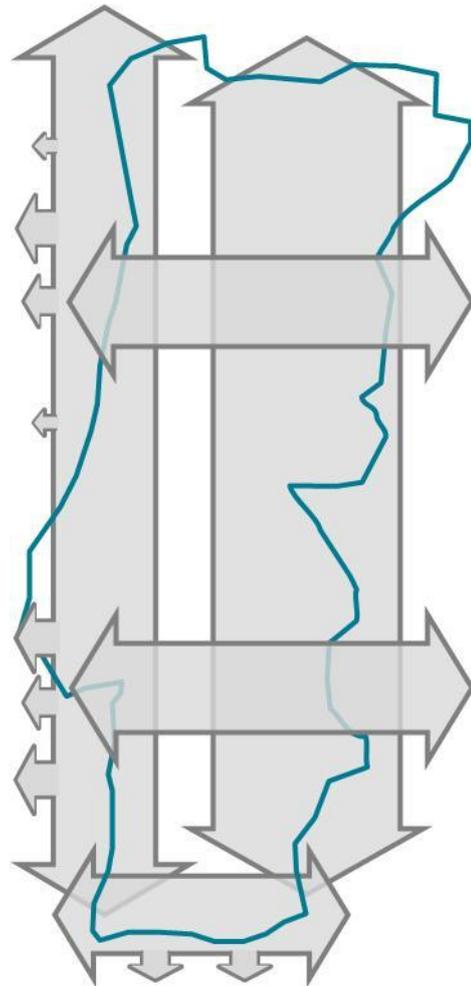


Ilustração 18 - Corredores de desenvolvimento

9.2.1 CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA

Consolidação de um corredor vertical atlântico integrado multimodal que reúne vários modos de transporte em articulação entre si. O corredor da fachada atlântica liga a Galiza, o arco metropolitano do Porto, o sistema metropolitano do centro litoral, o arco metropolitano de Lisboa ao arco metropolitano do Algarve, incluindo os principais portos, aeroportos e plataformas logísticas do continente:

- Desenvolvimento dos portos integrantes da RTE-T principal de Leixões, Lisboa e Sines e Via Navegável do Douro.
- Desenvolvimento dos portos integrantes da RTE-T global de Aveiro e Setúbal e porto da Figueira da Foz;
- Consolidação do corredor ferroviário da RTE-T principal e global Vigo - Porto - Lisboa - Setúbal - Sines e Caldas da Rainha - Lisboa;
- Desenvolvimento dos aeroportos do Porto e Lisboa.

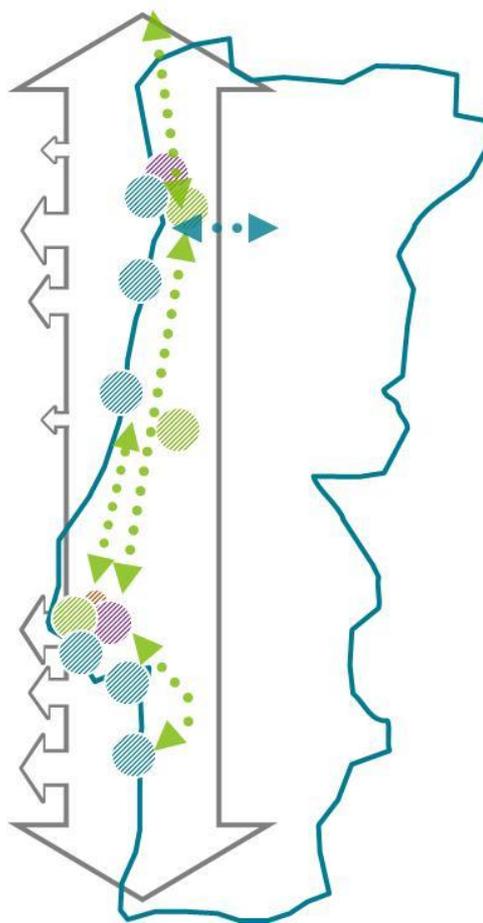


Ilustração 19 - Corredor da fachada atlântica

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	734		
Conclusão do Plano de Modernização - Linha do Norte	400	PUB	Principal
Linha do Minho (Nine - Valença, Ermesinde - Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)	145	PUB	Global
Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos (Meleças / Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal - Valouro)	135	PUB	-
Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado)	20	PUB	Global

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTES	RTE-T
Linha de Leixões (Terminal de Leixões / Porto de Leixões)	20	PUB	Principal
Linha do Sul (Terminal de Termitrena)	14	PUB	Global
SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	1.524		
Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul	38	PRIV	Principal
Porto de Leixões - Criação de novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)	200	PRIV	Principal
Porto de Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros	50	PUB	Principal
Porto de Leixões - Plataforma Logística	118	PRIV	Principal
Via navegável do Douro	50	PUB	Principal
V.N.Douro - Intervenções nas eclusas, procurando ultrapassar a obsolescência técnica, logística e funcional	24	PRIV	Principal
Porto de Aveiro - Criação de condições (acesso marítimo) que permitam entrada e saída de navios de maior dimensão, incluindo durante o período noturno	26	PUB	Global
Porto de Aveiro - Logística: Infraestruturação, melhoria das infraestruturas marítimas, terminal intermodal da ZALI e expansão da plataf. log. de Cacia	54	PUB	Global
Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários	4	PUB	Global
Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão	25	PUB	-
Porto de Lisboa - Aumento da eficiência do atual terminal - TC de Alcântara	47	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Novo Terminal de Contentores	600	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)	6	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo Seixal (SN) + Alhandra (Cimpor)	90	PUB	Principal
Porto de Lisboa - Nova Gare de Passageiros de Cruzeiros	25	PRIV	Principal
Porto de Setúbal - Expansão do Terminal Roll-On Roll-Off para jusante	4	PUB	Global
Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul - e otimização de fundos/calado junto aos cais	25	PUB	Global
Porto de Sines - Expansão do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e ampliação das infraestruturas de proteção marítima	139	PRIV	Principal
SECTOR RODOVIÁRIO	5		
IC16. Radial da Pontinha	5	PUB	-
SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	172		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro	25	PRIV	Principal
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa	137	PRIV	Principal
Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa	5	PRIV	Principal
Integrators - proposta Rangel (FedEx)	5	PRIV	Principal
TOTAL	2.435		

Ilustração 20 - Projetos prioritários no corredor da fachada atlântica

9.2.2 CORREDOR INTERNACIONAL NORTE

O corredor internacional norte liga o arco metropolitano do Porto e o sistema metropolitano do centro litoral, respetivos portos, aeroportos e plataformas logísticas a Salamanca e ao resto da Europa. Neste âmbito estão previstos os seguintes projetos:

- Consolidação do corredor ferroviário da RTE-T principal Porto / Aveiro - Vilar Formoso e fecho da malha ferroviária RTE-T Covilhã - Guarda;
- Fecho da malha rodoviária integrante da RTE-T constituída pelo eixo do IP3 (Coimbra - Viseu), IP4 - Túnel do Marão e IP5 (Vilar Formoso - Fronteiro).

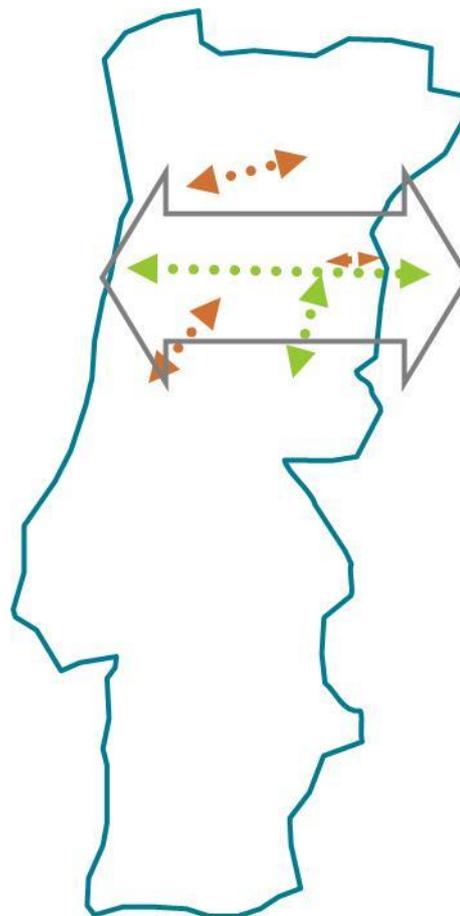


Ilustração 21 - Corredor internacional norte

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	980		
Corredor Aveiro / Leixões - Vilar Formoso Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/V Formoso + R. Viseu)	900	PUB	Principal
Linha Beira Baixa (Covilhã-Guarda)	80	PUB	Global
SECTOR RODOVIÁRIO	785		
IP4. Túnel do Marão	173	PUB	Global
IP3. Coimbra - Viseu	600	PRIV	Global
IP5. Vilar Formoso - Fronteira	12	PUB	Principal
TOTAL	1.765		

Ilustração 22 - Projetos prioritários no corredor internacional norte

9.2.3 CORREDOR INTERNACIONAL SUL

O corredor internacional sul liga o arco metropolitano de Lisboa, incluindo os portos de Sines, Setúbal e Lisboa, aeroporto de Lisboa e plataformas logísticas a Madrid e ao resto da Europa:

- Ligação ferroviária entre os portos de Sines, Lisboa e Setúbal e plataformas logísticas ao centro da Península Ibérica e resto da Europa;
- Reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes e Grândola.

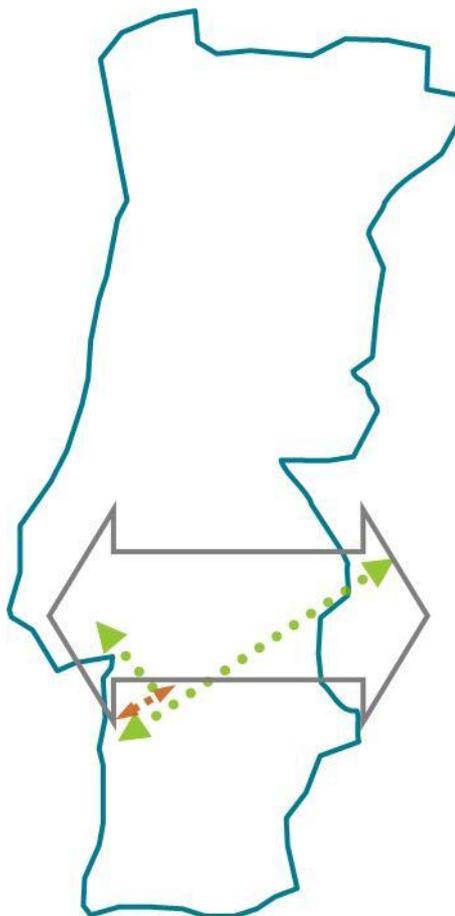


Ilustração 23 - Corredor internacional sul

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	800		
Corredor Sines / Setúbal / Lisboa - Caia (Sine / Setúbal / Lisboa - Caia + Poceirão - V. Novas + Bombel - Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)	800 a 1.000	PUB	Principal
SECTOR RODOVIÁRIO	40		
IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	40	PUB	Principal
TOTAL	840		

Ilustração 24 - Projetos prioritários no corredor internacional sul

9.2.4 CORREDOR DO ALGARVE

Relevância de um novo corredor horizontal no Algarve, estratégico para o sector do turismo nacional. Une toda a região do Algarve ao aeroporto de Faro, portos e plataforma logística da região.

- Desenvolvimento do aeroporto de Faro enquanto infraestrutura estratégica para o turismo do Algarve e aumento da sua área de influência através da construção de uma ligação ferroviária direta à linha do Algarve;
- Desenvolvimento da linha do Algarve e sua ligação direta ao aeroporto de Faro.
- Desenvolvimento dos portos de Portimão e Faro.

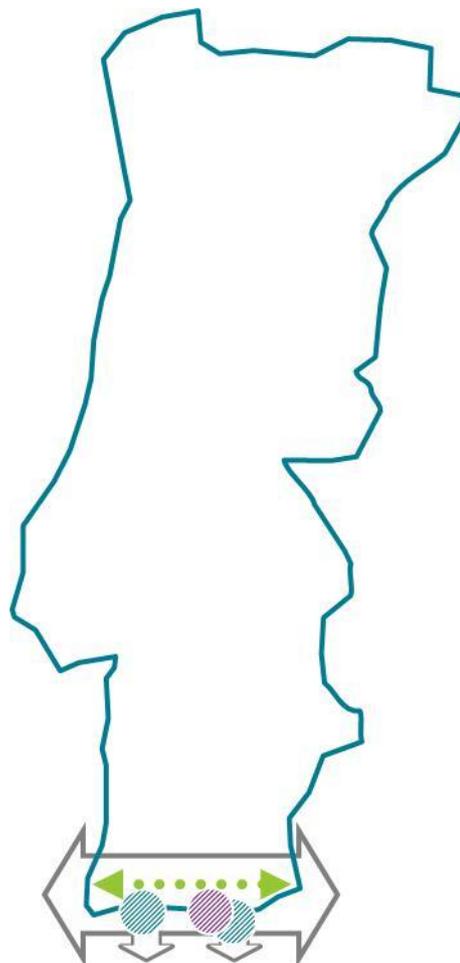


Ilustração 25 - Corredor do Algarve

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	55		
Linha do Algarve (Lagos - Tunes + Faro - Vila Real de Santo António + Ligação ao Aeroporto de Faro)	55	PUB	Global
SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	10		
Portos do Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações de passageiros e carga (Portimão e Faro)	10	PUB	Global
SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	66		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Faro	66	PRIV	Global
TOTAL	131		

Ilustração 26 - Projetos prioritários no corredor do Algarve

9.2.5 CORREDOR DO INTERIOR

Desenvolvimento de toda a região interior do país através da potenciação dos corredores internacionais e sua ligação aos nós secundários e terciários da rede de transportes, bem como execução de projetos estruturais para o desenvolvimento do interior do país:

- Investimento na Via Navegável do Douro (RTE-T);
- Fecho da malha rodoviária integrante da RTE-T constituída pelo Túnel do Marão, eixo do IP3 (Coimbra - Viseu) e IP5 (Vilar-Formoso - Fronteira);
- Consolidação do corredor ferroviário da RTE-T principal Porto / Aveiro - Vilar Formoso, fecho da malha ferroviária RTE-T Covilhã-Guarda, Linha do Douro e do Vouga.
- Consolidação do corredor ferroviário da RTE-T principal Lisboa / Sines / Setúbal - Caia;
- Ligações entre o corredor principal e nós secundários e terciários da rede de transportes;
- Projetos estruturais para o desenvolvimento do interior do país.



Ilustração 27 - Corredor do interior

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	1.850		
Linha do Douro (Caíde - Marco de Canavezes)	20	PUB	-
Linha do Douro (Marco - Régua)	20	PUB	-
Linha do Douro (Régua - Pocinho)	16	PUB	-
Linha do Vouga	3	PUB	-
Linha do Sul (Ramal de Neves Corvo)	11	MIS	-
<i>Corredor Aveiro / Leixões - Vilar Formoso Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/V Formoso + Ramal de Viseu)</i>	900	PUB	Principal
<i>Linha Beira Baixa (Covilhã-Guarda)</i>	80	PUB	Global
<i>Corredor Sines / Setúbal / Lisboa - Caia (Sine / Setúbal / Lisboa - Caia + Poceirão - V. Novas + Bombel - Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)</i>	800 a 1.000	PUB	Principal
SECTOR RODOVIÁRIO	893		
Nó do IP1/A1 com o IC9	5	PUB	-
Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia	20	PUB	-
Corredor do IC35: Penafiel - Entre-os-Rios e Arouca - St ^a M ^a Feira	23	PUB	-
IP8. St. Margarida do Sado - Beja	15	PUB	Global
Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados	5	PUB	-
<i>IP4. Túnel do Marão</i>	173	PUB	Global
<i>IP3. Coimbra - Viseu</i>	600	PRIV	Global
<i>IP5. Vilar Formoso - Fronteira</i>	12	PUB	Principal
<i>IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)</i>	40	PUB	Principal
SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	3		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Beja	3	PRIV	-
TOTAL	2.746		

Ilustração 29 - Projetos prioritários no corredor do interior³

³ NOTA: Os projetos integrantes do corredor internacional norte e corredor internacional sul beneficiam duplamente o desenvolvimento daqueles corredores e do corredor do interior.

9.2.6 TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS

Desenvolvimento dos sistemas de transporte público de passageiros, reduzindo a fatura energética do país e as emissões de CO2 e aumento da produtividade da sociedade por redução do congestionamento de tráfego:

- Conclusão da extensão da linha azul do Metro de Lisboa à Reboleira;
- Remodelação da Linha de Cascais;
- Programa “Portugal Porta-a-Porta”;
- Desenvolvimento de outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional.

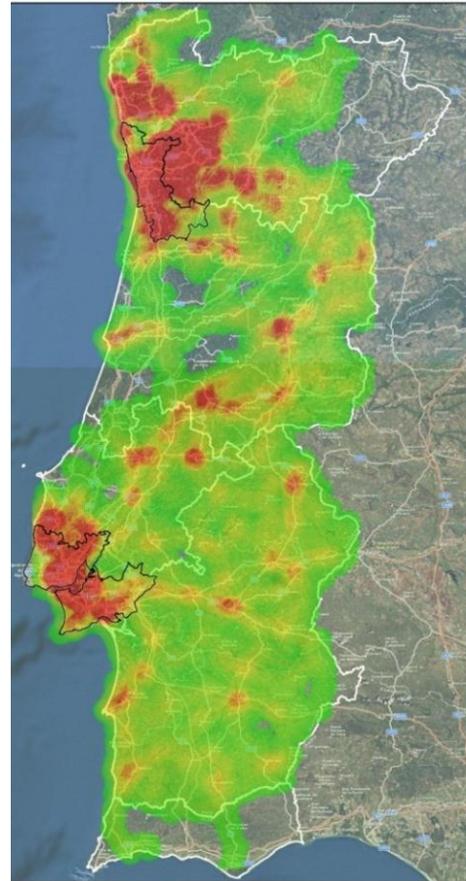


Ilustração 30 - Cobertura atual de serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional (fonte: IMT/SIGESCC 2012)

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	PUB.
Metro de Lisboa / Extensão à Reboleira	15	PUB	-
Linha de Cascais	160	PUB	-
Outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional	580	PUB	-
TOTAL	755		

Ilustração 31 - Projetos prioritários nos transportes públicos de passageiros

9.2.7 RESUMO DAS INTERVENÇÕES

Este conjunto de investimentos prioritários em infraestruturas de transportes corresponde a um montante global de investimento de 6.067 milhões de euros a realizar no horizonte 2014-2020, de grande valor acrescentado para as exportações nacionais, fomentando a criação de riqueza, de emprego e o relançamento da economia nacional.

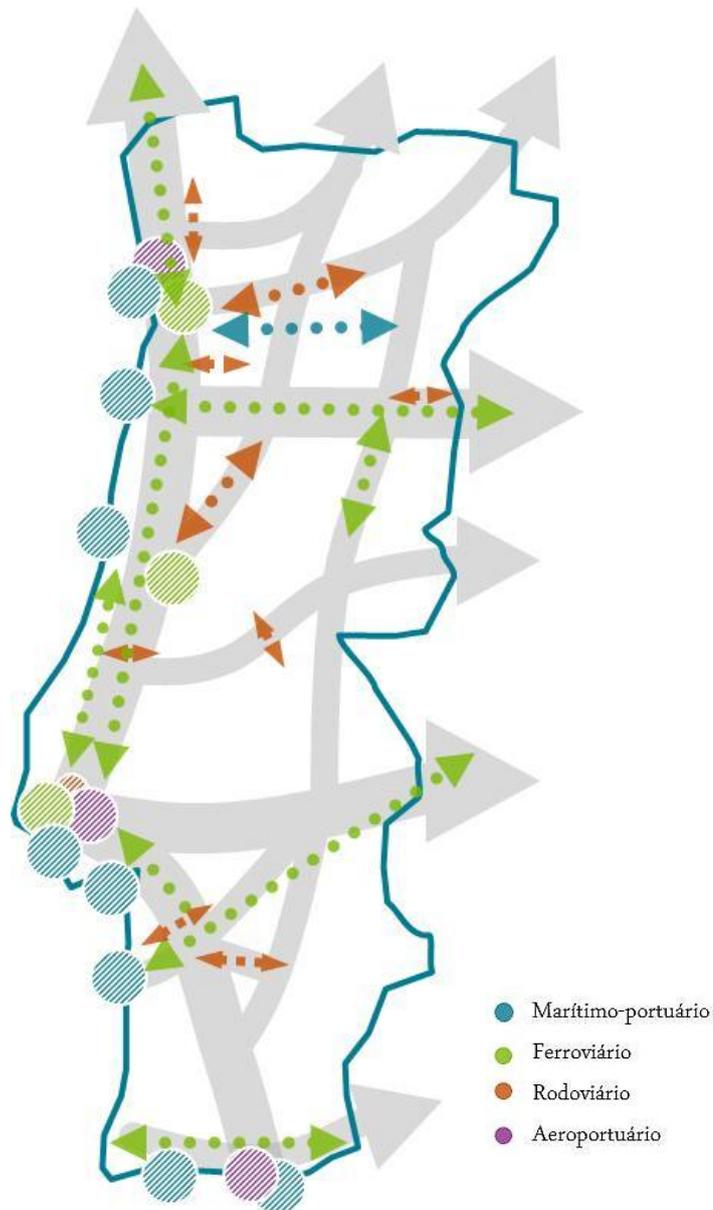


Ilustração 32 - Mapa resumo dos projetos de investimento prioritários 2014-2020 e corredores principais do PNPT e RTE-T

São também um importante contributo para a inserção de Portugal na RTE-T, em especial no que concerne a intervenções relacionadas com os principais constrangimentos da RTE-T em território nacional.

9.3 DISTRIBUIÇÃO POR EIXOS PRIORITÁRIOS

O volume de global de investimento associado aos projetos prioritários ascende a 6.067 milhões de euros, sendo a maior percentagem em benefício do desenvolvimento do interior, com um total de 2.746 milhões de euros (45% do total e quase dois terços do esforço direto do Orçamento de Estado), seguindo-se a fachada atlântica com cerca 40% do global de investimentos. O corredor internacional norte recebe cerca de 29% e o corredor internacional sul cerca de 14% do volume de investimento previsto para o horizonte 2014-2020.

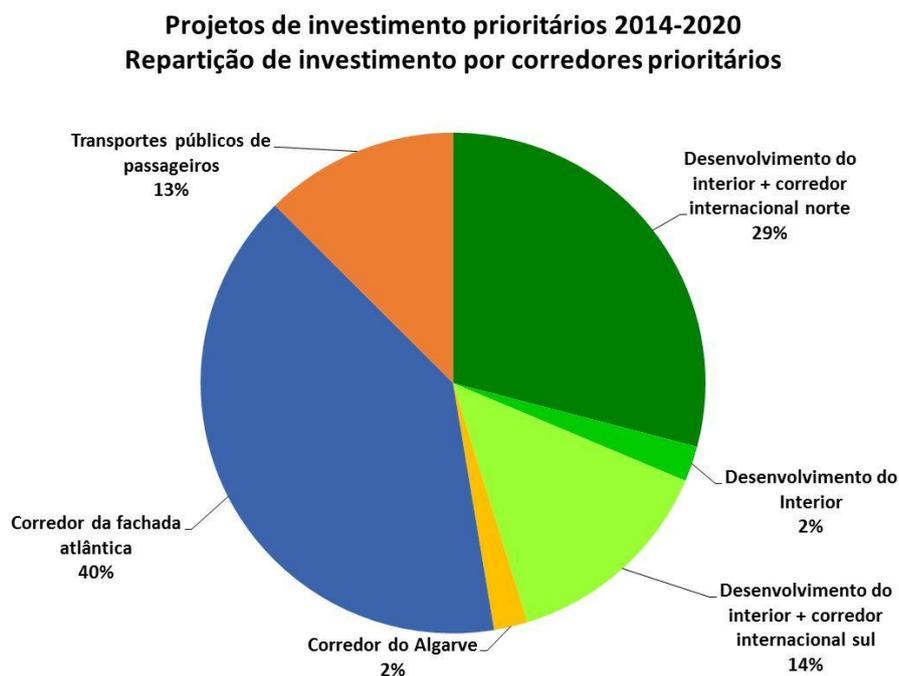


Ilustração 33 - Distribuição de investimento por corredor prioritário

EIXO PRIORITÁRIO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	2.435	0	905	1.117	413
Corredor internacional norte	1.765	120	700	600	345
Corredor internacional sul	840	0	352	0	488
Corredor do interior ⁴	2.746	130	1.138	609	869
Corredor do Algarve	131	0	48	66	17
Transportes públicos de passageiros	755	15	592	88	60
TOTAL	6.067	145	2.683	1.880	1.359

Ilustração 34 - Distribuição de investimento por corredor prioritário

9.4 DISTRIBUIÇÃO POR SECTOR

A distribuição por sector mostra que a maior fatia do investimento vai para o sector ferroviário, com 2.639 milhões de euros (43% do total e 75% do esforço direto do Orçamento de Estado), seguindo-se o sector marítimo-portuário com 25% do total.

SECTOR	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Sector ferroviário	2.639	10	1.606	6	1.017
Sector marítimo-portuário	1.534	0	389	945	200
Sector rodoviário	898	120	96	600	82
Sector aéreo e aeroportuário	241	0	0	241	0
Transportes públicos de passageiros	755	15	592	88	60
TOTAL	6.067	145	2.683	1.880	1.359

Ilustração 35 - Distribuição de investimento por sector

⁴ NOTA: Os projetos integrantes do corredor internacional norte e corredor internacional sul beneficiam duplamente o desenvolvimento daqueles corredores e do corredor do interior.

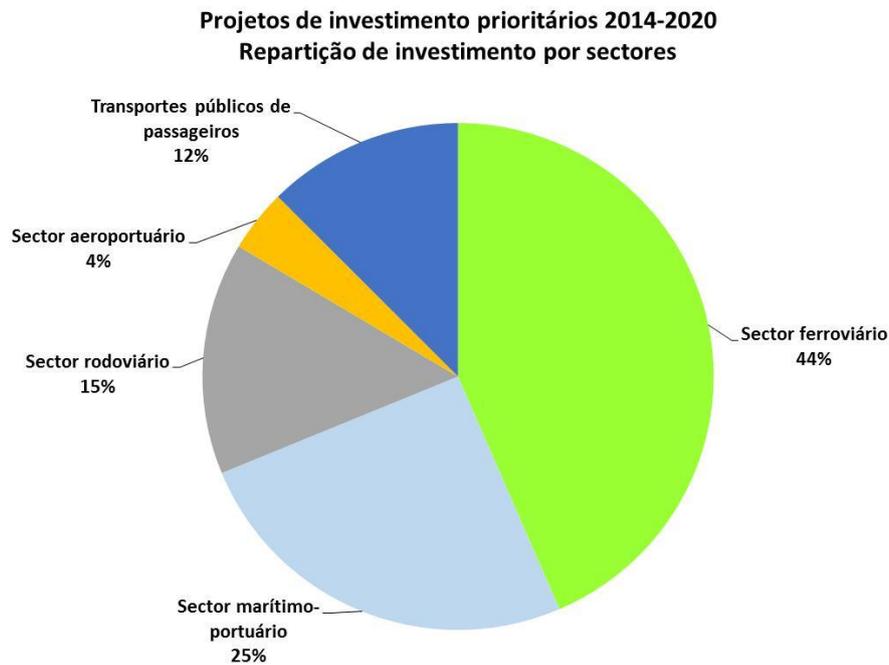


Ilustração 36 - Distribuição de investimento por sector

9.5 CONTRIBUIÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA RTE-T

O conjunto de projetos de investimento prioritários constitui um significativo contributo para a inserção de Portugal na RTE-T.

Com efeito, cerca de 83% do investimento previsto é relativo a infraestruturas pertencentes à RTE-T e 61% insere-se na RTE-T principal.

INTEGRAÇÃO NA RTE-T	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 2020	PRIV.	PUB.
RTE-T Principal	3.731	0	1.595	1.117	1.018
RTE-T Global	1.290	120	333	666	171
Não RTE-T	1.046	25	755	97	170
TOTAL	6.067	145	2.683	1.880	1.359

Ilustração 37 - Distribuição por tipo de rede

Projetos de investimento prioritários 2014-2020 Repartição por redes

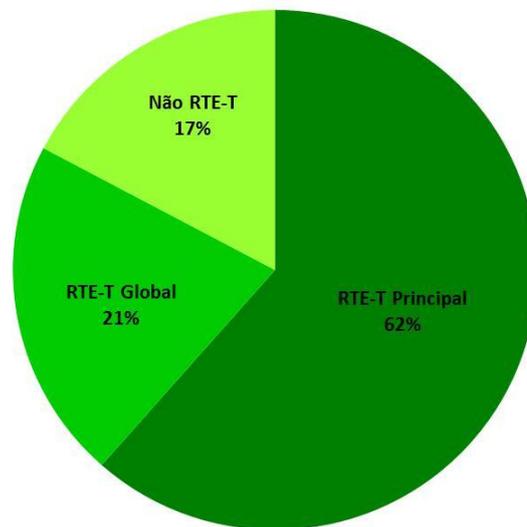


Ilustração 38 - Distribuição por tipo de rede

9.6 FONTES DE FINANCIAMENTO

Foi realizado um exercício de optimização das fontes de financiamento por forma a contabilizar e maximizar o impacto para a economia nacional, minimizando o esforço do Orçamento de Estado através da mobilização de fundos privados e comunitários.

O financiamento dos projetos prioritários será assim realizado com recurso a financiamento comunitário (2.828€ que correspondem a 47% do total), financiamento privado (1.880M€ que correspondem a 31% do total) e contrapartida pública nacional (1.359M€ que correspondem a 22% do total).

Importa referir a mobilização de fundos provenientes do programa *Connecting Europe Facility* no que diz respeito a projetos inseridos na RTE-T principal inseridos no corredor Atlântico, designadamente:

- Ligação ferroviária Leixões/Aveiro - Vilar Formoso.
- Ligação ferroviária Sines/Setúbal/Lisboa - Caia.

- Porto de Leixões.
- Porto de Lisboa.
- Porto de Sines.
- Via Navegável do Douro.

**Projetos de investimento prioritários 2014-2020
Repartição por fontes de financiamento**

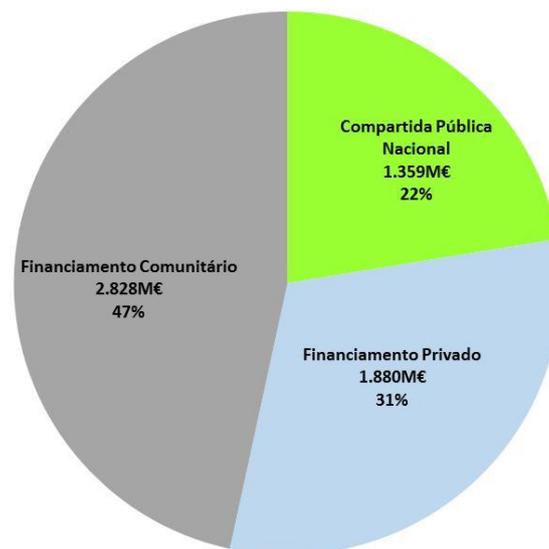


Ilustração 39 - Distribuição de fontes de financiamento

9.7 MAPA GLOBAL E FICHAS DE PROJETOS

No anexo IV ao presente documento é apresentado o mapa global dos projetos prioritários, incluindo respetivas de fontes de financiamento e cronograma de alto nível relativo às suas fases de desenvolvimento.

No anexo V são ainda apresentadas as fichas individuais com a caracterização de cada projeto.

10 SECTOR FERROVIÁRIO

10.1 INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Os projetos prioritários no sector ferroviário ascendem a 2.639 milhões de euros de investimento, dos quais se estima que 61% possam ser financiados através de fundos comunitários e 39% através de fundos públicos de contrapartida nacional.

Destacam-se os projetos inseridos na RTE-T principal relativos ao corredor Aveiro/Leixões - Vilar Formoso, corredor Sines/Setúbal/Lisboa - Caia, e conclusão do programa de modernização da linha do Norte.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	734	0	520	0	214
Corredor internacional norte	980	0	690	0	290
Corredor internacional sul	800	0	320	0	480
Corredor do Algarve	55	0	44	0	11
Corredor do interior ⁵	1.850	10	1.042	6	792
TOTAL	2.639	10	1.606	6	1.017

Ilustração 40 - Projetos prioritários no sector ferroviário

A execução dos projetos prioritários previstos permitirá uma melhoria significativa da rede ferroviária nacional e a sua integração na RTE-T, como se pode observar pelo conjunto de indicadores a seguir apresentados.

Salienta-se que, sem prejuízo do descritivo adoptado neste documento, que o financiamento de ramais ferroviários privados deverá ser assegurado pelos próprios beneficiários.

⁵ NOTA: Os projetos integrantes do corredor internacional norte e corredor internacional sul beneficiam duplamente o desenvolvimento daqueles corredores e do corredor do interior.

No anexo VI ao presente documento são apresentados os mapas da rede ferroviária nacional em 2013 e em 2020/22.

Rede Ferroviária Nacional (*)	2013		2020/2022	
	Extensão (km)	(%)	Extensão (km)	(%)
Rede Ferroviária Nacional (*)	2.429	100%	2.582	100%
Rede Eletrificada	1.629	67%	2.370	92%
Rede com sistema de sinalização electrónica e elétrica	1.740	72%	2.288	89%
Rede com sistema de sinalização mecânica	689	28%	294	11%
Rede com sistema de controlo de velocidade (convel)	1.516	62%	1.431	55%
Rede com sistema ETCS emulado com sistema nacional (convel)	147	6%	704	27%
Rede com sistema ETCS	0	0%	377	15%
Rede com sistema de telecomunicações rádio solo-comboio	1.506	62%	1.506	58%
Rede com sistema GSM-R	0	0%	486	19%

* Excluindo a rede de bitola ibérica (112 km)

Ilustração 41 - Características da rede ferroviária nacional em 2013 vs 2020/22

10.2 FUSÃO EP-REFER

O Governo está a estudar a fusão entre a REFER e a Estradas de Portugal (EP) com o objetivo de criar uma única empresa de gestão de infraestruturas de transportes em Portugal.

A combinação entre a gestora das redes ferroviárias e da rede rodoviária introduzirá uma nova abordagem que se baseia numa visão integrada das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias.

Esta fusão permitirá, antes de mais, uma redução dos encargos de funcionamento por via de sinergias importantes ao nível operacional.



A fusão das duas empresas permitirá também potenciar as receitas não "core" das gestoras de infraestruturas. A EP, que tem uma rede de fibra ótica a nível nacional nas autoestradas concessionadas, poderia tirar partido do "know how" da REFER Telecom na rentabilização da capacidade instalada não utilizada. O mesmo poderá acontecer relativamente ao património não utilizado, área para qual a REFER constituiu já uma participada. A coordenação das atividades de rentabilização de património permitirá não só uma poupança de custos, mas também a criação de um portefólio alargado a apresentar a potenciais investidores.

Também ao nível do sistema de transportes, a atribuição a uma única entidade de coordenação e planeamento integrado da rede rodoviária e ferroviária potenciará uma melhor organização da rede de transportes, além de permitir uma melhor afetação de recursos.

No âmbito deste processo deverá ainda ser clarificada e estabilizada a relação contratual entre o Estado e o gestor da infraestrutura ferroviária por via de um contrato-programa plurianual.

10.3 PRIVATIZAÇÃO DA CP CARGA

O sector do transporte ferroviário de mercadorias encontra-se já liberalizado em Portugal. Não obstante, subsiste ainda uma falta de pressão competitiva neste mercado que mobilize um aumento da sua competitividade, eficiência e agressividade comercial.

Conforme estabelecido no PET, ao Estado importa assegurar a existência de uma oferta adequada de serviços de transporte, disponível às populações e à economia, que deverá ser prestada da forma mais eficiente possível e sem desperdício de recursos para a sociedade.

Ao contrário da evolução verificada em muitos outros sectores, o Estado Português ainda assegura a responsabilidade de prestar diretamente uma parte significativa da oferta de serviços de transporte, através de um conjunto de empresas pertencentes ao Sector Empresarial do Estado, como é o caso da CP Carga.



Porém, os resultados acumulados da CP Carga, que em 2012 - apenas três anos após a sua criação - apresentava já um capital próprio negativo de 65,8 milhões de euros devem questionar a continuação, direta ou indireta, do Estado na estrutura acionista da empresa.

Recorde-se que, tratando-se de um sector liberalizado, são expressamente proibidos quaisquer auxílios de Estado a esta empresa, sob pena de severas consequências por parte das instâncias Comunitárias na área da concorrência.

Assim, e nos termos do estabelecido no Memorando de Entendimento relativo ao Programa de Assistência Económica e Financeira, assinado pelo Governo Português em 2011, irá proceder-se, logo que oportuno, à privatização da CP Carga.

10.4 ACESSO AOS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS

O livre acesso aos terminais ferroviários de mercadorias constitui condição essencial para o livre e eficiente funcionamento do mercado de transporte ferroviário de mercadorias e é um fator crítico para a entrada de novos operadores.

Nesse sentido irá proceder-se, no curto prazo, à transferência da gestão dos terminais ferroviários de mercadorias sob gestão da CP Carga para a gestora da infraestrutura, assegurando-se a implementação do princípio do livre e não discriminatório acesso por parte de todos os operadores.

No âmbito deste processo deverá ainda ser avaliada, pelo regulador do sector, em conjunto com a gestora da infraestrutura ferroviária e principais operadores ferroviários de mercadorias, a viabilidade da definição e transferência para o gestor de infraestruturas de uma rede de abastecimento de combustíveis líquidos, de básculas de pesagem para apoio a todos os operadores, passando a incorporar o portfólio de serviços adicionais da do gestor da infraestrutura.

Esta medida, aliada ao forte investimento no sector ferroviário, será uma forte impulsionadora da introdução de uma maior competitividade no transporte ferroviário de mercadorias, ao serviço das empresas exportadoras nacionais.

10.5 LIMITAÇÃO DE CARGA MÁXIMA

Deverão ser analisados e revistos, quando justificável, os limites de cargas máximas para comboios de mercadorias atualmente existentes na rede ferroviária nacional, por forma a melhorar a competitividade das empresas, os resultados e a redução de custos para os clientes finais.

Para o efeito será criado um grupo de trabalho especializado composto pelo regulador do sector, o gestor de infraestruturas, operadores e carregadores com o objetivo de identificar pontos críticos da infraestrutura e potenciais ganhos de competitividade, bem como o estabelecimento de um procedimento relativo à determinação da capacidade de tração de material motor.

10.6 REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO

Deverá ser finalizado o processo de revisão do Regulamento 473/2010 relativo ao Regime de Melhoria de Desempenho. Com a criação do novo enquadramento regulatório do sector de transportes deverá haver uma atenção especial do regulador quanto a esta matéria, no âmbito das suas competências.

10.7 AVALIAÇÃO DO MODELO DE TARIFAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Deverá ser criado um grupo de trabalho conjunto entre o regulador, o gestor da infraestrutura e os principais operadores no sentido de ser estudado o modelo de tarifação da infraestrutura ferroviária e formas da sua optimização, com objetivo de introduzir maior alinhamento de interesses entre os vários stakeholders e eficiência no sistema.

11 SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO

11.1 INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Os projetos prioritários no sector marítimo-portuário ascendem a 1.534 milhões de euros de investimento, dos quais se estima que 62% possam ser financiados através de fundos privados e 25% através de fundos comunitários.

Destacam-se os projetos inseridos na RTE-T relativos ao Túnel do Marão, corredor do IP3 Coimbra-Viseu, IP5 Vilar Formoso - Fronteira, reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes e Grândola e IP8 entre Santa Margarida do Sado e Beja.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	1.524		385	945	194
Corredor do Algarve	10		4	0	6
TOTAL	1.534	0	389	945	200

Ilustração 42 - Projetos prioritários no sector marítimo-portuário

11.2 REVISÃO DO MODELO CONTRATUAL E DOS MECANISMOS DE REGULAÇÃO DO SECTOR PORTUÁRIO

11.2.1 ENQUADRAMENTO

O Estudo sobre a Revisão do Modelo Contratual e dos Mecanismos de Regulação do Sector Portuário, encomendado pelo regulador do sector, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, adiante designado por Estudo, propõe a adoção de cinco medidas de política de suporte à revisão pretendida assentes na definição:

- a) Do novo modelo de governação dos portos.
- b) Das matérias de decisão centralizada e das matérias de decisão local.
- c) Da intervenção de uma entidade reguladora sectorial.

- d) Das linhas de orientação para as concessões portuárias.
- e) Do novo modelo tarifário.

Ora, estas cinco medidas pressupõem a revisão global do ordenamento jurídico do sector marítimo portuário em vigor, que só poderá ser alcançado pela aprovação de um pacote legislativo que reveja as regras aplicáveis ao sector, segundo uma lógica uniforme de modo a criar um novo modelo coerente em que se possa alcançar os objetivos de cada uma das mencionadas medidas.

No contexto deste pacote legislativo, alguns diplomas em vigor carecem de revisão, havendo outros diplomas que carecem de ser aprovados ex novo, de modo a converter as orientações em regras injuntivas para o sector.

Nesta conformidade, foi identificado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes um conjunto de reformas agrupáveis em três módulos:

- 1) Revisão do regime jurídico do sector marítimo portuário.
- 2) Planeamento portuário.
- 3) Outras ações.

O primeiro módulo - revisão do regime jurídico - compreende i) o enquadramento institucional, onde se integram os diplomas que enquadram a reforma e as instituições sectoriais, e ii) o enquadramento operacional, no qual se inserem os diplomas de operacionalização do novo modelo de governação, designadamente a operação portuária e as concessões, trabalho portuário, serviços portuários e tarifário portuário.

No que concerne ao segundo módulo - planeamento portuário -, contempla-se a preparação do Plano Nacional Marítimo Portuário, decomposto nas diversas ações necessárias à conclusão da sua elaboração, atualizando os elementos existentes, aprovação e publicação, bem como a revisão dos planos estratégicos portuários.

O terceiro módulo aglutina as restantes ações que se relacionam com os despachos relativos à centralização das funções de âmbito nacional e emissão de orientações com vista à eliminação de barreiras à livre prestação de serviços portuários e de

promoção da concorrência, bem como os aspetos de informação e relacionamento com a comunidade portuária.

Este conjunto de medidas compreende uma reforma abrangente e estrutural do modelo contratual e dos mecanismos de regulação do sector portuário e um passo fundamental para o aumento da competitividade deste sector.

11.2.2 NOVO REGIME LEGAL PARA CONCESSÕES - CONTRATOS DE NOVA GERAÇÃO

No âmbito das reformas preconizadas, o Governo pretende definir um novo regime legal para as concessões de terminais portuários que venha a adjudicar no futuro, o qual deve pautar-se pelos seguintes princípios:

- Induzir a máxima utilização e rendibilidade do terminal e não o máximo de rendimento da Administração Portuária;
- Conter obrigações de resultado quanto ao desempenho do terminal durante o período da concessão;
- Prever incentivos positivos e negativos que potenciem o desempenho pretendido, designadamente obrigações de reporte, remuneração variável, garantias e sanções contratuais;
- Contemplar a assunção pelos concessionários do risco operacional, não sendo à partida garantida integralmente a recuperação do investimento efetuado e dos custos incorridos na construção ou operação que integram a concessão.

Acresce que a adjudicação de novas concessões deve ser precedida de procedimento concursal com critérios de adjudicação objetivos que potenciem a futura máxima atividade do terminal e não a maximização do rendimento da Administração Portuária ou do explorador do terminal.



11.3 RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

11.3.1 RENEGOCIAÇÃO GERAL

O Governo pretende dar início à renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas, tendo para o efeito promovido a constituição de comissões de negociação relativas aos portos de Aveiro, Leixões, Lisboa e Setúbal.

A referida renegociação visa cumprir um duplo objetivo:

- 1) Garantir que os contratos potenciam uma operação portuária mais eficiente, de modo a que os operadores portuários contribuam para o objetivo global de redução da fatura portuária.
- 2) Garantir que os benefícios resultantes dos esforços feitos no mesmo sentido pelo Estado - através da eliminação e redução de taxas de utilização portuárias (TUP's) e da aprovação do novo regime do trabalho portuário - se refletem efetivamente nos preços cobrados aos utilizadores dos portos.

No âmbito deste processo negocial deverá ainda ser avaliada, pelo regulador do sector e comissão de negociação, a viabilidade e condições de materialização de uma eventual extensão do período de movimentação de mercadorias, nos casos em que a procura o justifique.

Não serão abrangidos por este processo todos os contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas, nomeadamente os que respeitam a terminais portuários cuja própria viabilidade de manutenção em funcionamento se encontra a ser ponderada e os que terão o seu termo a muito curto prazo, porquanto tal inviabiliza eventuais efeitos úteis que se pudessem extrair da sua renegociação.



11.3.2 EXPANSÃO DO TERMINAL XXI

O Governo vai promover as diligências necessárias com vista à constituição de uma comissão de negociação para renegociar o contrato de concessão do Terminal XXI, celebrado em 28 de setembro de 1995, entre a APS - Administração do Porto de Sines, S.A., enquanto Concedente, e a PSA Sines Container Terminal - Terminais de Contentores, S.A., na qualidade de Concessionária, uma vez recebida a proposta da Concessionária para a expansão deste terminal, acompanhada de todos os elementos instrutórios que sejam necessários para os efeitos.

Neste âmbito, está prevista a eventual expansão do terminal para permitir a movimentação de 2,3 a 2,7 milhões de TEU anuais e o alargamento do cais de acostagem, permitindo assim dar resposta às novas exigências do mercado e garantir os tráfegos atuais e futuros.

11.4 NOVOS OPERADORES PORTUÁRIOS

Um dos pontos fracos e estrangimentos identificados quanto à competitividade do sector marítimo portuário prende-se com o insuficiente nível de pressão competitiva nas atividades portuárias, em especial no segmento de contentores.

Nesses termos, uma das principais medidas a implementar pretende tornar o mercado marítimo-portuário atrativo para novos operadores, através das seguintes medidas:

- Aumento da quota modal do transporte marítimo no comércio externo nacional;
- Alargamento do *hinterland* do Sistema Portuário Comercial do Continente na Península Ibérica;
- Otimização da capacidade disponível e promoção das infraestruturas portuárias;



- Aumento de competitividade do Sistema Portuário Comercial do Continente, nomeadamente através da racionalização dos custos das Administrações Portuárias e consequente redução dos tarifários;
- Lançamento de novas concessões e melhoria da atratividade dos portos portugueses, com vocação adequada, para o reforço da captação dos fluxos turísticos internacionais.

11.5 ALARGAMENTO DA JANELA ÚNICA PORTUÁRIA

Deverá ser aprofundada a implementação harmonizada da Janela Única Portuária (JUP) nos portos nacionais, nomeadamente em alinhamento com a Diretiva 2010/65/EU e assegurar a sua integração no conceito de Janela Única Marítima em desenvolvimento ao nível da Comissão e dos diversos Estados-Membros da União Europeia, bem como a extensão e/ou articulação da JUP com o resto da cadeia logística no sentido da implementação do conceito de Janela Única Logística, promovendo a simplificação de procedimentos administrativos e a revisão a Lei das Capitánias.

11.6 CONCESSÃO MARINA DO TEJO - DOCAS PEDROUÇOS E BOM SUCESSO

Está atualmente em preparação o lançamento de concurso público para a adjudicação da concessão de serviço público de exploração da Doca de Pedrouços e da Doca do Bom Sucesso na área do domínio público marítimo (margem de 50 metros e plano líquido), o qual será lançado até ao final do 2.º trimestre de 2014, com o objetivo de selecionar o futuro concessionário até ao final de 2014.

Em simultâneo está em preparação o processo de monetização da área da Mariana do Tejo que não integra o domínio público marítimo.



11.7 PROMOÇÃO DA EFICIÊNCIA NAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

Tendo em consideração que o somatório das dimensões dos portos portugueses não ultrapassa a dimensão individual de alguns portos de outros países europeus, importa gerar economias de escala e massa crítica para competirem em igualdade de circunstâncias e suportar as empresas exportadoras portuguesas mais competitivas, devendo ser intensificada a colaboração e a coordenação entre as Administrações Portuárias (AP) nas seguintes vertentes:

- a) Harmonização e integração da Janela Única Portuária/Janela Única Logística, de procedimentos, sistemas de informação internos e regulamentos e articulação das estratégias de marketing dos Portos de Portugal;
- b) Troca de conhecimentos técnicos, experiências e harmonização nas diversas vertentes da gestão portuária, ambiente, segurança, obras, planeamento e gestão de concessões e dos indicadores de qualidade, eficiência e competitividade dos serviços prestados nos portos;
- c) Melhoria da eficiência e racionalidade do sistema portuário nacional e das AP, através da gradual aquisição conjunta de bens e serviços e criação de serviços partilhados de back-office, objetivando atingir uma poupança de cerca de 15% nos custos operacionais até 2020.

12 SECTOR RODOVIÁRIO

12.1 INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Os projetos prioritários no sector rodoviário ascendem a 898 milhões de euros de investimento, dos quais se estima que dois terços possam ser financiados através de fundos privados e 24% através de fundos comunitários.

Destacam-se os projetos inseridos na RTE-T relativos ao Túnel do Marão, corredor do IP3 Coimbra-Viseu, IP5 Vilar Formoso - Fronteira, reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes e Grândola e IP8 entre Santa Margarida do Sado e Beja.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	5	0	0	0	5
Corredor internacional norte	785	120	10	600	55
Corredor internacional sul	40	0	32	0	8
Corredor do interior	893	120	96	600	77
TOTAL	898	120	96	600	82

Ilustração 43 - Projetos prioritários no sector rodoviário

12.2 FUSÃO EP - REFER

Tal como referido no capítulo 10, o Governo está a estudar a fusão entre a empresa Estradas de Portugal (EP) e a REFER com o objetivo de criar uma única empresa de gestão de infraestruturas de transporte.

12.3 CONCLUSÃO DAS NEGOCIAÇÕES DAS PPP RODOVIÁRIAS

Os princípios de acordo alcançados pela Comissão de Negociação das PPP rodoviárias permitirão ao Estado a obtenção de uma poupança de cerca de 2.525 milhões de euros nas concessões Ex-Scut e de cerca de 4.975 milhões de euros nas subconcessões, num total de 7.500 milhões de euros ao longo da vida dos contratos.

O Governo pretende obter o acordo do Banco Europeu de Investimento e restante membros dos sindicatos bancários às alterações contratuais acordadas entre a Comissão de Negociação e as Concessionárias e Subconcessionárias Rodoviárias, durante o 1º semestre de 2014.

Conseguido o acordo do Banco Europeu de Investimento e dos sindicatos bancários seguir-se-ão os seguintes passos:

- Alteração das Bases das Concessões através de Decreto-Lei;
- Aprovação das minutas dos contratos de concessão pelo Conselho de Ministros;
- Assinatura de novos contratos de concessão e subconcessão revistos;
- Envio dos contratos revistos para fiscalização pelo Tribunal de Contas.

12.4 NOVO MODELO DE COBRANÇA DE PORTAGENS

O novo modelo de cobrança de portagens está a ser preparado pela EP, tendo sido criado para o efeito um Grupo de Trabalho coordenado pela própria empresa e do qual fazem parte outras entidades interessadas.

Os estudos para o desenvolvimento do novo modelo de cobrança de portagens, encontram-se balizados pelos seguintes princípios:

- Universalidade no modelo.
- Equidade na cobrança.
- Justiça no pagamento.

Face aos princípios anunciados, o objetivo do Grupo de Trabalho passa pela introdução de uma maior equidade na cobrança, através da discriminação positiva das regiões mais desfavorecidas do país, uma simplificação da relação com os utilizadores e por fim uma redução dos custos de cobrança, tornando desta forma o sistema mais justo para todos os *stakeholders*.

Neste momento, a EP encontra-se a desenvolver um projeto-piloto com o objetivo de testar no terreno o novo modelo de cobrança de portagens.

O novo modelo de cobrança de portagens será apresentado até ao final do 1º semestre de 2014.

12.5 SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DO SECTOR

Conforme mencionado nos capítulos anteriores, a renegociação das PPPs rodoviárias é uma medida de carácter estrutural que, conforme demonstrado, irá permitir ao Estado obter poupanças significativas nos encargos futuros com o sector rodoviário. Não obstante e mesmo após a sua total implementação, os encargos anuais com o sector rodoviário continuarão a representar um ónus significativo sobre o Orçamento de Estado.

Nesse sentido, é essencial continuar a explorar e avaliar novas soluções estruturais que permitam assegurar a sustentabilidade financeira do sector para as atuais e futuras gerações.

12.6 NOVO MODELO REGULATÓRIO DO SECTOR RODOVIÁRIO

Face à realidade socioeconómica do país e aos condicionalismos subjacentes à assistência económico-financeira externa, o Governo decidiu proceder à otimização dos níveis de serviço das autoestradas portuguesas, no quadro dos limites da legislação comunitária e dos padrões europeus aplicáveis, promovendo, para o efeito, a revisão do modelo regulatório do sector rodoviário.

Os principais objetivos da mencionada otimização dos níveis de serviço das autoestradas portuguesas e da concomitante alteração do modelo regulatório do sector rodoviário passam pela redução, de forma sustentável e sem pôr em causa os requisitos de segurança rodoviária, dos encargos públicos emergentes dos contratos celebrados pelo Estado no âmbito deste sector, mas também pela definição um modelo regulatório claro e coerente que reflita adequadamente a realidade nacional.

Neste contexto, o Governo promoveu a criação de um grupo de trabalho, ao qual foi atribuída a missão de apresentar as suas recomendações para a revisão do modelo regulatório para o sector rodoviário. Aguarda-se a implementação das recomendações do grupo de trabalho, por via legislativa, até ao final do 1.º semestre de 2014.

No que diz respeito ao modelo regulatório do sector rodoviário, cumpre destacar os seguintes diplomas:

- Projeto de Decreto-Lei que altera o Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho, relativo à avaliação do ruído ambiental em torno das grandes infraestruturas de transportes (GIT);
- Proposta de Lei que revoga a Lei n.º 33/2004, de 28 de julho, relativa à colocação de proteções nas barreiras de segurança para motociclos (a que se seguirá portaria do SEITC);
- Proposta de Lei que altera a Lei n.º 24/2007, de 18 de julho, que define os direitos dos utentes das autoestradas (a que se seguirá portaria do SEITC);
- Projeto de Decreto-Lei que estabelece o regime jurídico da exploração das áreas de serviço e do licenciamento para implantação de postos de abastecimento de combustíveis (PAC) (a que se seguirá portaria do SEITC);
- Projeto de Decreto-Lei que altera o Decreto-Lei 75/2006, de 27 de março, que estabeleceu os requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária.

12.7 MODELO DE FINANCIAMENTO DA REDE DESCLASSIFICADA

Deverá proceder-se a uma análise do estado de conservação geral da rede desclassificada nacional e do seu modelo de financiamento, para assegurar uma melhor alocação estratégica dos recursos e o seu bom estado de conservação.

12.8 NOVO ESTATUTO DAS ESTRADAS NACIONAIS

Está em curso a revisão do estatuto das estradas nacionais, o qual visa delimitar as competências das várias entidades públicas com intervenção no sector rodoviário e definir as regras relativas à gestão do domínio público rodoviário, designadamente no que concerne a servidões, publicidade e intervenções.

13 SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO

13.1 INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Os projetos prioritários no sector aéreo e aeroportuário ascendem a 241 milhões de euros de investimento, integralmente financiados através de fundos privados, destacando-se os projetos inseridos no Plano Estratégico da ANA relativos aos aeroportos de Porto, Lisboa e Faro.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	172		0	172	0
Corredor do Algarve	66		0	66	0
Corredor do interior	3		0	3	0
TOTAL	241	0	0	241	0

Ilustração 44 - Projetos prioritários no sector aéreo e aeroportuário

13.2 PRIVATIZAÇÃO DA TAP

O processo de reprivatização da TAP foi suspenso em dezembro de 2012, com a decisão de não adjudicação da TAP ao Grupo Synergy.

O Governo, em conjunto com os seus assessores, tem vindo a estudar um conjunto de alternativas com vista ao relançamento formal do processo assim que as condições de mercado o permitam.

A TAP, S.A. - negócio de aviação - continua a desenvolver o seu plano de negócios tendo registado no ano de 2013 uma melhoria significativa dos principais indicadores operacionais e financeiros.



13.3 CÉU ÚNICO EUROPEU

O Céu Único Europeu (SES) é uma iniciativa emblemática da UE cujo objetivo é reformular a arquitetura do sistema de controlo do tráfego aéreo na Europa, organizando o espaço aéreo de uma forma mais racional, aumentando a capacidade de acomodação dos voos, ao mesmo tempo que assegura níveis elevados de segurança operacional, por forma a dar resposta às necessidades, presentes e futuras, num equilíbrio fundamental entre aumento de capacidade e segurança (safety).

O Céu Único Europeu visa reduzir a fragmentação (entre Estados Membros, utilização civil e utilização militar, e tecnologias) do espaço aéreo europeu, aumentando, assim, a sua capacidade e a eficiência da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea. Em termos práticos, o Céu Único Europeu deverá conduzir à redução dos tempos de voo (devido a itinerários mais curtos, mais diretos e a menos atrasos) e, conseqüentemente, à redução dos custos dos voos e das emissões das aeronaves.

Os blocos funcionais de espaço aéreo são zonas delimitadas de espaço aéreo onde, através de regras definidas, se pretende solucionar a fragmentação do espaço aéreo europeu mediante a sua reestruturação em função dos fluxos de tráfego e não das fronteiras nacionais.

Estes blocos visam permitir o reforço da cooperação, ou seja, uma melhor gestão do espaço aéreo e otimização da rede rodoviária e uma economia de escala através da integração de serviços, ou mesmo fusões entre prestadores de serviços ao nível transfronteiriço, diminuindo, assim, os custos dos serviços de navegação aérea e permitindo ganhos muito significativos em toda a cadeia de valor em torno da aviação civil: transportadoras aéreas, infraestruturas aeroportuárias, prestadores de serviços de assistência em escala e passageiros.

Portugal e Espanha assinaram um Acordo para a implementação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do sudoeste tendo sido designadas, para o efeito, a NAV Portugal e a AENA como prestadoras de serviços de navegação aérea neste bloco.



13.4 HANDLING

Os prestadores de serviços de assistência em escala desempenham um papel determinante, quer na percepção da qualidade do serviço por parte dos passageiros, quer na eficiência operacional no uso das infraestruturas disponibilizadas pelo gestor aeroportuário, pelo que a sua atividade é essencial, apesar de ser um subsistema no sector do transporte aéreo de passageiros.

Tendo-se tornado patente a necessidade de introdução de um maior grau de concorrência na prestação de serviços de assistência em escala justificada pelo tráfego, com vista à redução dos custos de exploração das companhias aéreas e, por conseguinte, dos preços por estas cobrados aos passageiros, em linha as propostas legislativas em discussão no seio das instituições da União Europeia, o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, procedeu à prolação do Despacho n.º 14886-A/2013, de 14 de novembro, publicado no Diário da República, n.º 222, de 15 de novembro, que aumenta de dois para três o número autorizado de prestadores de serviços de assistência em escala à aviação comercial não executiva nas categorias 3 (assistência a bagagens) e 5 (assistência a operadores em pista) e na categoria 4 (assistência a carga e correio) - cada categoria devendo ser individualmente considerada -, caso seja atingido, de forma continuada, um determinado volume anual de passageiros ou de carga, consoante aplicável, e procede à liberalização do mercado da assistência em escala à aviação executiva.

Essa alteração superveniente significativa das condições do mercado de assistência em escala acarreta consigo riscos sérios de a autoridade nacional de aviação civil, o INAC, dar por findos os procedimentos concursais para a seleção de prestadores de serviços de assistência em escala, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Porto, lançados em maio e junho de 2011, sem que dos mesmos resulte a seleção de novos prestadores de serviços de assistência em escala, conforme já notificado ao Governo por esta entidade e, conseqüentemente, a necessidade de se proceder ao lançamento de novos concursos para a seleção de dois novos prestadores de serviços de assistência em escala, para cada categoria restrita. Cabe ao Governo garantir que, até que os novos prestadores de serviços de assistência em escala que vierem ser selecionados iniciem a sua atividade, não ocorrem quebras na prestação de serviços

de assistência em escala e não é penalizada a liberdade de escolha do prestador de serviços pelos utilizadores.

13.5 LIGAÇÃO AÉREA INTRACONTINENTAL

Reconhecida a necessidade de promover a coesão social e territorial em Portugal, considera-se da maior relevância promover-se a união latitudinal, por via aérea, dos pontos mais extremos do país - não só afastados entre si, como apartados dos centros urbanos e metropolitanas.

Importa, assim, procurar criar condições que permitam fixar obrigações de serviço público de serviços aéreos regulares, entre o Norte, o Centro e o Sul do território nacional que materializem a mobilidade dos cidadãos nacionais e procurarem garantir a ida e o regresso dos passageiros, no mesmo dia, entre zonas de Portugal continental que, doutro modo, não estariam tão próximas.

Por outro lado, procura-se diminuir as assimetrias regionais entre as várias áreas geográficas do continente, considerando que tais ligações são fundamentais para o estímulo económico e social que se pretende imprimir, com particular vigor, nas regiões mais afastadas.

Tais obrigações de serviço público, nos termos da regulamentação europeia, apenas podem ser impostas, na medida do necessário, por forma a assegurar a prestação de serviços aéreos que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidade mínima, que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais, sendo fundamental a ação do Estado Português em procurar promover as ações e empreender os esforços adequados para que tal aproximação regional seja concretizada.

14 TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS

14.1 INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Entre os investimentos prioritários previstos para o horizonte 2014-2020 nos transportes públicos de passageiros, destacam-se a conclusão do projeto de extensão da linha azul do Metro de Lisboa à Reboleira, promovendo uma maior integração entre a rede de metropolitano com a linha de Sintra e, por essa via, com a restante rede ferroviária suburbana da AML.

Está ainda prevista a realização da modernização da linha de Cascais, necessária face ao nível de obsolescência evidenciado pela infraestrutura e sistemas de sinalização, controlo de tráfego e catenária desta linha. Este projeto insere-se no âmbito do processo de abertura da exploração da linha de Cascais à iniciativa privada, devendo o projeto ser otimizado no sentido de possibilitar a mobilização de fundos privados para a sua consecução.

Será realizada também uma análise e ponderação do desenvolvimento e expansão das redes de Metro de Lisboa e Porto nos troços que evidenciem um volume de procura que se enquadre na verdadeira vocação de um sistema metropolitano pesado de passageiros, bem como da ligação, através de modo de transporte em sítio próprio, entre as linhas de Sintra e Cascais, sujeito à verificação dos princípios estabelecidos no capítulo 17 para a execução de novos projetos.

No que se refere ao projeto do Sistema de Mobilidade do Mondego, a sua execução não foi incluída na lista dos 30 investimentos prioritários proposta pelo GTIEVA. Não obstante, e nos termos dos princípios estabelecidos no capítulo 17, considera-se importante estudar, de forma racional e objetiva, outras soluções para a concretização deste projeto que permitam reduzir significativamente o seu volume de investimento e custos de funcionamento e que ofereçam uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações e melhor enquadrada no volume de procura estimada para este projeto, recentemente corrigido face aos valores originais do projeto.

Não menos importante será o investimento no projeto “Portugal Porta-a-Porta”, de alargamento da cobertura dos serviços públicos de transporte de passageiros a todo o país, especialmente nas zonas de baixa densidade populacional.

Os transportes públicos de passageiros apresentam baixas emissões de carbono, quando comparadas com as do transporte individual. Com efeito, a promoção do aumento da quota modal dos sistemas de transportes públicos de passageiros face ao transporte individual produz um conjunto de benefícios para a sustentabilidade da economia, designadamente através de uma maior eficiência energética, uma redução das emissões de CO2 e uma diminuição do congestionamento de tráfego, o que se enquadra nos principais objetivos do Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos.

Nesse sentido, o desenvolvimento dos novos projetos relativos aos transportes públicos de passageiros encontra-se fortemente dependente da disponibilidade de financiamento comunitário para a sua execução, através do Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Metro de Lisboa / Extensão à Reboleira	15	15	0	0	0
Linha de Cascais	160		128	32	0
Outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional	580	0	464	56	60
TOTAL	755	15	592	88	60

Ilustração 45 - Projetos prioritários 2014-2020 nos transportes públicos de passageiros

14.2 PROGRAMA DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO E OPERACIONAL

O PET incorporou um diagnóstico abrangente da situação financeira da generalidade das empresas públicas no sector dos transportes públicos de passageiros.

Por forma a corrigir os problemas identificados ficou desde logo estabelecido um *road-map* de reformas estruturais através de:



A) Programa de equilíbrio operacional:

- 1) Primeira fase: reestruturação das empresas de transportes do Sector Empresarial do Estado.
- 2) Segunda fase: abertura à iniciativa privada da exploração do serviço público.

B) Programa de equilíbrio e saneamento financeiro do sector.

No capítulo 3 é apresentado um resumo com o balanço das reformas implementadas ou em curso desde 2011, bem como dos principais resultados produzidos.

Até ao fim do Programa de Assistência Económica e Financeira, e após decisão final - em articulação com os *stakeholders* relevantes, designadamente os municípios de Lisboa e Porto - quanto ao modelo futuro de exploração e modelo de concurso, serão lançados os concursos para a abertura à iniciativa privada da operação dos serviços de transporte de passageiros de Lisboa e Porto.

Seguir-se-á o lançamento de concurso para a exploração da linha de Cascais. Com base na experiência deste procedimento será decidido o modelo a adoptar quanto à abertura à iniciativa privada das restantes linhas ferroviárias suburbanas de Lisboa e Porto, bem como uma avaliação de eventual idêntico procedimento para os serviços ferroviários de longo curso.

No mesmo sentido, será também realizada a abertura à iniciativa privada dos serviços públicos de transporte de passageiros em modo fluvial na Área Metropolitana de Lisboa.

Com estas medidas será promovida uma maior eficiência na prestação dos serviços referidos, permitindo, por um lado, reduzir os encargos do Estado e, por outro, assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público, de acordo com elevados padrões de qualidade e segurança, ao serviço das populações.

Em paralelo, deverá ser acordada uma nova forma de envolvimento e articulação com os *stakeholders* e entidades relevantes das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto no planeamento e organização dos serviços públicos nos seus territórios,

promovendo uma maior coordenação das políticas de transportes e de ordenamento do território.

No âmbito do *road-map* estabelecido, será também estabelecido o modelo de saneamento financeiro da dívida histórica das empresas públicas de transportes, medida liderada pelo Ministério das Finanças, em estreita colaboração com o Ministério da Economia e com as instâncias Comunitárias.

14.3 NOVO REGIME JURÍDICO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

14.3.1 NECESSIDADE DE UM NOVO REGIME

Um dos constrangimentos há muito evidenciados nos serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional prende-se com o seu enquadramento legal que atribui aos operadores a iniciativa quanto aos serviços a explorar.

Este enquadramento limita, na prática:

- A oferta dos serviços públicos de transportes de passageiros a nível nacional exclusivamente aqueles serviços que se mostrem viáveis numa óptica puramente comercial, não tomando assim em conta critérios de coesão territorial e social, intermodalidade, redução da utilização do transporte individual, da fatura energética e das emissões de CO₂;
- O poder de intervenção e os instrumentos à disposição do poder central e local no planeamento e organização dos serviços públicos de transporte de passageiros;
- A pressão competitiva neste sector, um dos principais factores de promoção da competitividade e eficiência da economia.



14.3.2 ENQUADRAMENTO LEGAL

A exploração do transporte público de passageiros, no modo rodoviário, é ainda regulada pelo Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro, sucessivamente alterado, e pela Lei n.º 10/90, de 17 de março, designada Lei de Bases dos Transportes Terrestres (LBSTT), ainda não regulamentada em alguns dos seus aspetos essenciais. Coexistem, assim, diplomas elaborados em contextos económicos, políticos e sociais muito diferentes, comportando lógicas de intervenção e de atuação distintas e, em alguns casos, de difícil aplicação prática.

A entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo ao serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros veio estabelecer um novo enquadramento comunitário que impõe a obrigatoriedade de celebração de contratos de serviço público entre as autoridades competentes e os operadores de serviço público de passageiros, sempre que haja lugar à atribuição de direitos exclusivos e/ou à atribuição de compensação financeira em razão de obrigações de serviço público por estes suportadas, apontando para um regime de “concorrência regulada” e a abertura progressiva dos mercados do transporte público de passageiros a nível europeu.

O novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros pretende melhorar as condições da exploração destes serviços públicos, bem como a satisfação das necessidades dos cidadãos, sem descuidar os princípios que devem nortear a prestação dos serviços de interesse económico geral, designadamente o uso eficiente dos recursos públicos, a promoção da qualidade dos serviços, o desenvolvimento equilibrado do território, a articulação intermodal e o maior equilíbrio na gestão dos serviços.

14.3.3 PRINCÍPIO DA EQUIDADE DE OPORTUNIDADES NO ACESSO AOS TRANSPORTES

Existe uma grande assimetria entre a oferta de serviços públicos de transporte de passageiros disponível nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto face ao resto do país, em especial nas zonas de baixa densidade populacional.

Com efeito nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto a cobertura de serviços públicos de transporte de passageiros é, em média, de 3,5 km de carreiras rodoviárias / km², com frequências diárias elevadas, enquanto no resto do país a oferta é, em média, de 1,1 km / km².

O novo regime jurídico estabelece o princípio da equidade de oportunidades dos cidadãos no acesso aos sistemas públicos de transporte de passageiros, quando dele necessitem, a custos sustentáveis, promovendo a coesão económica, social e territorial dos cidadãos.

Para o efeito serão estabelecidos níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros a serem assegurados em todo o território nacional, o que constitui um importante passo para a coesão social e territorial, em especial quanto às zonas de baixa densidade populacional.

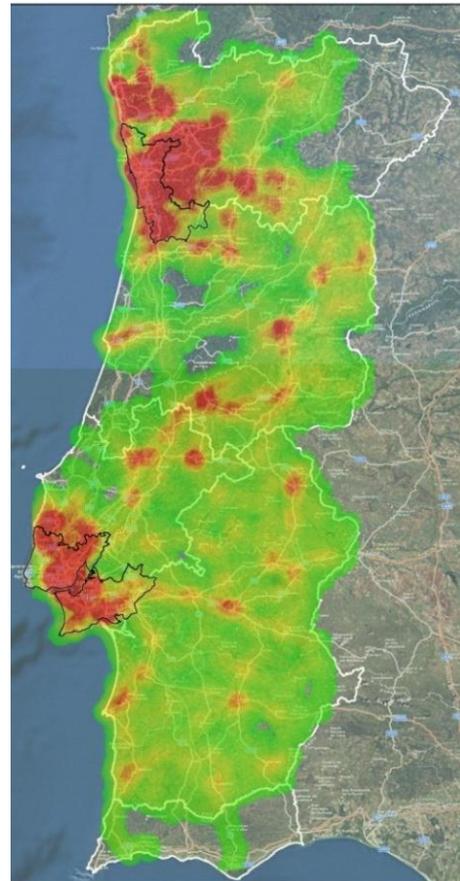


Ilustração 46 - Cobertura atual de serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional (fonte: IMT/SIGESCC 2012)

14.3.4 SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE FLEXÍVEIS

É também definido o enquadramento legal para a exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros flexíveis, já existente em diversos países europeus, através



do qual é possível dar uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações, sobretudo em zonas do território com baixa densidade populacional.

14.4 NOVA REPARTIÇÃO DE COMPETÊNCIAS ENTRE O PODER CENTRAL E LOCAL

O novo regime jurídico dos serviços públicos de transportes de passageiros irá estabelecer um referencial claro de atuação para todos os intervenientes na organização e gestão do sistema de mobilidade e transportes, promovendo a transparência e a abertura progressiva dos mercados, num quadro concorrencial claro e acessível a todos os interessados.

O Decreto-Lei n.º 77/84, de 8 de março, que aprovou o regime da delimitação e da coordenação de atuações da administração central e local, estabelecia ser competência dos municípios a organização da rede de transportes coletivos urbanos e não urbanos que se desenvolvam exclusivamente na respetiva área territorial. As sucessivas atualizações deste regime mantiveram, no essencial, esta disposição.

Também a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março, estabelece que os transportes regulares urbanos e os transportes regulares locais são explorados diretamente pelo município respetivo, ou mediante contrato de concessão ou de prestação de serviço outorgado entre o município e empresas transportadoras devidamente habilitadas.

Não obstante estas disposições, a falta de regulamentação tem impedido a efetiva assunção de competências pelos municípios relativamente aos serviços de transporte que se desenvolvam dentro da respetiva área geográfica, antiga reivindicação do poder local.

A publicação do novo regime das autarquias locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, constitui o primeiro passo significativo no cumprimento da descentralização de competências nas entidades locais - municípios e comunidades intermunicipais -, em prol de uma melhor e mais eficiente organização dos serviços públicos, numa lógica de proximidade com as populações servidas.



É, no entanto, com a aprovação deste novo regime jurídico que passará a existir um enquadramento legal que concretizará uma efetiva descentralização de competências passando a caber:

- Aos municípios as competências na organização dos sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal;
- Às comunidades intermunicipais as competências na organização dos sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito regional.

Esta nova organização permitirá ganhos evidentes em termos de escala e eficiência, em benefício das populações, mantendo, pelas suas especificidades, a definição de um regime especial para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, como aliás a própria Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres já prevê.

14.5 PORTUGAL PORTA-A-PORTA

Através do despacho do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações n.º 7575/2012, de 1 de junho, foi aprovado o desenvolvimento de um projeto-piloto de transporte flexível na Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, iniciado em janeiro de 2013, com o objetivo de proporcionar serviços de transporte público às zonas do concelho de Mação não servidas por transportes regulares.

Aquele projeto-piloto mostrou que é possível assegurar uma oferta de transportes que satisfaça as necessidades de mobilidade das zonas de baixa densidade populacional e com custos sustentáveis para o erário público.

Com base nessa experiência o Governo está a estudar o seu alargamento a todo o país através do lançamento do programa “Portugal Porta-a-Porta”, dirigido ao desenvolvimento de uma rede de serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional que sirva as regiões que atualmente não dispõem de oferta de serviços de transporte, dando resposta aos seguintes princípios:

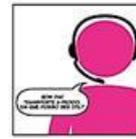
- Satisfazer das necessidades básicas de mobilidade da população, de forma eficiente e adequada à procura;

- Assegurar a cobertura de níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros estabelecidos no novo regime jurídico em todo o território nacional, incluindo em zonas de baixa densidade populacional;
- Promover da equidade de oportunidades e a coesão social e territorial;
- Fomentar o desenvolvimento económico do país;
- Assegurar a sustentabilidade financeira e eficiência do serviço público.

Um serviço novo à sua disposição.
O seu transporte está à distância de uma chamada.



O cliente contacta o serviço Transporte a Pedido através do número de telefone 800 209 226, até às 15:00h do dia útil anterior ao da viagem.



O operador que atendeu a chamada realiza a reserva de acordo com o pedido.



No dia e hora marcada pelo passageiro, o transporte solicitado aparece na paragem predeterminada.



Ilustração 47 - Experiência piloto de transportes públicos flexíveis na CIM Médio Tejo

Trata-se de um novo serviço, organizado em articulação entre o Estado, as Autarquias, as organizações do sector solidário e os operadores de transporte, tirando partido da experiência piloto da CIM Médio Tejo e dos meios e recursos já existentes no país, com vantagens:

- Para as populações, que passam a dispor de serviços de transporte público de passageiro onde hoje não existem;
- Para as organizações do sector solidário que poderão rentabilizar os meios e recursos de que dispõe, designadamente o seu parque de viaturas e os seus condutores, habilitados para o transporte de passageiros;
- Para as autarquias, que passam a dispor de mais instrumentos para um desenvolvimento e integração económica, social e territorial dos seus municípios;



- Para os operadores de transporte, uma vez que os serviços flexíveis poderão atrair mais passageiros para o sistema de transportes, numa lógica de complementaridade e não de competição.

14.6 ALARGAMENTO DO PASSE SOCIAL+ A TODO O PAÍS

O PET estabeleceu o princípio da reformulação dos mecanismos de apoio social, concentrando-os nos segmentos da população com menores rendimentos e que deles mais necessitam.

Deste modo foi invertida a lógica de apoio transversal a títulos de transporte em função a idade ou da ocupação, passando a vigorar uma lógica de apoio em função da condição de recursos do beneficiário.

Conforme estabelecido no Memorando de Entendimento assinado pelo Governo Português em 2011 com a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, foi realizada em 2011 e 2012 uma atualização extraordinária dos preços praticados pelas empresas públicas de transporte - sobretudo nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto - por forma a equipará-los aos preços médios europeus ajustados pela paridade do poder de compra, contribuindo desta forma para dar resposta à situação crítica a que chegaram aquelas empresas,

Em complemento a estas medidas, e seguindo o princípio atrás enunciado, foi criado o Passe Social+ que atribui descontos de até 60% nos títulos dos transportes públicos de passageiros às famílias com menores recursos.

Até ao fim da presente legislatura é intenção do Governo alargar a cobertura do Passe Social+ a todo o país, em paralelo com a simplificação do mecanismo de prova de condição de recursos atualmente implementado.

O alargamento do Passe Social+, em conjunto com a criação de serviços públicos de transporte de passageiros para todo o território nacional, são um passo extremamente importante para a promoção da coesão social e territorial e para o desenvolvimento económico harmonioso do país.



Estas importantes medidas são hoje possíveis face aos resultados obtidos com o processo de reestruturação e reequilíbrio operacional das empresas públicas de transportes, iniciado em 2011, que permitiram a libertação de recursos do Orçamento de Estado para o investimento em todo o País.

Sai assim reforçado o empenho em dar continuidade às reformas neste sector, com o envolvimento e a participação de todas as partes interessadas, de forma a atingir a plena sustentabilidade financeira do serviço público de transportes, objetivo que beneficia os contribuintes Portugueses, os passageiros e os milhares de postos de trabalho que o sector representa.

14.7 MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ACOLHIMENTO DE TURISTAS E INFORMAÇÃO AO PÚBLICO

Os serviços públicos de transporte de passageiros são um factor crítico na percepção dos turistas quanto à qualidade do acolhimento e grau de satisfação durante a estadia em Portugal.

Nesse sentido a disponibilização de informação ao público em formato bilingue (Português e Inglês) deverá ser progressivamente implementada em todos os suportes físicos e digitais disponíveis nos serviços públicos de transporte de passageiros e estabelecida como regra a utilizar no que diz respeito à produção e instalação de novos suportes.

Com a criação do Novo Regime Jurídico dos Serviços Públicos de Transportes de Passageiros passa a ser obrigatório o carregamento, por parte de todos os operadores a nível nacional, de dados designadamente quanto a horários, tarifários, mapas ou outros, numa base de dados do Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Deste modo passar-se-á a dispor de uma ferramenta centralizada e aberta de consulta via internet de informação pública quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros em Portugal. Esta ferramenta deverá privilegiar o livre acesso e a integração com terceiros de sistemas e fontes de divulgação informativa relativa ao destino Portugal.

No mesmo sentido, será avaliada a oferta de títulos de transporte ou modalidades de transporte, vocacionados para o consumo turístico, integrando os diferentes serviços e operadores e para períodos de tempo adequados, em articulação com a Secretaria de Estado do Turismo.

Por último, em novos processos de recrutamento nas empresas públicas de transportes de passageiros para colaboradores com funções de bilheteira e informação ao público deverá passar a ser requerido como uma das condições de seleção um nível adequado de proficiência em inglês. Quanto aos atuais colaboradores afetos a essas funções que não disponham destas competências, deverá ser implementado um plano de formação gradual e apropriado.



15 REGULAÇÃO

Foram aprovados em Reunião de Conselho de Ministros o projeto de Decreto-Lei que aprova os Estatutos da nova Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), bem como o projeto de Decreto-Lei que altera a Lei orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) cuja orgânica foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, procedendo à sua reestruturação.

A AMT sucede, portanto, ao IMT, nas suas atribuições em matéria de regulação, de supervisão e de promoção e defesa da concorrência nos sectores marítimo-portuário, da mobilidade e no âmbito dos transportes terrestres, fluviais e marítimos e infraestruturas, enquanto serviços de interesse económico geral e das atividades baseadas em redes.

Procede-se assim à segregação das funções de regulação, supervisão, bem como de promoção e defesa da concorrência, algumas delas cometidas ao IMT, que incluem não só as atribuições e competências nessas áreas em matéria de transportes terrestres do extinto Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestre, I.P., bem como as atribuições e competências regulatórias em matéria de infraestruturas rodoviárias do extinto Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I. P. (InIR), e ainda as atribuições e competências do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM), no domínio da supervisão e regulação da atividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos.

Com a aprovação da recente alteração à Lei orgânica do IMT, este Instituto passou a poder ter a faculdade de acompanhar a gestão de contratos de concessão nos quais o Estado seja concedente em sectores não incluídos na alínea anterior, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, na sequência de determinação específica de poderes por parte da tutela.

Ademais, no atual quadro de reestruturação do sector empresarial do Estado, a não obrigatoriedade da utilização do dispositivo electrónico de matrícula, imposta pela Lei nº 46/2010, de 7 de setembro, veio reduzir o âmbito do sistema de identificação electrónica de veículos, que passou a estar centrado na cobrança de taxas de portagem, e veio, muito em particular, reduzir as suas exigências de gestão

segregada e autonomizada, pelo que foi a decisão, através de Decreto-Lei, de extinguir a SIEV - Sistema de Identificação Electrónica de Veículos, S.A. (SIEV), sociedade de capitais totalmente públicos, que foi constituída ao abrigo do Decreto-Lei nº 111/2009, de 18 de maio, e que visava assegurar a gestão e exploração do sistema de identificação electrónica de veículos.

Face ao referido, as atribuições da SIEV respeitantes à exploração e gestão do sistema de identificação electrónica de veículos, incluindo, os serviços de gestão de normas e processos do sistema de identificação electrónica de veículos, de autorização de utilizadores do sistema de identificação electrónica de veículos, de gestão dos dispositivos electrónicos de matrícula e certificação de tecnologia, de gestão de eventos de tráfego públicos, para efeitos de cobrança de portagens e outras taxas rodoviárias, de gestão de sistemas de informação relativas à atividade que desenvolve, de aprovação e de fiscalização de sistemas de identificação automática de dispositivos electrónicos (road side equipment ou RSE), e de gestão de RSE próprio, foram integradas no IMT. Por outro lado, as atribuições da SIEV, relativas à regulação do sistema de identificação electrónica de veículos, nomeadamente, a definição e aprovação dos respetivos regulamentos e sua fiscalização, foram integradas na Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

Com esta reforma, o IMT e a AMT passam a prosseguir as seguintes missões:

- IMT - Exercício das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no sector dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e na vertente económica do sector dos portos comerciais e transportes marítimos, bem como a gestão de contratos de concessão em que o Estado seja concedente nos referidos sectores ou em outros sectores, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens;
- AMT - Regulação e fiscalização do sector da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no sector dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes,

através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos utilizadores e de promoção e defesa da concorrência dos sectores privados, público, cooperativo e social, nos termos dos seus estatutos e demais instrumentos jurídicos.

16 METAS PARA O HORIZONTE 2014-2020

Para acompanhamento do grau de sucesso da implementação das reformas e investimentos previstos no presente documento é estabelecido um conjunto metas de resultados, ambicioso mas realista, para o horizonte 2014-2020:

INDICADOR	META
N.º de TEU movimentadas nos principais portos Portugueses	+50%
Nº de toneladas.km transportadas em modo ferroviário	+40%
Nº de passageiros.km transportados nos serviços públicos de transporte de passageiros	+15%
Nº de passageiros movimentados nos aeroportos nacionais	+25%
Nº de veículos.km anuais na rede de autoestradas nacionais	+15%
Nº de turistas de cruzeiro que escalem os portos nacionais	+50%
Resultado líquido anual consolidado das empresas públicas do sector dos transportes e infraestruturas	Positivo

17 AVALIAÇÃO E MITIGAÇÃO DE RISCOS

No presente capítulo são abordados os principais riscos identificados que podem influenciar negativamente a execução do PETI3+, bem como possíveis medidas de mitigação para os mesmos.

17.1 RISCO DE FINANCIAMENTO

17.1.1 FINANCIAMENTO COMUNITÁRIO

A mobilização das várias modalidades de financiamento comunitário não é isenta de riscos, na medida em que depende do cumprimento dos requisitos de elegibilidade previstos nos respetivos regulamentos, bem como de aceitação e aprovação por parte da Comissão Europeia.

Neste âmbito os principais riscos identificados prendem-se com os projetos relativos ao sector rodoviário - considerada prioridade negativa pela Comissão Europeia - e projetos não relacionados com o transporte de mercadorias.

Acresce ainda que no caso do programa *Connecting Europe Facility* (CEF) as candidaturas são selecionadas em regime concorrencial com os projetos dos demais Estados Membros, pelo que, para merecerem aprovação, os projetos nacionais terão que demonstrar um mérito superior ao das restantes candidaturas.

Nesse sentido, a execução dos projetos apresentados no presente documento encontra-se condicionada à obtenção das fontes de financiamento identificadas, por forma a não onerar o Orçamento de Estado acima dos valores indicados.

17.1.2 FINANCIAMENTO PRIVADO

Uma parte significativa dos projetos indicados pressupõe a sua viabilidade financeira e comercial, por forma a mobilizar financiamento privado para a sua execução e financiamento.

Deste modo, a análise mais detalhada e estruturação dos projetos a executar através de financiamento privado deverá ter em conta este condicionante e potenciar a sua viabilidade, sem a qual não será possível a sua concretização.

17.1.3 CONTRAPARTIDA PÚBLICA NACIONAL

A realização dos investimentos previstos no presente PETI3+ implica um significativo esforço de investimento para o Orçamento de Estado e entidades do Sector Público Empresarial.

O esforço de consolidação orçamental e de correção dos desequilíbrios financeiros do Estado Português irá manter-se pelo período de vigência do PETI3+, pelo que não poderão ser negligenciados os riscos relativos à disponibilidade financeira do Estado para assegurar a totalidade da contrapartida nacional exigível à execução do conjunto de investimentos prioritários aqui apresentados.

Nesse sentido é crítico para o sucesso do PETI3+ dar continuidade ao processo de reformas estruturais com vista a assegurar a sustentabilidade financeira global e duradoura do sector e aliviar as responsabilidades transferidas para as futuras gerações

17.2 RISCO DE SOBRECUSTOS

Os gestores públicos devem assegurar uma grande atenção na execução dos projetos, por forma a assegurar que os custos finais com a sua execução não ultrapassem ou, preferencialmente, fiquem abaixo dos estimados.

Nesse sentido deverá reforçar-se o empenho e esforço de planeamento, racionalização, optimização e monitorização dos projetos, por forma a assegurar uma adequada execução dos mesmos.

17.3 RISCO DE EXECUÇÃO

Durante a fase de execução dos projetos existe o risco de a entidade promotora não dispor dos meios e recursos ou de corretos procedimentos de planeamento, execução e monitorização dos projetos, traduzindo-se em riscos de execução dos projetos.

Para o efeito, deverão ser acautelados que cada entidade promotora dispõe dos meios e recursos necessários, formação e mecanismos de planeamento e monitorização de projetos, por forma a mitigar estes riscos.

17.4 RISCO DE APROVAÇÃO AMBIENTAL

Os projetos estabelecidos no presente documento são submetidos a avaliação ambiental nos termos da legislação ambiental nacional e comunitária aplicável. Os impactes decorrentes de avaliações ambientais não favoráveis ou condicionadas são tanto maiores quanto mais avançado for o estado de desenvolvimento dos projetos.

Desta forma, deverá ser acautelada logo desde as fases preliminares de concepção uma adequada avaliação ambiental, para que quaisquer fatores identificados possam ser atempadamente corrigidos, minimizando os seus impactes para a execução dos projetos.

17.5 RISCO DE SOBREDIMENSIONAMENTO

O sobredimensionamento de projetos, quanto ao seu âmbito, ao seu dimensionamento ou quanto à adopção de soluções técnicas demasiado ambiciosas face ao seria necessário para o cumprimento dos objetivos que se pretendem atingir

constitui um desperdício de recursos públicos que poderiam ser alocados a novos projetos em benefício da economia.

Nesse sentido, as entidades promotoras respetivas deverão prosseguir um esforço de análise, optimização e racionalização de cada projeto, por forma a adequá-los ao estritamente necessário e suficiente para o cumprimento dos objetivos que se pretendem atingir, com base em estimativas de procura rigorosas e prudentes.

17.6 RISCO POLÍTICO

A boa e responsável gestão dos escassos recursos públicos à disposição do país requer, mais do que nunca, a conservação de consenso mínimos de médio e longo prazo, designadamente quanto à definição das prioridades do investimento em infraestruturas que potenciem as capacidades do tecido empresarial português e que contribuam para um processo de ajustamento sustentado e competitivo.

Por outro lado, a resistência à mudança e à realização de reformas estruturais necessárias pode comprometer o esforço de consolidação orçamental e de correção dos desequilíbrios financeiros do sector e das contas públicas que perdurará ao longo do período de vigência do PETI3+.

Nesse sentido, é crítica a obtenção de compromissos mínimos de médio e longo prazo, envolvendo os principais parceiros sociais e políticos do país quanto às medidas a executar ao longo do horizonte do PETI3+.

17.7 ESTRUTURA DE ACOMPANHAMENTO

Deverá ser criada uma estrutura de acompanhamento, avaliação e mitigação de riscos na execução do presente PETI3+, a constituir no âmbito do IMT, a qual deverá produzir um parecer anual que incida sobre:

- Cronograma de execução e ponto de situação cada projeto, designadamente quanto a estudos e projetos, avaliação ambiental, procedimentos concursais, execução física e entrada em serviço;



- Estimativas financeiras de execução dos projetos;
- Estimativas de procura e demais pressupostos que estiveram na base da decisão de realização do projeto;
- Procedimentos de candidatura a financiamento comunitário;
- Mobilização de financiamento privado;
- Identificação de riscos e recomendações quanto a medidas de mitigação dos mesmos.

Para o efeito, cada entidade promotora deverá designar um elemento coordenador, responsável pela execução de cada projeto, que sirva de interlocutor com a estrutura de acompanhamento.

17.8 PRINCÍPIOS A ASSEGURAR NA IMPLEMENTAÇÃO DOS PROJETOS

Sem prejuízo da identificação dos projetos prioritários estabelecidos neste documento, determinam-se um conjunto de princípios que deverão ser assegurados pelas respetivas entidades promotoras públicas como condição prévia à implementação de cada um dos projetos a concretizar no horizonte 2014-2020:

PRINCÍPIOS A ASSEGURAR

- 1) Os projetos a implementar deverão enquadrar-se nos Objetivos Estratégicos do PETI3+ identificados no presente documento.
- 2) Os escassos recursos públicos - disponibilizados pelos contribuintes - deverão ser afetados aos projetos que constituam a maior prioridade para o horizonte 2014-2020.



- 3) Deverá assegurar-se a existência de uma efetiva capacidade do Estado para suportar a totalidade dos encargos ao longo da vida útil de cada projeto, na fase de construção, operação e manutenção.
- 4) Deverá verificar-se a existência um saldo custo-benefício positivo, tendo por base projeções credíveis e prudentes, segundo metodologias reconhecidas internacionalmente.
- 5) Os projetos deverão ser corretamente dimensionados e otimizados, constituindo a solução mais eficiente, mais económica e mais adequada ao cumprimento dos objetivos que se pretendam atingir, por comparação com as demais alternativas possíveis para o efeito.
- 6) Deverá assegurar-se o cumprimento integral da legislação ambiental nacional e comunitária, de forma racional e em articulação com o cumprimento dos princípios anteriores.

Ilustração 48 - Princípios a assegurar nos projetos de investimento



Ministério da Economia

Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações

Rua da Horta Sêca, nº 15, 1200-221 Lisboa, PORTUGAL

TEL + 351 21 324 54 21 FAX + 351 21 324 54 90

EMAIL gabinete.seitc@mee.gov.pt

www.portugal.gov.pt