



ORÇAMENTO DO ESTADO 2024

CENÁRIO MACROECONÓMICO

INFRAESTRUTURAS

Enquadramento Macroeconómico

ENQUADRAMENTO

As medidas e as áreas de atuação do Programa Infraestruturas abrangem as políticas de infraestruturas na área dos transportes, incluindo a segurança dos mesmos, e das comunicações, bem como as políticas dos transportes marítimos e dos portos, incluindo a segurança dos mesmos.

A intervenção prevista para 2024 materializa-se em torno dos seguintes grandes eixos:

- Investimento na ferrovia, com destaque para o lançamento dos concursos para a 1ª fase da Linha de alta Velocidade Porto-Lisboa, a fase final da construção da nova linha Évora-Elvas e a continuação da modernização da rede ferroviária existente, com obras em curso nas Linhas da Beira Alta, do Norte, de Sines, de Cascais, do Oeste e do Algarve.
- Aprovação do Plano Ferroviário Nacional.
- Investimento na rodovia, tendo como prioritários os projetos integrados no Plano de Recuperação e Resiliência e na Resolução do Conselho de Ministros nº 46-A/2021, de 3 de maio, com vista ao reforço da coesão territorial e das ligações transfronteiriças e a requalificação e conservação da rede rodoviária nacional, bem como a duplicação do IP3 entre Coimbra e Viseu.
- Desenvolvimento das infraestruturas de comunicações eletrónicas, permitindo a melhoria da conectividade da população portuguesa através, nomeadamente: i) das medidas necessárias à implementação do Anel CAM; ii) da cobertura dos territórios com baixa densidade populacional e com desafios de viabilidade económica por redes de comunicações eletrónicas capacidade muito elevada; e da continuidade do serviço de TDT.
- Investimento nas infraestruturas portuárias, capacitando os portos de maior competitividade e modernidade e patrocinando a concretização da descarbonização na operação portuária.

De forma global, o Governo visa a coesão territorial e a conectividade transfronteiriça, bem como a melhoria dos acessos às áreas empresariais, aos aeroportos e portos, com impacto quer para as economias locais quer para as ligações entre portos, aeroportos e ferrovia, a concretizar mediante um importante conjunto de investimentos plurianuais.

INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS E RODOVIÁRIAS

Considerando os eixos de intervenção, o Governo definiu para 2024 as seguintes prioridades:

1. Recuperação e expansão da rede e dos serviços ferroviários

Em 2024 dar-se-á seguimento ao ambicioso programa de investimentos na requalificação e modernização da Rede Ferroviária Nacional, alicerçada na conclusão dos empreendimentos do Programa de Investimentos Ferrovia 2020 e no desenvolvimento das iniciativas contempladas no Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030).

Ferrovia 2020

Presentemente, continuam a avançar as empreitadas em todos os principais eixos da rede nacional, designadamente:

- no Corredor Internacional Sul, a continuação da construção da nova Linha entre Évora e Elvas;
- no Corredor Internacional Norte, a modernização da Linha da Beira Alta;
- no Corredor Norte/Sul, a modernização da Linha do Norte, entre Espinho e Gaia;

- nos corredores complementares, a eletrificação das Linhas do Oeste e do Algarve e intervenções na Linha de Cascais.

Estes investimentos ferroviários têm uma forte componente de cofinanciamento europeu, através do Portugal 2020 e do Mecanismo Interligar a Europa (MIE/CEF).

PNI 2030

Em 2024, avança a execução dos projetos incluídos no Programa Nacional de Investimentos 2030, de forma a assegurar os compromissos assumidos para a década 2020-2030.

Na sequência dos investimentos realizados no âmbito do programa Ferrovia 2020, essencialmente focados nas ligações internacionais para o transporte de mercadorias e na modernização e eletrificação de uma parte importante da rede ferroviária, a grande prioridade para o desenvolvimento da rede ferroviária na próxima década é a estruturação do eixo principal Norte-Sul da rede ferroviária, ao qual se ligam quase todas as restantes linhas.

Este eixo continua a enfrentar sérios problemas de congestionamento, que impedem, por um lado, o crescimento do transporte de mercadorias, e de competitividade, e por outro, o crescimento do tráfego de passageiros e um adequado desenvolvimento do mercado ferroviário.

Apenas assim se poderá tirar verdadeiro partido dos investimentos já efetuados nos Corredores Internacionais e, por outro, alcançar as metas de transferência modal do modo aéreo e rodoviário para o modo ferroviário previstas até 2030. Nesse sentido, estima-se que seja lançado, já no primeiro trimestre de 2024, o primeiro concurso público referente ao projeto de construção da nova linha ferroviária de alta velocidade que ligará as duas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Aquisição de material circulante

Em 2024, a CP – Comboios de Portugal, E.P.E. (CP), continua a apostar na melhoria dos serviços ferroviários de passageiros, com a aquisição de material circulante novo e a recuperação e modernização do material em circulação.

Mantém-se em execução o contrato estabelecido entre a CP e a Stadler para o fornecimento de 22 automotoras (12 automotoras bi-modo e 10 elétricas) para o serviço regional.

Em dezembro de 2021, a CP lançou um concurso para a aquisição de 117 novas automotoras, para os serviços urbanos de Lisboa e do Porto (62) e para os serviços regionais (55). A adjudicação deste procedimento prevê-se que ocorra ainda em 2023.

Em 2024, a CP lançará o concurso para aquisição de 14 comboios de alta velocidade, mais unidades opcionais.

Face ao aumento de material circulante ao serviço, manter-se-á a necessidade de continuar a ampliar a capacidade instalada de manutenção de material circulante, tanto da CP quanto do Metro do Porto. As oficinas de Guifões, em particular, continuarão a ser fundamentais para dar esta resposta, nomeadamente com a conclusão do Plano de Recuperação de Material Circulante, prevendo-se, em 2024, avançar na remodelação das carruagens adquiridas à RENFE. Em 2024, a CP prevê ainda a realização do projeto denominado «Comboio Português», mediante fabrico de um protótipo de comboio de produção nacional, com vista a aferir da sua viabilidade comercial, projeto este financiado por fundos europeus.

1.1. Implementação do Sistema de Mobilidade do Mondego

Este sistema, além de repor o serviço interurbano entre os três municípios, Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, melhorará muito a acessibilidade dentro da cidade de Coimbra. A cidade passará a contar com duas linhas de atravessamento, em canal segregado do tráfego rodoviário, com serviços frequentes e rápidos ao longo de todo o dia.

Em 2024 iniciar-se-á a primeira fase da operação do Sistema de Mobilidade do Mondego, no troço suburbano Serpins - Alto de São João e no troço urbano Alto de São João - Portagem.

A concretização da primeira fase da operação, numa extensão de 36 km, inclui as duas empreitadas de infraestruturas envolvidas, o Parque de Material e Oficinas, bem como os fornecimentos do material circulante (cerca de 35 autocarros elétricos articulados), dos sistemas telemáticos, da bilhética, dos sistemas de carregamento de energia e dos abrigos. Em simultâneo, deverá ser disponibilizado um tarifário integrado, o qual permitirá aos passageiros a utilização de qualquer operador de transporte coletivo da região.

Prosseguem as obras na infraestrutura, no troço urbano Portagem - Coimbra B, assim como na Linha do Hospital, entre a Avenida Aeminium e o Hospital Pediátrico e no atravessamento da Baixa da cidade de Coimbra.

1.2. Recuperação e expansão da rede rodoviária

Mantendo o foco no cumprimento dos compromissos assumidos, em 2024 destacam-se, pelo seu contributo na contínua construção de um território coeso e competitivo, o investimento em infraestruturas rodoviárias de ligação às redes principais, nomeadamente à rede de alta capacidade, ligação a áreas de acolhimento empresarial e ligação transfronteiriça, com especial foco nos projetos rodoviários incluídos quer no Plano de Recuperação e Resiliência quer na Resolução do Conselho de Ministros nº 46-A/2021, e que já se encontravam previstos no Programa de Valorização de Áreas Empresariais, na Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço e no Programa Nacional de Investimentos 2030:

- Conclusão do troço Maia-Trofa e construção do troço Trofa-Santana da variante à EN14, incluindo a nova ponte sobre o Rio Ave, dando continuidade às intervenções já realizadas na Maia e em Vila Nova de Famalicão, de forma a adequar a via à capacidade necessária e reduzir tempos de percurso, situações de congestionamento e, conseqüentemente, a emissão de poluentes atmosféricos e gases com efeito de estufa;
- Aumento da capacidade do IP8 na ligação entre Sines, e o seu porto, à A2, através do aumento do número de vias por sentido deste itinerário principal até ao nó da A2 em Grândola, e requalificação do troço entre Santa Margarida do Sado e Beja, incluindo a construção das variantes aos núcleos urbanos de Figueira de Cavaleiros e Beringel, contribuindo para o desenvolvimento do Porto de Sines, para a transferência modal de mercadorias para a ferrovia e para melhoria das condições de segurança e de circulação rodoviária;
- Construção e melhoria das acessibilidades rodoviárias às áreas de acolhimento empresarial de Mundão (Viseu), Riachos, Camporês (Ansião), Cabeça da Porca (Felgueiras), Rio Maior, Campo Maior, Aljustrel, entre outras, alavancando a entrada e saída de mercadorias de forma eficiente e a redução dos custos de contexto das empresas;
- Construção do troço da Via do Tâmega variante a Celorico de Basto, dando continuidade à intervenção já realizada na ligação de Mondim de Basto a Celorico de Basto e à EN210;
- Conclusão do corredor do IC35 entre Penafiel e Entre-os-Rios e entre Sever do Vouga e a A25, numa extensão total de cerca de 25 km;
- Construção do IC31 entre a A23 em Castelo Branco e a fronteira com Espanha, em Termas de Monfortinho, contribuindo para o desenvolvimento dos territórios do interior e para a coesão nacional e transfronteiriça. Este corredor aproxima a Beira Baixa à Extremadura espanhola e assegura uma interligação com a rede rodoviária espanhola, muito especialmente com a EXA1 (autovia espanhola que atualmente termina em Moraleja, a cerca de 20km da fronteira, e cuja conclusão será articulada com o Reino de Espanha).

Salienta-se ainda a continuação do investimento na duplicação do IP3 entre Coimbra e Viseu, projeto de grande relevância estrutural para a conectividade e a coesão territorial, com o início da obra no troço entre Santa Comba Dão e Viseu, com registo de maior sinistralidade.

TELECOMUNICAÇÕES E CONETIVIDADE DIGITAL

Cabos submarinos e infraestruturas de dados

O Governo pretende reforçar o posicionamento geoestratégico de Portugal no âmbito da conetividade internacional e infraestruturas de dados com o desenvolvimento de uma estratégia para a conetividade e as infraestruturas de dados. Neste sentido, foi já publicado um despacho cujo objetivo é mandar diversas entidades para desenvolver um conjunto de ações tendentes a agilizar o licenciamento, a instalação e a reparação de cabos submarinos em Portugal e dos serviços associados, como a conetividade nacional e o investimento em centros de dados. Com esta aposta, pretende-se suportar quer o desenvolvimento de indústrias tecnológicas e a localização de empresas de base tecnológica em Portugal, quer a respetiva criação de emprego qualificado, contribuindo de forma decisiva para a transformação digital da sociedade e da economia e para melhorar a competitividade portuguesa na economia digital global.

A atração de investimento estrangeiro na amarração de cabos submarinos internacionais, aumentando a resiliência das comunicações e fomentando o investimento em centros de dados, é também uma prioridade do Governo em matéria de conetividade digital. Estas ligações internacionais complementarão as ligações nacionais, assinalando-se em particular o início da instalação da componente marítima do Atlantic CAM, que irá substituir o atual sistema que assegura as comunicações eletrónicas entre Portugal Continental e as Regiões Autónomas. Esta nova infraestrutura

permitirá ainda um reforço das iniciativas no âmbito da investigação, através da implementação de uma componente SMART nos novos cabos submarinos (sensorização e tratamento de dados), conferindo uma componente estratégica em várias dimensões, como a defesa e a segurança nacionais.

Este foco tem dado já os seus frutos, com o anúncio da amarração, em Portugal, de um novo cabo submarino da Google entre os Estados Unidos e a Europa.

Redes de comunicações eletrónicas capacidade muito elevada

O Governo pretende garantir o acesso de toda a população a redes de comunicações eletrónicas capacidade muito elevada, tendo como propósito assegurar a cobertura de todo o território nacional, garantindo a cobertura de todos os agregados familiares por uma rede gigabit. Tal objetivo encontra-se alinhado com as «Orientações para a Digitalização até 2030: a via europeia para a Década Digital», de 9 de março de 2021, através do qual a Comissão Europeia estabelece o objetivo de cobertura, até 2030, de todos os agregados familiares europeus por uma rede Gigabit e de todas as áreas povoadas por 5G. Para atingir este desiderato, e não sendo previsível a cobertura, unicamente através da iniciativa privada, das áreas ainda não cobertas por redes de capacidade muito elevada (“áreas brancas”), é necessária uma intervenção pública, em complemento ao investimento privado, na forma de assistência financeira à instalação, gestão, exploração e manutenção destas redes.

Neste sentido, o Governo encontra-se a preparar procedimentos concursais para a instalação, exploração e manutenção de redes de capacidade muito elevada nas “áreas brancas”.

INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS E AEROPORTUÁRIAS

O Governo, em 2024, pretende impulsionar os portos comerciais e o setor da aviação, sem nunca esquecer a relevância do transporte coletivo. Assim:

Infraestruturas Aeroportuárias

Considerando os significativos constrangimentos existentes atualmente no Aeroporto Humberto Delgado (AHD), torna-se premente implementar diversas medidas, que passam pela reorganização do tráfego aéreo de forma mais eficiente e pela promoção de uma coordenação operacional eficaz, que permita uma melhoria e uma maior eficiência do AHD, considerando que esta infraestrutura terá de ser mantida até uma nova solução para a expansão aeroportuária da região de Lisboa ser decidida e concretizada.

Estão igualmente a ser encetados procedimentos para concretizar melhorias estruturais no AHD, que passam pela deslocalização da área militar de Figo Maduro (AT1) e a utilização dessa área para a operação civil.

Valorizando o tecido aeroportuário nacional, estão também a ser tomadas medidas com vista à migração da aviação executiva do AHD para o Aeródromo Municipal de Cascais, procurando a resultante melhoria do AHD, mas também a especialização do Aeródromo Municipal de Cascais e apostar na migração do tráfego de formação, tão importante para a continuidade da aviação nacional, do Aeródromo Municipal de Cascais para os demais aeródromos nacionais espalhados pelo país, procurando a dinamização desses polos aeroportuários e reforçar a coesão territorial.

Do ponto de vista ambiental, no setor da aviação estão a ser efetuadas diligências que pretendem garantir que a indústria da aviação elétrica dê os primeiros passos em Portugal, pretendendo-se também incentivar a utilização de combustíveis renováveis de origem não biológica e combustíveis de carbono reciclado.

Em 2024, prevê-se ser iniciado o contrato para a prestação de serviços aéreos regulares, nas rotas não liberalizadas entre o continente e a Região Autónoma dos Açores, e entre esta e a Região Autónoma da Madeira,

TAP

Os resultados dos últimos trimestres d TAP evidenciam que esta é uma empresa sólida, em crescimento, sustentável, dando uma boa perspetiva para o processo de reprivatização da empresa, que se prevê finalizar em 2024. Pretende-se alienar pelo menos 51% do capital da empresa, reservando até 5% para os trabalhadores.

Novo Aeroporto

A Comissão Técnica Independente (CTI) deverá entregar o relatório final no final de 2023, habilitando assim o Governo a tomar uma decisão.

Infraestruturas portuárias

Considerando que o setor portuário nacional compete com regimes jurídicos externos, cada vez mais concorrenciais que permitem prazos de concessão mais adequados à captação de mais e melhor investimento, importa gerar valor acrescentado à economia nacional. A duração das concessões portuárias - atualmente 30 anos - tem um efeito direto no desenvolvimento e na atratividade da captação de investimento, importando, por isso, assegurar a competitividade dos portos portugueses nesta matéria.

Neste sentido, o Governo está a ultimar o pacote “Reforma Portos”, no qual se prevê uma profunda reforma legislativa do setor, cujo enquadramento legal data dos anos 90. A criação de um novo quadro normativo para o setor portuário vai assegurar uma simplificação legislativa e estabelece um ordenamento transparente, harmonizado, sustentável e flexível, garantindo a competitividade dos portos nacionais face aos demais portos europeus.

O “Reforma Portos” assenta na aprovação de dois diplomas essenciais:

- Orientações Estratégicas para o Setor Portuário do Continente – Horizonte 2033;

Regime Jurídico Aplicável ao Setor Portuário, designadamente o funcionamento e a organização dos portos comerciais nacionais – em que se prevê o aumento do prazo das concessões portuárias para 75 anos;

As Orientações Estratégicas para o Setor Portuário do Continente – Horizonte 2033 assentam nos seguintes eixos estratégicos: transição energética e a sustentabilidade, crescimento e diversificação da atividade portuária, reforço da conectividade e da intermodalidade, digitalização, automação e inovação, e valorização e melhoria da capacitação dos trabalhadores.

Tendo em consideração o enorme potencial de Portugal para a produção de energia renovável e as metas ambiciosas definidas neste domínio, bem como as alterações do contexto geopolítico, os portos nacionais têm hoje todas as condições para se posicionarem como um *hub* de *bunkering* de combustíveis de origem renovável.

Para além disso, face às metas preconizadas no Plano Nacional de Energia e Clima para a instalação de uma capacidade de 2 GW de energia eólica offshore até 2030, torna-se premente concretizar investimento público no setor portuário nacional, que será determinante para a fase de desenvolvimento, construção e manutenção dos parques eólicos, bem como para a implementação da cadeia de valor desta indústria.

