

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
N.º Único	CEIOP 630495
Entrada/Saída n.º	238
Data	22/4/2019

Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão de Economia,  
Inovação e Obras Públicas  
Deputado Hélder Amaral

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		N.º: 1222 ENT.: 2024 PROC. N.º:	22/04/2019

**ASSUNTO:** Solicitação de informações ao Governo sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030

Encarrega-me o Secretário de Estado Adjunto e dos Assuntos Parlamentares de junto enviar, conforme solicitado pelo Gabinete do Senhor Ministro das Infraestruturas e da Habitação, através do ofício n.º 958/2019, datado de 18 de abril, cuja cópia segue em anexo, a resposta ao pedido de informação sobre o assunto mencionado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete



Catarina Gamboa



Exma. Senhora  
Dr.ª Catarina Gamboa  
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário  
De Estado Adjunto e dos Assuntos Parlamentares  
Palácio de São  
1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		N.º: 958/2019 ENT.: PROC. N.º: 16/2019	18-04-2019

**ASSUNTO:** Solicitação de informações ao Governo sobre o Programa Nacional de Investimentos 2030

Na sequência da solicitação do Gabinete do Senhor Secretário de Estado Adjunto e dos Assuntos Parlamentares, de 15 de março, relativa aos Requerimentos n.º 126 a n.º 177, formulado pelos Senhores Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata (PSD), encarrega-me o Senhor Ministro das Infraestruturas e da Habitação de transmitir o seguinte:

**1) DESCRIÇÃO DAS INTERVENÇÕES INCLuíDAS NOS PROJETOS E PROGRAMAS DE INVESTIMENTO E CRITÉRIOS DE SELEÇÃO**

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (“PNI 2030”) tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década e décadas vindouras.

Neste sentido, o PNI 2030 é um documento estratégico de planeamento de longo prazo, de investimentos infraestruturais, incidindo sobre os setores da mobilidade e transportes, do ambiente, energia e do regadio, fatores-chave para a competitividade externa e coesão interna do nosso país, e para a descarbonização da sociedade e para a transição energética.

No que concerne à metodologia adotada na identificação dos investimentos incluídos no PNI 2030, importa referir o seguinte:

- Numa primeira fase, procedeu-se à definição dos desígnios estratégicos a endereçar pelo PNI 2030, bem como dos eixos estratégicos de cada área temática, em linha e coerência estratégica com a Estratégia para o Portugal 2030;
- Numa segunda fase, procedeu-se à identificação dos projetos e programas de investimento a incluir no PNI 2030, por área setorial, através do envolvimento das áreas governativas competentes e das entidades da Administração Pública e do Setor Empresarial do Estado tuteladas, tendo em consideração o diagnóstico efetuado, os constrangimentos existentes, o levantamento das tendências e os desígnios/eixos estratégicos a endereçar;



- Simultaneamente, foi realizado um processo de auscultação pública, que incluiu a realização de 10 sessões temáticas e regionais e a disponibilização de um sítio institucional criado para o efeito (<https://www.portugal2030.pt/sobre-pni2030/>);
- Por último, procedeu-se à revisão dos projetos e programas de investimento identificados na fase 2 com base nos contributos recebidos na auscultação pública realizada.

A metodologia utilizada é ilustrada de forma resumida na figura seguinte:



Os eixos estratégicos identificados para cada área temática foram definidos em função dos diagnósticos setoriais efetuados, tendências consensualizadas e designios estratégicos a atingir com o PNI 2030.

No âmbito das áreas temáticas dos «Transportes e Mobilidade» e da «Energia», os investimentos considerados no PNI2030 endereçam os seguintes eixos estratégicos setoriais:

- Transportes e Mobilidade:
  - Acessibilidade equitativa (reforço da rede do sistema de mobilidade no território nacional, no sentido da promoção da equidade de acesso);
  - Conectividade alargada (alargar a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra e intermodais);
  - Mobilidade inteligente (promoção e implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade);
  - Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica (impulsionar a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes);
  - Infraestruturas e equipamentos resilientes (robustecer as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência);
- Energia:
  - Neutralidade carbónica (colocar o país numa trajetória de neutralidade carbónica, através da descarbonização e melhoria da eficiência do sistema energético);
  - Infraestruturas e equipamentos resilientes (reforçar, modernizar e otimizar as infraestruturas e desenvolver as interligações, assegurando a segurança no abastecimento e a flexibilidade no sistema);



- Sistemas inteligentes (promover soluções inovadoras e tecnologias de futuro aplicadas à energia).

No que se refere à tipologia de investimentos considerados no PNI 2030 importa, também, referir a distinção entre «projetos de investimento» e «programas de investimento». Na generalidade das áreas temáticas foram definidos «programas de investimento» que consistem num conjunto de «projetos de investimento» com naturezas e propósitos semelhantes.

Os programas de investimento materializar-se-ão em subprojectos, tendo os mesmos sido identificados no PNI 2030 sempre que a maturidade dos estudos realizados, até ao momento da elaboração do referido Programa Nacional, foi considerada suficiente. Nos casos em que se optou por não discriminar subprojectos considerou-se que seria necessário: (i) executar estudos prévios e/ou complementares que habilitem a tomada de decisão; (ii) a articulação e concertação com as entidades da Administração Pública local, em linha com o processo de descentralização de competências, como por exemplo as relativas à Autoridade de Transportes para os municípios e para as áreas metropolitanas desencadeado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho; (iii) a articulação e concertação com outros *stakeholders* relevantes.

No Anexo I apresenta-se, de forma detalhada, os projetos e programas de investimento considerados nas áreas temáticas abrangidas pelos requerimentos recebidos, o seu âmbito, a descrição da tipologia de subprojectos (quando aplicável) e a explicitação dos critérios de seleção.

## 2) ESTADO DE MATURAÇÃO

Tal como referido anteriormente, o PNI 2030 é um documento de natureza estratégica, de planeamento de longo prazo, pelo que não inclui informação detalhada do estado de maturidade de cada investimento, importando salientar que os investimentos previstos no PNI2030 terão um período de execução compreendido entre 2021 e 2030.

## 3) CRONOGRAMA FINANCEIRO

Na sequência da resposta apresentada à questão anterior, importa, mais uma vez, salientar que o PNI 2030 é um documento de natureza estratégica, de planeamento de longo prazo, pretendendo-se definir a estimativa orçamental do investimento previsto para cada projeto ou programa de investimento.

Não obstante, o período previsto para a execução dos investimentos identificados nos requerimentos formulados pelo Grupo Parlamentar do PSD é apresentado no Anexo II.

## 4) FUNDAMENTAÇÃO DA ESTIMATIVA FINANCEIRA

As estimativas financeiras que fundamentam os investimentos incluídos no PNI 2030 têm como fonte as entidades da Administração Pública central e do Setor Empresarial do Estado com competências nas respetivas áreas temáticas.

## 5) FONTES DE FINANCIAMENTO

A definição das fontes de financiamento previstas para os investimentos identificados no PNI 2030 compreendeu a análise e a identificação dos promotores dos investimentos, por eixo temático.

Esta análise permitiu, desde logo, identificar os diferentes agentes e atores, i.e., a Administração Pública, o Setor Empresarial do Estado (não reclassificado) e o Setor Privado.



Com base na alocação dos investimentos por agentes e atores, foi possível proceder a uma estimativa das diversas fontes de financiamento que se detalham no Anexo II, em particular no que se refere aos investimentos a promover pela Administração Pública.

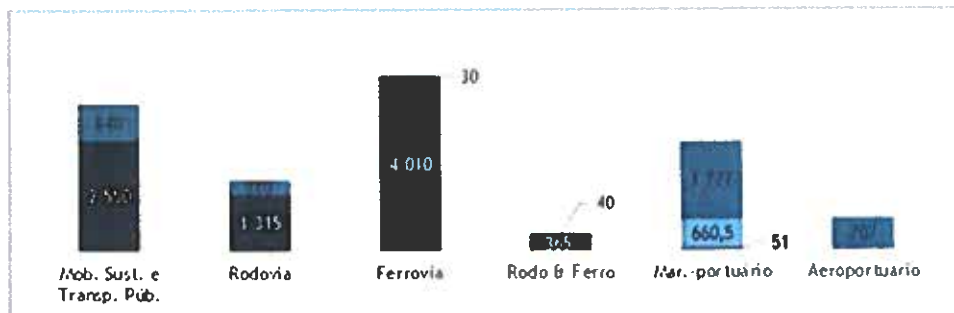
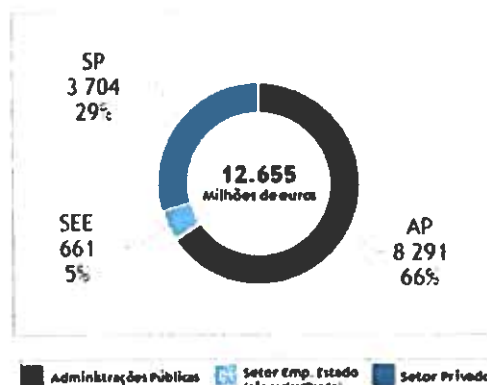
Importa, por último, referir que dada a natureza estratégica do PNI 2030, não foi possível, nesta fase, detalhar o grau de compromisso associado a cada fonte de financiamento considerada. Aliás, no caso dos fundos europeus associados ao próximo Quadro Financeiro Plurianual (2021-27), cujo envelope financeiro ainda não foi definido, pretende-se que o PNI 2030 suporte as suas negociações e, posteriormente, constitua um dos elementos de programação estratégica para o investimento em infraestruturas de transporte e mobilidade, da energia, do ambiente e do regadio.

Não obstante, no que concerne à quantificação dos Fundos Europeus, assumiu-se o cenário conservador de alinhamento com o atual Quadro Financeiro Plurianual (2014-2020).

Face ao exposto, importa referir o seguinte, por área temática:

▪ Transportes e Mobilidade:

- As entidades da Administração Pública são, globalmente, os promotores mais expressivos do investimento a realizar. É de realçar, neste aspeto, a IP - Infraestruturas de Portugal, empresa pública (reclassificada para efeitos de inclusão no Orçamento do Estado), a quem cabe a responsabilidade de uma parte significativa das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias nacionais.
- O Setor Privado apresenta uma participação relevante na promoção de investimentos, estimando-se, inclusivamente, o principal responsável pela realização de investimentos nos subsectores marítimo portuário e aeroportuário.



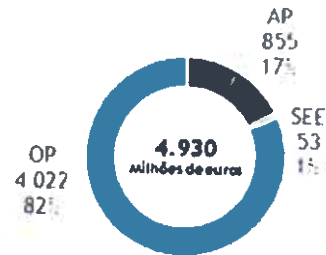


# REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DAS INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO

## ▪ Energia:

- O Setor Privado será, globalmente, o promotor do investimento nesta área com especial relevância para os setores das redes e de produção.
- As entidades da Administração Pública principal responsabilidade a promoção investimento no setor da eficiência



principal temática, de reforço terão como de energética.



Redes



Reforço da produção



Eficiência energética

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe de Gabinete,

(Marina Gonçalves)

# PNI 2030

## Anexo I.1 - Mobilidade e Transportes | Mobilidade sustentável e transportes públicos

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
MTP1	DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS DE TRANSPORTES COLETIVOS EM SÍTIO PRÓPRIO NA AML	Desenvolver a oferta de transportes públicos de passageiros que conduza à redução da dependência do transporte individual e à descarbonização da sociedade.	Este Programa integra a seguinte tipologia de intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar sistemas de transportes públicos de elevada capacidade, nomeadamente sistemas tipo BRT, Metro Bus ou outros que se revelem economicamente viáveis, que permitam dotar zonas urbanas e suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa e do Porto e de cidades com mais de 100 mil habitantes de soluções de transportes urbanos de alta capacidade ou de capacidade elevada;</li> <li>• Modernizar e adaptar as vias de circulação de modo a dar prioridade ao transporte público nos acessos aos principais centros urbanos, incluindo a modernização de equipamentos de apoio à gestão e exploração;</li> <li>• Instalação de corredores BUS/VAO, com base em critérios de viabilidade e de tráfego, designadamente através de intervenções na A5 e na A28.</li> </ul>	<p>Nesta fase, optou-se por não discriminar as verbas afeitas à promoção da mobilidade sustentável e do transporte público a projetos concretos, na medida em que estas decisões têm que ser tomadas em sintonia com o processo de descentralização de competências de Autoridade de Transportes para os municípios e para as áreas metropolitanas, desencadeado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.</p> <p>Paralelamente, esta opção de não vinculação das verbas a projetos previstos no PNI 2030 permite o desenvolvimento dos estudos necessários à fundamentação das prioridades de investimento e à concentração dessas prioridades no seio das áreas metropolitanas e comunidades (inter)municipais.</p>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento;</li> <li>• Aumento da procura de passageiros nos transportes públicos;</li> <li>• Redução do número de veículos individuais.</li> </ul>
MTP2	DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS DE TRANSPORTES COLETIVOS EM SÍTIO PRÓPRIO NA AMP	Desenvolver a oferta de transportes públicos de passageiros que conduza à redução da dependência do transporte individual e à descarbonização da sociedade.	Este Programa integra a seguinte tipologia de intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar sistemas de transportes públicos de elevada capacidade, nomeadamente sistemas tipo BRT, Metro Bus ou outros que se revelem economicamente viáveis, que permitam dotar zonas urbanas e suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa e do Porto e de cidades com mais de 100 mil habitantes de soluções de transportes urbanos de alta capacidade ou de capacidade elevada;</li> <li>• Modernizar e adaptar as vias de circulação de modo a dar prioridade ao transporte público nos acessos aos principais centros urbanos, incluindo a modernização de equipamentos de apoio à gestão e exploração;</li> <li>• Instalação de corredores BUS/VAO, com base em critérios de viabilidade e de tráfego, designadamente através de intervenções na A5 e na A28.</li> </ul>	<p>Nesta fase, optou-se por não discriminar as verbas afeitas à promoção da mobilidade sustentável e do transporte público a projetos concretos, na medida em que estas decisões têm que ser tomadas em sintonia com o processo de descentralização de competências de Autoridade de Transportes para os municípios e para as áreas metropolitanas, desencadeado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.</p> <p>Paralelamente, esta opção de não vinculação das verbas a projetos previstos no PNI 2030 permite o desenvolvimento dos estudos necessários à fundamentação das prioridades de investimento e à concentração dessas prioridades no seio das áreas metropolitanas e comunidades (inter)municipais.</p>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento;</li> <li>• Aumento da procura de passageiros nos transportes públicos;</li> <li>• Redução do número de veículos individuais.</li> </ul>
MTP3	DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS DE TRANSPORTES COLETIVOS EM CIDADES COM MAIS DE 100.000 HABITANTES	Desenvolver a oferta de transportes públicos de passageiros que conduza à redução da dependência do transporte individual e à descarbonização da sociedade.	Este Programa integra a seguinte tipologia de intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar sistemas de transportes públicos de elevada capacidade, nomeadamente sistemas tipo BRT, Metro Bus ou outros que se revelem economicamente viáveis, que permitam dotar zonas urbanas e suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa e do Porto e de cidades com mais de 100 mil habitantes de soluções de transportes urbanos de alta capacidade ou de capacidade elevada;</li> <li>• Modernizar e adaptar as vias de circulação de modo a dar prioridade ao transporte público nos acessos aos principais centros urbanos, incluindo a modernização de equipamentos de apoio à gestão e exploração;</li> <li>• Instalação de corredores BUS/VAO, com base em critérios de viabilidade e de tráfego, designadamente através de intervenções na A5 e na A28.</li> </ul>	<p>Nesta fase, optou-se por não discriminar as verbas afeitas à promoção da mobilidade sustentável e do transporte público a projetos concretos, na medida em que estas decisões têm que ser tomadas em sintonia com o processo de descentralização de competências de Autoridade de Transportes para os municípios e para as áreas metropolitanas, desencadeado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.</p> <p>Paralelamente, esta opção de não vinculação das verbas a projetos previstos no PNI 2030 permite o desenvolvimento dos estudos necessários à fundamentação das prioridades de investimento e à concentração dessas prioridades no seio das áreas metropolitanas e comunidades (inter)municipais.</p>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento;</li> <li>• Aumento da procura de passageiros nos transportes públicos;</li> <li>• Redução do número de veículos individuais.</li> </ul>
MTP4	CONSOLIDAÇÃO DA REDE DE METRO LIGEIRO DO PORTO	Descarbonização do setor dos transportes, promovendo a mobilidade na área metropolitana do Porto e de Lisboa e a repartição modal a favor dos transportes públicos.	Inclui intervenções que permitam: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforçar a oferta e expansão das redes em ambas as áreas metropolitanas, para zonas densamente povoadas e onde a procura justifique tais investimentos, garantindo ofertas de transporte público mais eficientes, atrativas e sustentáveis;</li> <li>• Modernizar os sistemas e equipamentos de apoio à exploração;</li> <li>• Adaptar as estações, garantindo condições de acessibilidade para todos.</li> </ul>	<p>No que se refere aos investimentos a levar a cabo pelo Metropolitano de Lisboa, E.P.E., e pela Metro do Porto, S.A., empresas públicas sob tutela do Estado, pretende-se consensualizar os projetos de consolidação das redes metropolitanas com as respetivas áreas metropolitanas, tendo em conta a racionalidade dos investimentos em termos de adequação do modo ao perfil de procura e de viabilidade económico-financeira.</p>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento;</li> <li>• Aumento da procura de passageiros nos transportes públicos;</li> <li>• Redução do número de veículos individuais.</li> </ul>
MTP5	CONSOLIDAÇÃO DA REDE DE METRO-POLITANO DE LISBOA	Descarbonização do setor dos transportes, promovendo a mobilidade na área metropolitana do Porto e de Lisboa e a repartição modal a favor dos transportes públicos.	Inclui intervenções que permitam: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforçar a oferta e expansão das redes em ambas as áreas metropolitanas, para zonas densamente povoadas e onde a procura justifique tais investimentos, garantindo ofertas de transporte público mais eficientes, atrativas e sustentáveis;</li> <li>• Modernizar os sistemas e equipamentos de apoio à exploração;</li> <li>• Adaptar as estações, garantindo condições de acessibilidade para todos.</li> </ul>	<p>No que se refere aos investimentos a levar a cabo pelo Metropolitano de Lisboa, E.P.E., e pela Metro do Porto, S.A., empresas públicas sob tutela do Estado, pretende-se consensualizar os projetos de consolidação das redes metropolitanas com as respetivas áreas metropolitanas, tendo em conta a racionalidade dos investimentos em termos de adequação do modo ao perfil de procura e de viabilidade económico-financeira.</p>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento;</li> <li>• Aumento da procura de passageiros nos transportes públicos;</li> <li>• Redução do número de veículos individuais.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.1 - Mobilidade e Transportes | Mobilidade sustentável e transportes públicos

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
MTP6	DESCARBONIZAÇÃO DA LOGÍSTICA URBANA	Implementar soluções inovadoras no processo logístico em contexto urbano, contribuindo para a descarbonização da sociedade e para a melhoria da circulação rodoviária.	Inclui intervenções que permitam: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover a criação de centros de micro logística e de sistemas de gestão de acesso de veículos pesados aos centros urbanos;</li> <li>• Incentivar a aquisição de veículos ligeiros de mercadorias elétricos na logística urbana "last mile", que permitam servir as necessidades de micro logística.</li> </ul>	<p>Nesta fase, optou-se por não discriminar as verbas afetadas à promoção da mobilidade sustentável e do transporte público a projetos concretos, na medida em que estas decisões têm que ser tomadas em sintonia com o processo de descentralização de competências de Autoridade de Transportes para os municípios e para as áreas metropolitanas, desenhado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.</p> <p>Paralelamente, esta opção de não vinculação das verbas a projetos previstos no PNI 2030 permite o desenvolvimento dos estudos necessários à fundamentação das prioridades de investimento e à concertação dessas prioridades no seio das áreas metropolitanas e comunidades (inter)municipais.</p>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento;</li> <li>• Redução do número de veículos pesados.</li> </ul>
MTP7	PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ELÉTRICA	Massificar a utilização do veículo elétrico, contribuindo para a descarbonização da sociedade.	Inclui intervenções que permitam: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Expandir a rede de pontos de carregamento rápidos (PCR) a âmbito nacional, acessível aos utilizadores em regime de universalidade e equidade;</li> <li>• Promover a instalação de pontos de carregamento em edifícios e incentivar a aquisição de veículos elétricos por particulares</li> </ul>		<p>O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados à redução de emissões de GEE.</p>
MTP8	PROMOÇÃO DA REDE NACIONAL DE INTERCONEXÃO CICLÁVEL	Incrementar a utilização da bicicleta como modo de transporte capaz de ser utilizado em deslocações quotidianas de todo o tipo, contribuindo para a descarbonização da sociedade.	Inclui intervenções que permitam: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Complementar as redes cicláveis urbanas de iniciativa municipal através de troços de ligação intermunicipais, no sentido de disponibilizar opções de deslocação em bicicleta, assentes em critérios funcionais e de densidade populacional, não determinados pelos limites administrativos dos territórios;</li> <li>• Incentivar a consolidação da rede nacional de ciclovias.</li> </ul>		<p>O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução do número de veículos individuais.</li> </ul>



# PNI 2030

## Anexo I.1 - Mobilidade e Transportes | Mobilidade sustentável e transportes públicos

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
MTP9	PROMOÇÃO DE SOLUÇÕES INOVADORAS E INTELIGENTES DE MODALIDADE URBANA	Fomentar soluções inovadoras e inteligentes que promovam a utilização multimodal e que fomentem a descarbonização das cidades.	Inclui intervenções que permitam: <ul style="list-style-type: none"><li>• Apoiar a intermodalidade, através de soluções de integração operacional, física (ex. interfaces), tarifária (ex. bilhética integrada) e de mobilidade inteligente;</li><li>• Promover sistemas de gestão de circulação e de estacionamento e plataformas de integração da informação urbana;</li><li>• Incentivar a criação de zonas sem trânsito ou de acalmia de trânsito e zonas emissões zero;</li><li>• Melhorar as condições de acesso universal aos sistemas de transportes públicos;</li><li>• Dinamizar ações tendentes à alteração de comportamentos dos cidadãos e à capacitação das autoridades de transportes para promoção de uma nova cultura de mobilidade sustentável.</li></ul>	Nesta fase, optou-se por não discriminar as verbas afetas à promoção da mobilidade sustentável e do transporte público a projetos concretos, na medida em que estas decisões têm que ser tomadas em sintonia com o processo de descentralização de competências de Autoridade de Transportes para os municípios e para as áreas metropolitanas, desencadeado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.  Paralelamente, esta opção de não vinculação das verbas a projetos previstos no PNI 2030 permite o desenvolvimento dos estudos necessários à fundamentação das prioridades de investimento e à concertação dessas prioridades no seio das áreas metropolitanas e comunidades (inter)municipais.	O racional de priorização das diversas intervenções terá em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"><li>• Redução de emissões de GEE;</li><li>• Redução da sinistralidade e congestionamento;</li><li>• Aumento da procura de passageiros nos transportes públicos;</li><li>• Redução do número de veículos individuais.</li></ul>

# PNI 2030

## Anexo I.2 - Mobilidade e Transportes | Ferrovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
F1	PROGRAMA DE REFORÇO DA CAPACIDADE E AUMENTO DE VELOCIDADES NO EIXO PORTO-LISBOA	Reduzir o tempo de trajeto entre Porto e Lisboa, aumentando a qualidade dos serviços de Longo Curso e libertar a capacidade na linha do Norte para o tráfego suburbano e de mercadorias.	Inclui intervenções que visem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da capacidade e prestação da via, através da segregação de tráfegos rápidos e lentos;</li> <li>• Construção de variantes e vias (reversíveis) que permitam aumentar as velocidades máximas de circulação.</li> </ul>	Este Programa integra as seguintes intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Troço Cacia-Gaia: instalação de um novo canal de altas prestações em via dupla para permitir a segregação de tráfegos rápidos e lentos;</li> <li>• Troço Soure-Coimbra-Mealhada: Construção de uma nova via dupla de altas prestações para permitir a segregação de tráfegos rápidos e lentos;</li> <li>• Troço Vale de Santarém – Entroncamento: Construção da variante e aumento da velocidade máxima de circulação entre Santarém e Entroncamento;</li> <li>• Troço Alverca-Azambuja: Construção de uma 3ª via reversível entre Alverca e Castanheira do Ribatejo e instalação de via quádrupla entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja.</li> </ul>	O racional de priorização das diversas intervenções tem em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento;</li> <li>• Indução da procura, quer no segmento de passageiros, quer de mercadorias.</li> </ul>
F2	PROGRAMA DE SEGURANÇA FERROVIÁRIA, RENOVACÃO E REABILITAÇÃO E REDUÇÃO DE RUIDO	Melhorar as condições de segurança e circulação, reduzir os custos operacionais e cumprir o quadro legal em vigor relativamente à exposição da população a níveis elevados de ruído.	Inclui intervenções que visem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Supressão e melhoria da segurança em passagens de nível e atravessamentos em estação;</li> <li>• Instalação de sistemas de rádio comunicações em veículos ferroviários;</li> <li>• Desenvolvimento do sistema de análise de risco e de robustez do sistema ferroviário;</li> <li>• Renovação e a reabilitação da RFN;</li> <li>• Aumento da extensão da rede equipada com travessas preparadas para bitola interoperável;</li> <li>• Implementação de medidas mitigadoras de ruído, nas zonas próximas das grandes infraestruturas ferroviárias, com impacto ao nível das emissões sonoras;</li> <li>• Readaptação da infraestrutura para níveis de qualidade e desempenho adequados, tomando-a mais eficiente.</li> </ul>	As intervenções específicas a concretizar no âmbito deste Programa serão materializadas num plano de ação a desenvolver pela IP.	O racional de priorização das diversas intervenções tem em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução da sinistralidade</li> <li>• Redução dos níveis de exposição ao ruído</li> <li>• Manutenção dos níveis de qualidade dos ativos.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.2 - Mobilidade e Transportes | Ferrovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
F3	PROGRAMA DE SINALIZAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO ERTMS/ETCS + GSM-R	Assegurar a interoperabilidade ferroviária com a rede Espanhola e Europeia e com o material circulante dos operadores, incrementando a capacidade e as funcionalidades essenciais para a exploração ferroviária.	Inclui intervenções que visem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Migração para o Sistema ERTMS/ETCS+GSM-R com vista ao cumprimento do requisito de implantação do ERTMS e de promoção da interoperabilidade da Rede Ferroviária Nacional, a instalar na Rede Core enquanto parte da RTE-T e ao estabelecimento de interligações entre as redes de transportes nacionais de forma eficiente e sustentável;</li> <li>• Garantir ainda a necessidade de atualização e/ou substituição dos encravamentos de sinalização elétrica e eletrónica de forma a garantir a interligação com o ETCS.</li> </ul>	As intervenções preconizadas neste Programa incidem nas seguintes linhas: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minho;</li> <li>• Douro;</li> <li>• Norte;</li> <li>• Oeste;</li> <li>• Leste;</li> <li>• Sintra;</li> <li>• Cintura;</li> <li>• Sul;</li> <li>• Alentejo;</li> <li>• Ramal de Alfaielos;</li> <li>• CCO do Porto e de Lisboa.</li> </ul>	O racional de priorização das diversas intervenções tem em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento.</li> </ul>
F4	PROGRAMA DE ELETRIFICAÇÃO E REFORÇO DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL	Reforçar a capacidade e eliminar estrangulamentos da Rede Ferroviária Nacional, alargando a extensão eletrificada e dotada de sistemas de controlo, comando e sinalização interoperáveis e permitindo o cruzamento de comboios até 750 m de comprimento.	Inclui intervenções que visem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alargar a extensão eletrificada da RFN;</li> <li>• Aumentar a capacidade da RFN;</li> <li>• Reforçar a densidade da RFN.</li> </ul>	Este Programa contempla, a título indicativo e preliminar, as seguintes intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eletrificação do troço Régua-Pinhão-Pocinho da linha do Douro;</li> <li>• Eletrificação e instalação de sistemas de sinalização e telecomunicações no troço Caldas da Rainha-Lourçal da linha do Oeste;</li> <li>• Duplicação do ramal de Alfaielos, permitindo o cruzamento de comboios até 750 m de comprimento;</li> <li>• Realização de estudos e projetos com o objetivo de afetar a viabilidade da promoção do reforço da densidade da RFN (ex. nova linha Vale do Sousa, ramal de Portalegre, entre outros) ou a reativação de linhas/ troços que se encontram atualmente desativadas.</li> </ul>	O racional de priorização das diversas intervenções está associado aos impactos na i) acessibilidade equitativa e equidade de acesso, ii) na mobilidade inteligente, iii) na mobilidade sustentável e descarbonização dos transportes, e iv) reforço da resiliência das infraestruturas. <p>Em maior detalhe, teve-se em consideração os benefícios potenciais de redução da sinistralidade, tempos de percurso e emissões de GEE.</p>

# PNI 2030

## Anexo I.2 - Mobilidade e Transportes | Ferrovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
F5	LIGAÇÃO DA LINHA DE CASCAIS À LINHA DE CINTURA	<p>Criar condições de operação para a interligação dos serviços da linha de Cascais com a restante AML e potenciar o aumento da procura ferroviária no eixo Lisboa-Cascais.</p>	<p>Inclui intervenções que permitam materializar condições para uma maior elasticidade da oferta existente e para o aumento da procura na linha de Cascais, que atualmente representa uma ilha ferroviária dentro da rede ferroviária nacional, porquanto não ter ligação física de catenária à linha de Cintura, sendo a correspondência efetuada entre as estações de Alcântara-Terra e Alcântara-Mar.</p>	<p>Este Projeto contempla as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligação da linha de Cascais à restante RFN através da linha de Cintura, com um desnivelamento em Alcântara;</li> <li>• Criação de uma nova estação subterrânea de Alcântara Terra (e desativação da existente);</li> <li>• Novo acesso ao Porto de Lisboa com um ténax de receção enterrado.</li> </ul>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções tem em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso</li> <li>• Potenciação de novos serviços;</li> <li>• Melhoria do nível de serviço.</li> </ul>
F6	PROGRAMA DE TELEMÁTICA, ESTAÇÕES E SEGURANÇA DA OPERAÇÃO	<p>Aumentar a digitalização da infraestrutura e melhorar o estado de condição dos sistemas e redes de telemática, tornar as estações e apeadeiros universalmente acessíveis e contribuir para a melhoria dos níveis de segurança e de qualidade da infraestrutura ferroviária.</p>	<p>Este Programa integra a seguinte tipologia de intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renovação de estações e interfaces de passageiros com vista a melhorar a acessibilidade para Pessoas de Mobilidade Condicionada, a intermodalidade e a sinalética;</li> <li>• Desenvolvimento de soluções de apoio e suporte à operação, melhoria da capacidade, segurança e conforto do passageiro, minimizando a ocorrência de acidentes ferroviários e a degradação precoce da infraestrutura.</li> </ul>	<p>As intervenções específicas a concretizar no âmbito deste Programa serão materializadas num plano de ação a desenvolver pela IP.</p>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções a considerar pela IP deverá estar relacionado com os impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria da acessibilidade física e digital;</li> <li>• Melhoria do nível de serviço</li> <li>• Melhoria da segurança de operação</li> </ul>
F7	PROGRAMA DE AUMENTO DE CAPACIDADE NA REDE FERROVIÁRIA DAS ÁREAS METROPOLIT.	<p>Aumentar a capacidade e regularidade dos tráfegos de longo curso, regionais, suburbanos e de mercadorias das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto.</p>	<p>Inclui intervenções que permitam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar a capacidade da infraestrutura ferroviária, através de duplicações ou quadruplicações de via;</li> <li>• Suprimir passageiros de nível;</li> <li>• Reformular estações a apeadeiros existentes;</li> <li>• Passagens desniveladas.</li> </ul>	<p>Este Projeto contempla as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prolongamento da via quádrupla existente entre as estações de Roma-Areeiro (Linha de Cintura) e Braço de Prata (Linha do Norte);</li> <li>• Instalação de via dupla adicional entre as estações de Contumil e Ermesinde (Linha do Minho), reformulação da estação de Rio Tinto e do apeadeiro de Aguas Santas, interfaces rodoferrviários, supressão de passageiros de nível rodoviários e pedonais e construção de passageiros desniveladas.</li> </ul>	<p>Impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da oferta</li> <li>• Redução de emissões de GEE</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento.</li> </ul>

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
F8	CORREDOR INTERNACIONAL SUL: NOVA LIGAÇÃO SINES/ GRÁNDOLA	Potenciar o transporte de mercadorias em modo ferroviário e promover a interoperabilidade ferroviária com as redes Espanhola e Europeia.	Esta nova ligação integrará o itinerário Sines – Elvas (fronteira), que representa uma secção do eixo ferroviário de transporte de mercadorias da Rede Trans-europeia de Transportes.	Este Projeto contempla as seguintes intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção de uma nova ligação ferroviária em via única eletrificada entre Sines e Grândola (linha do Sul), dotada das necessárias estações de cruzamento para comboios com 750 metros;</li> <li>• Adaptação da estação de Grândola Norte;</li> <li>• Construção de uma concordância entre a nova linha e a linha do Sul.</li> </ul>	O racional de priorização das diversas intervenções tem em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da capacidade de escoamento do Porto de Sines</li> <li>• Aumento de competitividade.</li> </ul>
F9	MODERNIZAÇÃO DA LIGAÇÃO LISBOA- ALGARVE	Reduzir tempos de viagem na ligação Lisboa-Algarve e potenciar a acessibilidade à região Algarvia, contribuindo para o desenvolvimento do turismo como atividade económica.	Este Programa integra a seguinte tipologia de intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforço da capacidade da linha, designadamente através de variantes,</li> <li>• Supressão de passagens de nível;</li> <li>• Reformulação de estações.</li> </ul>	Este Projeto contempla as seguintes intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção de variantes ao traçado (correção de raios de curvas) e reforço de pequenos troços da infraestrutura ferroviária entre Torre Vã e Tunes, permitindo obter troços mais extensos de velocidade homogénea mais elevada;</li> <li>• Supressão de passagens de peões e de nível e vedação do canal ferroviário de forma a ser possível elevar as atuais velocidades máximas;</li> <li>• Reformulação do layout da estação do Pínhal Novo.</li> </ul>	O racional de priorização das diversas intervenções a considerar pela IP deverá estar relacionado com os impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso</li> <li>• Redução da sinistralidade.</li> </ul>
F10	PROGRAMA DE MELHORIA DE TERMINAIS MULTIMODAIS INCLUINDO A SUA ACESSIBILIDADE FERROVIÁRIA	Melhorar as condições do transporte multimodal, diminuindo os custos de transporte associados e promover a competitividade dos Terminais Multimodais.	Inclui intervenções que permitam: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminar restrições operacionais e funcionais em ramais, terminais e estações ferroviárias de mercadorias;</li> <li>• Construção de novas plataformas rodoferroviárias.</li> </ul>	Este Programa contempla as seguintes intervenções, a concretizar pela IP num plano de ação de suporte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• No que concerne à eliminação de restrições operacionais e funcionais em ramais, terminais e estações ferroviárias de mercadorias, as intervenções incidirão sobre i) condicionantes de acesso e/ou movimentação nos feixes de receção/expedição, ii) desconfinamentos ao nível da eletrificação das infraestruturas (ramais e feixes de receção/expedição de terminais), iii) limitações ao nível dos comprimentos úteis das linhas dos feixes de carga/descarga, e iv) inexistência de meios internos de movimentação;</li> <li>• Construção de plataforma rodoferroviária da região Norte.</li> </ul>	Impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da competitividade do transporte ferroviário de mercadorias</li> <li>• Melhoria do desempenho dos terminais.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.2 - Mobilidade e Transportes | Ferrovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
F11	MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO ALENTEJO	Potenciar a competitividade do setor ferroviário a nível internacional e regional, aumentar a integração da linha do Alentejo na RFN e melhorar a mobilidade de pessoas e bens ao longo do Baixo Alentejo.	O âmbito deste Projeto consiste na execução de intervenções na Linha do Alentejo que potenciem a competitividade do setor ferroviário a nível internacional no eixo Lisboa-Madrid, e a nível regional entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo, através da melhoria da mobilidade de pessoas e bens e do aumento da velocidade comercial que permitam a diminuição do tempo de viagem entre Lisboa e Madrid e nas ligações Lisboa-Évora e Lisboa-Beja (melhoria do serviço).	Este Projeto contempla as seguintes intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duplicação do troço Póvoa-Bombel ;</li> <li>• Modernização do troço Casa Branca-Beja, incluindo eletrificação e a instalação de sistemas de sinalização, controlo, comando e telecomunicações.</li> </ul>	O racional de priorização das diversas intervenções tem em consideração os impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade;</li> <li>• Aumento da competitividade.</li> </ul>
F12	REQUALIFICAÇÃO DO TROÇO ESPINHO-OLIVEIRA DE AZEMÉIS DA LINHA DO VOUGA	Aumentar a quota de mercado da via-férrea, permitir serviços suburbanos diretos à cidade de Oliveira de Azeméis com horários cadenciados e reforçar as acessibilidades à restante rede ferroviária.	Este Projeto tem como âmbito a intervenção descrita de forma mais detalhada no campo "Subprojectos/ Intervenções".	Este Projeto contempla a requalificação do troço Espinho-Oliveira de Azeméis da linha do Vouga, incluindo a construção do ponto de amarração na linha do norte.	Impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Potenciação de novos serviços.</li> </ul>
F13	CORREDOR INTERNACIONAL NORTE: NOVO TROÇO AVEIRO/MANGUALDE	Promover a interoperabilidade ferroviária com a rede Espanhola e Europeia e aumentar a capacidade para os comboios de mercadorias.	O Projeto visa melhorar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, permitindo a articulação entre os portos do norte/centro e a fronteira de Vilar Formoso.	Este Projeto contempla a construção de uma nova ligação ferroviária eletrificada entre Aveiro e Mangualde, dotada das necessárias estações de cruzamento para comboios com 750 metros.	Impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da competitividade do transporte ferroviário;</li> <li>• Redução dos tempos de percurso.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.3 - Mobilidade e Transportes | Rodovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
R1	PROGRAMA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA, RENOVAÇÃO E REABILITAÇÃO E REDUÇÃO DE RUÍDO	Melhorar as condições de segurança e circulação e reduzir a Sinistralidade Rodoviária, readaptar as infraestruturas para os níveis de desempenho adequados e mitigar a vulnerabilidade de determinadas zonas, com impacto ao nível de emissões sonoras comprovada por mapas de ruído.	Inclui intervenções que visem: <ul style="list-style-type: none"> <li>Melhorar os níveis de segurança e circulação rodoviária, designadamente, através da instalação de equipamentos de segurança rodoviária, da realização de intervenções nas áreas adjacentes à faixa de rodagem, com vista à sua desobstrução, tratamento de troços de elevada sinistralidade, tratamento de travessias urbanas, atuação em troços que atravessam localidades e implementação de separador central em vias rápidas;</li> <li>Renovação/ reabilitação da rede rodoviária;</li> <li>Implementação de medidas mitigadoras do nível de ruído, em zonas definidas em Planos de Ação do Ruído.</li> </ul>	Exemplos de subprojectos que poderão vir a ser considerados no âmbito deste Programa, a concretizar pela IP num plano de ação de suporte: <ul style="list-style-type: none"> <li>Requalificação EN101/EN202 - Ligação Valença/Monção/Melgaço</li> <li>Requalificação EN230 - Ligação à Fronteira da Madalena (Ponte da Barca)</li> <li>Requalificação IC1 – Marateca / Alcácer do Sal;</li> <li>Requalificação IC8 – Casas Brancas (A17) / Pombal (Nó da A1);</li> <li>Requalificação EN109 – Leiria / Coimbra;</li> <li>Requalificação EN109 – Mira / Marinha das Ondas;</li> <li>IP2/Évora</li> </ul>	Benefícios associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Redução da sinistralidade</li> <li>Redução dos níveis de exposição ao ruído</li> <li>Manutenção dos níveis de qualidade dos ativos</li> </ul>
R2	PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO DE "MISSING LINKS" / FECHO DE MALHA RODOVIÁRIA	Concretizar fechos de malha, melhorar as condições de segurança rodoviária e fomentar a economia.	Inclui intervenções que visem, essencialmente, a construção e fecho da malha rodoviária.	Exemplos de subprojectos que poderão vir a ser considerados no âmbito deste Programa, a concretizar pela IP num plano de ação de suporte: <ul style="list-style-type: none"> <li>EN14 - Maia/Famalicão: Via Diagonal - Santana, incluindo a nova Ponte sobre o rio Ave</li> <li>Via do Tâmega – Troço Congo/A7</li> <li>IC9, A23-Ponte de Sôr e IC13. Ponte de Sôr-Alter do Chão-Portalegre, incluindo nova Ponte sobre o Rio Tejo entre Constância e Abrantes</li> <li>IC35 - Penafiel/Entre-os-Rios</li> <li>IC11 – 1ª Fase</li> <li>Nó de ligação entre A1 e IC9</li> <li>Melhoria das acessibilidades no Médio Tejo</li> <li>Prorrogamento do IC5 até Miranda do Douro</li> <li>Saída para a EN116 no Nó de Articulação da CREL com a A10 (Loures)</li> <li>A2 – Requalificação do Nó do Fogueiteiro com ligação ao novo Hospital do Seixal</li> <li>Nó intermédio na A2, em Corcois ou Foros da Amora (Almada, Seixal)</li> <li>EN252. Aumento de capacidade entre o km 13 ao 14 (Setúbal, Palmela)</li> </ul>	Benefícios associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Redução dos tempos de percurso</li> <li>Redução da sinistralidade</li> <li>Aumento da competitividade</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.3 - Mobilidade e Transportes | Rodovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
R3	PROGRAMA ARCO RIBEIRINHO SUL	Contribuir para o processo de desenvolvimento, reestruturação urbanística, atratividade e coesão dos territórios do Arco Ribeirinho Sul, que se estendem ao longo da margem esquerda do rio Tejo.	O Programa consiste nas intervenções necessárias para assegurar a ligação rodoviária, entre as penínsulas do Sejal e do Barreiro e entre o Barreiro e o Monjifo, contemplando as travessias dos braços de rio que existem entre estes territórios. O avanço deste projeto deverá ser coordenado com o novo Aeroporto do Monjifo, em fase de execução.		<p>Potencial de reforço da rede de mobilidade e promoção da equidade de acesso, bem como da conectividade externa do território nacional, tendo em consideração os impactos e benefícios potenciais de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução da sinistralidade e congestionamento.</li> </ul>
R4	PROGRAMA DE ALARGAMENTOS/ AUMENTOS DE CAPACIDADE	Adequar a capacidade das infraestruturas à procura prospetiva, em cumprimento dos níveis de serviço adequados.	Inclui intervenções que visem, designadamente, a construção de alargamentos de plataforma, aumento do número de vias ou outras intervenções tendentes ao aumento da capacidade instalada na RRN	<p>Exemplos de subprojectos a considerar no âmbito deste Programa, a concretizar pela IP num plano de ação de suporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variantes Urbanas na EN125</li> <li>• Reformulação dos nós da VCI</li> <li>• IC2/EN1 – Aumento de capacidade em Alenquer, Condeixa e Lema</li> <li>• Requalif. de Pontes na Lezíria do Tejo</li> <li>• Requalif. de EN378 entre o Nó do Fogueteiro e Sesimbra</li> <li>• Variante à EN101 – Vila Verde</li> <li>• EN101. Aumento de capacidade entre os km 105 e km 110 (EN105) (Guimarães)</li> <li>• EN105. Aumento de capacidade entre os km 40 (EN106) e km 44 (Guimarães)</li> <li>• A33– Reconfiguração do Nó da Moita – Ligação à EM533-1</li> <li>• Ligação A2/A33 (Sejal)</li> <li>• Reformulação das interseções de nível no IC21 (Barreiro)</li> <li>• EN101- Nova Ponte sobre o Rio Teixeira – Mesão Frio</li> <li>• A1 / CRIL / A12 – Nó de Sacavém</li> <li>• Revisão dos Nós da A5 (Cascais)</li> <li>• Construção da Variante à EN10 em Alverca do Ribatejo</li> <li>• Requalif. da ligação IC19/ Radial de Benfica (Amadora)</li> </ul>	<p>Benefícios associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso</li> <li>• Redução da sinistralidade</li> <li>• Aumento da competitividade</li> </ul>



# PNI 2030

## Anexo I.3 - Mobilidade e Transportes | Rodovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
R5	CONCLUSÃO DO IP8 ENTRE SINES E BEJA	<p>Melhorar as condições de segurança e de circulação rodoviária no IP8, potenciar a captação de tráfego e contribuir para o desenvolvimento dos concelhos do interior.</p>	<p>Este Projeto visa a conclusão do itinerário Principal 8, integralmente entre Sines e Beja, desenvolvendo os procedimentos necessários nos troços ainda não concluídos.</p>	<p>Este Projeto inclui as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>IP8. Sta. Margarida do Sado – Beja (Perfil 2+2);</li> <li>IP8 – Aumento de capacidade entre Sines / Nô da A2.</li> </ul>	<p>Potencial de reforço da rede de mobilidade e promoção da equidade de acesso, tendo em consideração os benefícios potenciais de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Redução dos tempos de percurso;</li> <li>Redução da sinistralidade e congestionamento.</li> </ul>
R6	PROGRAMA DE APOIO À INOVAÇÃO E EFICIÊNCIA NA REDE RODOVIÁRIA	<p>Implementar sistemas de inovação aplicados à rede rodoviária nacional, com vista à promoção da sua modernização, digitalização e adaptação às novas tendências de eficiência e de sustentabilidade das infraestruturas e do setor dos transportes e da mobilidade.</p>	<p>A execução deste Programa visa a inovação e eficiência aplicada à rede rodoviária, nomeadamente através de intervenções que enderecem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a operacionalização de sistemas de Telemática e de Serviços Inteligentes de Transporte para suporte à gestão da mobilidade;</li> <li>a introdução da digitalização da infraestrutura para otimizar a monitorização e gestão inteligente do ciclo de vida dos ativos;</li> <li>os projetos de inovação do setor rodoviário que materializarão a resposta das infraestruturas às tendências da mobilidade.</li> </ul>	<p>As intervenções específicas a concretizar no âmbito deste Programa serão materializadas num plano de ação a desenvolver pela IP.</p>	<p>Potencial de i) promoção e implementação de soluções inovadoras e tecnológicas, aplicadas à rede de mobilidade, ii) contribuição para a mobilidade sustentável e descarbonização dos transportes, e iii) reforço da resiliência das infraestruturas e equipamentos, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança e flexibilidade.</p> <p>Impactos e benefícios potenciais de redução de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>tempos de percurso;</li> <li>emissões de GEE</li> <li>sinistralidade e congestionamento.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.3 - Mobilidade e Transportes | Rodovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
R7	PROGRAMA DE VALORIZAÇÃO DAS ÁREAS EMPRESARIAIS (PVAE) - FASE II	Incrementar as acessibilidades rodoviárias às Áreas de Acolhimento Empresarial ("AAE") que já se encontram consolidadas e que apresentam elevada relevância nos contextos regional e nacional, fomentando a sua competitividade.	Este Programa consiste na criação ou melhoria de ligações entre zonas industriais ou parques de negócios e a rede rodoviária principal ("RRP"), em parcerias com as Autarquias.	Exemplos de subprojectos a considerar no âmbito deste Programa, a concretizar num plano de ação a desenvolver pela IP: <ul style="list-style-type: none"> <li>• IC6 - Tábua /Folhadosa (Acesso à Zona Industrial de Oliveira do Hospital)</li> <li>• Variante à EN248 em Armada dos Vinhos</li> <li>• Ligação do Parque Empresarial de Celorico de Basto à A7</li> <li>• Variante da Zona Industrial de Mogadouro ao IC5</li> <li>• Construção de acesso rodoviário da zona industrial do Vale do Neiva ao N.º da A28</li> <li>• Ligação da A8 à Área Empresarial das Palhaguetras em Torres Vedras</li> <li>• Ligação do Parque Empresarial do Casarão ao IC2</li> <li>• EN333 Ligação do N.º de Águeda do IC2 à EN235 em Perrães para acesso à A1</li> <li>• EN341. Alfaielos (EN342) – Taveiro (Acesso ao TMIP)</li> <li>• Novo nó na A41 - Parque Millenium e Ligação à Maia</li> <li>• Variante de Ajustral – Melhoria das Acessibilidades à Zona de Extração Mineira e à Área de Localização Empresarial.</li> </ul>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções está associado i) à extensão da ligação entre a RRP e cada uma das AAE, ii) à dinâmica/ desempenho do tecido empresarial de cada um dos concelhos onde se encontram inseridas e, iii) ao custo por quilómetro associado à concretização de cada intervenção.</p> <p>Impactos e benefícios relativos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Aumento da competitividade das áreas empresariais.</li> </ul>
R8	PROGRAMA DE COESÃO TERRITORIAL	Aumentar a coesão territorial e a dinamização da mobilidade nas regiões do interior e fomentar a economia.	A execução deste Programa visa a execução de investimentos que contribuam para a coesão territorial e a dinamização da mobilidade nas regiões do interior, facultando ligações com itinerários Principais e melhorando, quer as condições de acesso local, quer aos corredores de grande capacidade.	Exemplos de subprojectos a considerar no âmbito deste Programa, a concretizar num plano de ação a desenvolver pela IP: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligação ao IP3 dos concelhos localizados no corredor sul;</li> <li>• IC31 - Castelo Branco/Montfortinho.</li> </ul>	<p>O racional de priorização das diversas intervenções está associado aos benefícios potenciais de redução de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforço da coesão territorial;</li> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Aumento do emprego;</li> <li>• Aumento da competitividade.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.4 - Mobilidade e Transportes | Rodovia + Ferrovia

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
RF1	PROGRAMA DE CONECTIVIDADE RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA TRANS-FRONTEIRIÇA	Aumentar a conectividade entre Portugal e Espanha, concretizando os investimentos em ligações transfronteiriças rodo e ferroviárias.	Este Programa prevê o reforço das ligações transfronteiriças rodoviárias, que deverão ser concretizadas de forma "concoadante" e "coordenada", na sequência da avaliação a efetuar por um grupo de trabalho conjunto/ ibérico, tendo em consideração: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Características funcionais e operacionais das respetivas infraestruturas semelhantes dos dois lados da fronteira;</li> <li>• Calendários de implementação coordenados entre os governos dos dois países.</li> </ul>	As intervenções específicas a concretizar no âmbito deste Programa serão materializadas num plano de ação a desenvolver pela IP.	O racional de priorização das diversas intervenções está associado aos benefícios potenciais de redução de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da conectividade</li> <li>• Redução dos tempos de percurso</li> <li>• Aumento da competitividade</li> <li>• Redução de sinistralidade.</li> </ul>
RF2	PROGRAMA DE ACESSOS RODO E FERROVIÁRIOS AOS AEROPORTOS NACIONAIS	Melhorar as acessibilidades aos aeroportos nacionais.	A execução deste Programa visa a execução de investimentos que contribuam para a coesão territorial e a dinamização da mobilidade nas regiões do interior, facultando ligações com itinerários Principais e melhorando, quer as condições de acesso local, quer aos corredores de grande capacidade.	Este Programa consiste nas seguintes intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção da ligação ferroviária ao aeroporto Sá Carneiro;</li> <li>• Construção da ligação ferroviária ao aeroporto de Faro;</li> <li>• Reestruturação das acessibilidades rodoviárias ao aeroporto Humberto Delgado.</li> </ul>	O racional de priorização das diversas intervenções está associado aos benefícios potenciais de redução de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução dos tempos de percurso;</li> <li>• Aumento da competitividade dos aeroportos;</li> <li>• Melhoria do nível de serviço.</li> </ul>
RF3	PROGRAMA DE ADAPTAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTES ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS	Robustecer as redes rodo e ferroviárias, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência para fazer face às incertezas geradas pelas alterações climáticas.	O Programa visa identificar as ações e os investimentos necessários a realizar nas infraestruturas de transporte rodoviário, em todo o seu ciclo de vida (projeto, construção, manutenção e operação), de modo a tomar as infraestruturas mais resilientes aos eventos climáticos extremos.	Pretende-se que este Programa incida sobre todo o território nacional, com especial enfoque nas regiões onde se localizam as infraestruturas rodoviárias consideradas críticas, onde a interrupção ou a redução dos níveis de serviço causada por eventos climáticos extremos tenha um impacto relevante na mobilidade dos utentes. <p>As intervenções específicas a concretizar no âmbito deste Programa serão materializadas num plano de ação a desenvolver pela IP.</p>	O racional de priorização das diversas intervenções está associado aos benefícios potenciais de redução de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução de risco</li> <li>• Aumento da resiliência.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.5 - Mobilidade e Transportes | Marítimo-portuário

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
M1	PORTO DE SINES	Aumentar a capacidade de movimentação e a competitividade do Porto de Sines, bem como das condições de operacionalidade e segurança.	Este Programa prevê um conjunto de investimentos associados à: <ul style="list-style-type: none"> <li>• adequação das infraestruturas, dos equipamentos e das ligações ao hinterland, ao aumento da procura prevista, contribuindo para a criação de postos de trabalho;</li> <li>• melhoria das condições de operacionalidade e segurança.</li> </ul>	Este Programa inclui a execução dos seguintes subprojectos/ intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção do novo Terminal de Contentores Vasco da Gama, que induzirá um impacto na economia de 638 M€ e a criação de 28.000 postos de trabalho, dos quais 1.350 são postos de trabalho diretos;</li> <li>• Construção de um molhe de proteção à bacia de acostagem do novo Terminal de Contentores do Terminal Vasco da Gama (incluindo a reformulação das acessibilidades rodoferryviárias na zona leste do porto);</li> <li>• Expansão do Terminal de Granéis Líquidos com a construção de dois novos postos de acostagem para dar resposta ao previsível aumento da movimentação de granéis líquidos a médio prazo;</li> <li>• Construção de um cais multiusos possibilitando a instalação na plataforma portuária, industrial e logística da fiteira agro-industrial que criará cerca de 3.200 postos de trabalho;</li> <li>• Expansão da área da ZALSINES, dotando o porto de uma nova área logística devidamente infraestruturada que criará cerca de 500 postos de trabalho.</li> </ul>	Impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da competitividade do Porto de Sines e da economia nacional;</li> <li>• Criação de postos de trabalho;</li> <li>• Melhoria do nível de serviço e segurança.</li> </ul>
M2	PORTO DE LISBOA	Aumentar a competitividade e eficiência do Porto de Lisboa e promoção de plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.	Este Programa prevê um conjunto de investimentos associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adequação das infraestruturas, dos equipamentos e das ligações ao hinterland, ao aumento da dimensão dos navios e da procura prevista</li> <li>• Promoção de soluções multimodais, que permitam aumentar a eficiência e competitividade das ligações ao hinterland;</li> <li>• Implantação de plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.</li> </ul>	Este Programa inclui a execução dos seguintes subprojectos/ intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção do Campus do Mar em Pedrouços como Pólo de excelência de atividades de investigação, tecnologia e inovação marítimas (apoio à criação e instalação de empresas marítimas), estimando-se a criação de 540 postos de trabalho;</li> <li>• Melhorar as condições de navegabilidade e segurança à entrada da Doca de Pedrouços através da construção de molhe de proteção para a doca;</li> <li>• Criar condições de navegabilidade no estuário do Tejo que permitam a transferência modal (rodoviário para fluvial) da carga dos terminais para as plataformas logísticas da zona norte do Porto, reduzindo a emissão dos GEE até 49% e criando 180 postos de trabalho;</li> <li>• Infraestruturar o terrapleno de Algés e zona envolvente, nomeadamente a ligação das infraestruturas de saneamento à rede pública;</li> </ul>	Impactos e benefícios potenciais associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da competitividade do Porto de Lisboa e da economia nacional;</li> <li>• Criação de postos de trabalho;</li> <li>• Redução de emissões de GEE;</li> <li>• Redução de congestionamento rodoviário;</li> <li>• Melhoria do nível de serviço e segurança.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.5 - Mobilidade e Transportes | Marítimo-portuário

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
M2	PORTO DE LISBOA (continuação)	(continuação)	(continuação)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Otimizar a circulação de tráfego na plataforma oriental do porto no âmbito da requalificação da cidade através do melhoramento das condições de acesso, circulação e de estacionamento;</li><li>• Aumentar a capacidade de movimentação de carga numa área com vocação logística e industrial com a construção do Terminal do Barreiro, estimando-se a criação de 3.000 postos de trabalho</li><li>• Incrementar a capacidade do terminal de Alcântara e a redução da emissão de CO2 em 88%, através da instalação de equipamentos modernos eletrificados, gerando a criação de 285 postos de trabalho</li><li>• Desnivelamento do ramal de acesso e feixe interno ao Terminal de Alcântara, complementando o desnivelamento da ligação da linha de Cascais à linha de Cintura do porto de Lisboa</li><li>• Aumentar a eficiência das acessibilidades marítimas ao porto através do aprofundamento do canal da barra, beneficiando navios de carga e cruzeiros de maiores calados</li><li>• Aumentar a eficiência do terminal de contentores de Santa Apolónia aproximando a capacidade do cais à capacidade do parque, gerando a criação de 32 postos de trabalho</li><li>• Melhorar as atuais condições de abrigo e criar 45 postos de trabalho para a descarga do pescado e varagem e amarração das embarcações em flutuação na Comunidade Piscatória da Cova do Vapor</li></ul>	(continuação)

# PNI 2030

## Anexo I.5 - Mobilidade e Transportes | Marítimo-portuário

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJETOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
M3	PORTO DE LEIXÕES	<p>Criar condições para que o porto de Leixões seja um porto de excelência, indutor de criação de valor e desenvolvimento sustentável.</p>	<p>Este Programa prevê um conjunto de investimentos associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da capacidade de movimentação de cargas;</li> <li>• Adequação das infraestruturas e dos equipamentos ao aumento da dimensão dos navios;</li> <li>• Melhoria das condições de operacionalidade e segurança;</li> <li>• Promoção da eficiência global e intermodalidade, por forma a criar valor acrescentado às mercadorias, criando condições para a atração e fixação de agentes da logística;</li> <li>• Aumento da sustentabilidade ambiental do porto com a diminuição da pegada ambiental, essencialmente através do aumento da eficiência na movimentação de cargas.</li> </ul>	<p>Este Programa inclui a execução dos seguintes subprojetos/ intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção de um novo terminal de contentores com fundos -14 metros (estima-se que este investimento gere um impacto económico de cerca de 218 milhões de euros);</li> <li>• Construção de um novo terminal multiusos com fundos a -14 metros (estima-se que este investimento gere um produto anual adicional de cerca de 3,5 milhões de euros), para aumento da capacidade de movimentação de navios de graneis sólidos (nomeadamente agroalimentares), de carga geral e de Ro-Ro de maiores dimensões;</li> <li>• Reformulação do terminal de contentores norte, incluindo a sua adaptação à movimentação de outras mercadorias nomeadamente de carga Ro-Ro, a melhoria das condições de movimentação de contentores e o aumento de capacidade de movimentação de cargas;</li> <li>• Aumento da capacidade de armazenagem de segunda linha do Porto de Leixões na Plataforma Logística, promovendo a eficiência global e intermodalidade, por forma a criar valor acrescentado às mercadorias (este investimento contribuirá ainda para uma redução anual dos custos sociais da utilização do transporte rodoviário em cerca de 63 ME);</li> <li>• Aumento da eficiência na movimentação de cargas, nomeadamente dos graneis sólidos com a adaptação das infraestruturas para minimizar os impactos ambientais e a promoção do GNL no sistema portuário.</li> </ul>	<p>Impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da competitividade do Porto de Leixões e da economia nacional;</li> <li>• Criação de postos de trabalho;</li> <li>• Redução das emissões de GEE;</li> <li>• Redução do congestionamento rodoviário;</li> <li>• Melhoria do nível de serviço e segurança.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.5 - Mobilidade e Transportes | Marítimo-portuário

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
M4	PORTO DE SETÚBAL	Aumentar a eficiência e competitividade do Porto de Setúbal.	<p>Este Programa prevê um conjunto de investimentos associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da capacidade de movimentação de cargas;</li> <li>• Adequação das infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura prevista;</li> <li>• Melhoria das acessibilidades marítimas;</li> <li>• Melhoria das ligações ao <i>hinterland</i>, com soluções eficientes e multimodais;</li> <li>• Requalificação, reabilitação e reconversão urbanística de infraestruturas e equipamentos.</li> </ul>	<p>Este Programa inclui a execução dos seguintes subprojectos/ intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria dos acessos ferroviários à zona central do porto de Setúbal, permitindo reduzir os estrangulamentos atualmente existentes e aumentar a capacidade de recepção de comboios;</li> <li>• Aquisição de uma nova lancha de pilotagem para aumentar a capacidade de resposta ao serviço de pilotagem;</li> <li>• Requalificação de infraestruturas e acessos aos Terminais Ro-Ro e TMS-2, melhorando os acessos rodoviários aos terminais e a funcionalidade e operacionalidade destas infraestruturas;</li> <li>• Execução da 2.ª fase da melhoria dos acessos marítimos ao porto de Setúbal que compreende a realização de dragagens de aprofundamento do Canal da Barra e do Canal Norte Norte (estima-se que este investimento gere 13.000 postos de trabalho);</li> <li>• Aumento da capacidade do Terminal Multiusos (Zona 1), através da expansão da área de terrapleno com o avanço do Cais do terminal, alinhando-o com o TMS-2 (estima-se que este investimento gere 270 postos de trabalho);</li> <li>• Construção de um Terminal a montante do Terminal Ro-Ro (estima-se que este investimento gere a criação de 270 postos de trabalho);</li> <li>• Melhoria dos acessos ferroviários aos terminais de movimentação de graneis sólidos da Mitrera;</li> <li>• Construção da Ponte Cais nº4, no Porto de Pesca de Sesimbra (estima-se que este investimento gere 54 postos de trabalho), para melhoria das condições de segurança das embarcações de pesca;</li> <li>• Reabilitação a frente urbana ribeirinha de Setúbal através da requalificação e reconversão de equipamentos e infraestruturas.</li> </ul>	<p>Impactos e benefícios potenciais associados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da competitividade do Porto de Setúbal e da economia nacional;</li> <li>• Criação de postos de trabalho;</li> <li>• Redução das emissões de GEE;</li> <li>• Redução do congestionamento rodoviário;</li> <li>• Melhoria do nível de serviço e segurança.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.5 - Mobilidade e Transportes | Marítimo-portuário

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
M5	PORTO DE AVEIRO	Melhorar a oferta e assegurar a competitividade do Porto de Aveiro.	Este Programa prevê um conjunto de investimentos associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria das condições de navegabilidade e das acessibilidades marítimas;</li> <li>Aumento da capacidade de movimentação de cargas;</li> <li>Adequação das infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura prevista.</li> </ul>	Este Programa inclui a execução dos seguintes subprojectos/ intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria das condições de navegabilidade, permitindo o reforço das condições de segurança e de fiabilidade no acesso dos navios ao Porto;</li> <li>Aprofundamento da barra, canal principal de navegação e bacias de manobras do setor norte à cota de -14m, incluindo a adaptação dos respetivos cais de acostagem aos novos fundos, de modo a permitir ao porto a oferta de condições para a entrada de navios de maior dimensão e assim assegurar a sua competitividade futura;</li> <li>Expansão da capacidade de movimentação dos terminais multiusos e de graneis sólidos (instalação de novos equipamentos de movimentação vertical);</li> <li>Expansão da capacidade de movimentação do terminal de contentores e ro-ro, através da instalação de pórtico;</li> <li>Aquisição de uma lanchara para serviço de pilotagem;</li> <li>Construção faseada de 800m de cais na Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI) do porto e terraplanagem de zona adjacente;</li> <li>Expansão da capacidade de armazenagem a coberto nos terminais do setor norte e na ZALI</li> </ul>	O racional de priorização das diversas intervenções está associado aos impactos e benefícios potenciais relativos a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento da competitividade do Porto de Aveiro e da economia nacional;</li> <li>Criação de postos de trabalho;</li> <li>Redução das emissões de GEE;</li> <li>Melhoria do nível de serviço e segurança.</li> </ul>
M6	VIA NAVEGÁVEL DO DOURO	Criar condições para que a Via Navegável do Douro seja uma via de excelência, fluida e leve, indutora de criação de valor e desenvolvimento sustentável, integrada na Rede Logística e do Turismo da fachada Atlântica da Península Ibérica.	Este Programa prevê um conjunto de investimentos associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria das condições de navegabilidade, segurança e desempenho;</li> <li>Aumento da capacidade de movimentação de cargas;</li> <li>Adequação das infraestruturas e equipamentos ao aumento da procura de passageiros.</li> </ul>	Este Programa inclui a execução dos seguintes subprojectos/ intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>Fase 3, que inclui a sinalização a montante do estuário, a reabilitação de 5 eclusas e cais de espera, bem como a correção do canal navegável nos troços Colas-Valeira e Saúdo-Fochinho;</li> <li>Reabilitação dos cais acostáveis e criação de estruturas de apoio ao movimento de passageiros, mercadorias e outros recursos;</li> <li>Upgrade do RIS – River Information Service - em articulação com os restantes sistemas aplicativos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento da competitividade;</li> <li>Redução das emissões de GEE;</li> <li>Melhoria do nível de serviço e segurança.</li> </ul>



# PNI 2030

## Anexo 1.5 - Mobilidade e Transportes | Marítimo-portuário

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
M7	PROGRAMA INVESTIMENTO PORTOS DA REDE NÃO CORE	Reforçar a competitividade destes Portos, criando condições para a criação de valor e desenvolvimento sustentável, integrados em redes logística e de turismo.	Este Programa prevê um conjunto de investimentos associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria das condições de operacionalidade;</li> <li>Aumento da capacidade/ melhoria das condições de movimentação de cargas;</li> <li>Adequação das infraestruturas e equipamentos ao segmento de cruzeiros;</li> <li>Construção de novas infraestruturas associadas à atividade logística e industrial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viana do Castelo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Reabilitação do Molhe Norte para proteger instalações e equipamentos associados a diversas atividades comerciais e valências portuárias (estima-se que este investimento gere 300 postos de trabalho e um benefício económico de 1,3 ME);</li> <li>Melhoria das condições de operacionalidade, através de equipamentos de movimentação de carga e infraestruturas adequadas;</li> <li>Criação de cais e equipamentos de recepção de navios e passageiros de cruzeiros (potencial de atração de mais de 10.000 turistas/ ano);</li> </ul> </li> <li>Figueira da Foz: <ul style="list-style-type: none"> <li>Instalação de novos equipamentos de movimentação e cargas no terminal multiusos e de graneis sólidos;</li> <li>Criação de zona logística adjacente ao terminal de graneis sólidos;</li> <li>Aquisição de lancharia para o serviço de pilotagem;</li> <li>Construção de terminal papelheiro na margem norte (incluindo a melhoria dos acessos rodoviários).</li> </ul> </li> </ul>	<p>Impactos e benefícios potenciais relativos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento da competitividade dos Portos e da economia nacional;</li> <li>Melhoria do nível de serviço e segurança.</li> </ul>
M8	JANELA ÚNICA LOGÍSTICA 5.0 – PORTOS E REDES LOGÍSTICAS DO FUTURO	Melhorar os mecanismos de colaboração e digitalização das comunidades portuárias e logísticas, tomando Portugal uma referência de digitalização portuária a nível Europeu.	Este Programa prevê um conjunto de investimentos associados a: <ul style="list-style-type: none"> <li>Criação de uma rede de <i>Big Data</i>, com partilha de dados nas cadeias logísticas, baseada na JUL, incluindo o desenvolvimento de um ecossistema digital aberto, potenciando a participação de empresas tecnológicas e aplicações inovadoras;</li> <li>Desenvolvimento de Conceitos <i>Smart-Port</i> e Monitorização da Sustentabilidade (utilização de redes de sensores e outros equipamentos para disponibilização, em tempo de real, de mapas de emissões);</li> <li>Desenvolvimento de uma nova camada de publicidade e contratação de serviços logísticos internacionais sob a JUL;</li> <li>Alargamento da interoperabilidade digital da JUL com outros ecossistemas no <i>foreland</i>, incluindo o desenvolvimento de ligações, interoperabilidade e troca de dados com diversas comunidades portuárias e logísticas internacionais e com sistemas e <i>marketplaces</i> agregadores;</li> <li>Exploração de conceitos de inteligência artificial e <i>machine-learning</i> sobre os dados da JUL;</li> <li>Implementação de uma plataforma transversal de sensores nos portos, estradas e ferrovia, e equipamentos de operação autónomos, automaticamente interligados com a JUL e com todos os sistemas, os atores envolvidos nas redes logísticas, gerida por sistemas cognitivos avançados, com capacidade para a tomada de decisão nas operações e <i>tracking</i> automático de mercadorias e equipamentos de transporte.</li> </ul>	<p>Contributos no âmbito dos seguintes eixos estratégicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Conectividade alargada;</li> <li>Mobilidade inteligente;</li> <li>Resiliência das infraestruturas e equipamentos.</li> </ul>	

# PNI 2030

## Anexo I.6 - Mobilidade e Transportes | Aeroportuário

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
A1	EXPANSÃO AERO-PORTUÁRIA DE LISBOA   2ª FASE DE EXPANSÃO DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO	Contribuir para o desenvolvimento económico nacional, para o reforço da conectividade do território, e para potenciar o desenvolvimento do "hub" de Lisboa, através da continuidade do projeto de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.	A 2ª fase de expansão do Aeroporto Humberto Delgado visa, sobretudo, a melhoria das condições de operação e da qualidade do nível de serviço ao passageiro.	<p>A 2ª fase de expansão do Aeroporto Humberto Delgado abrange as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção da 1ª fase do Pier Central-Norte com criação de novas posições de contacto;</li> <li>• Construção de plataforma de estacionamentos;</li> <li>• Construção de taxiways de acesso à novas posições de estacionamento;</li> <li>• Ampliação e reestruturação de áreas de processamento do Terminal 1;</li> <li>• Construção parques de estacionamento automóvel.</li> </ul>	<p>Impactos e benefícios potenciais relativos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da conectividade;</li> <li>• Aumento da competitividade;</li> <li>• Aumento da procura interna e externa;</li> <li>• Melhoria dos níveis de serviço.</li> </ul>
A2	ADEQUAÇÃO PROGRESSIVA DA CAPACIDADE NA REDE AERO-PORTUÁRIA A EVOLUÇÃO DA PROCURA	Aumentar a capacidade aeroportuária face ao crescimento da procura, atendendo às necessidades evolutivas do tráfego aéreo e do sector.	No quadro das obrigações contratuais relativas ao desenvolvimento dos aeroportos concessionados e em função da evolução real da procura, serão realizadas as intervenções necessário ao aumento da capacidade das infraestruturas aeroportuárias.	<p>Este Programa poderá abranger as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Otimização de layouts de pista e redes de taxiways;</li> <li>• Adequação de infraestrutura e equipamentos de auxílios de voo, incluindo melhoria das condições operação em baixa visibilidade;</li> <li>• Reforço de equipamentos de processamento de passageiros, de bagagem e de apoio às aeronaves (handling);</li> <li>• Ampliação e reformulação de áreas de terminal;</li> <li>• Melhoria de curbsides.</li> </ul>	<p>Impactos e benefícios potenciais relativos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria dos níveis de serviço;</li> <li>• Manutenção dos níveis de qualidade dos ativos;</li> <li>• Redução de impactos ambientais.</li> </ul>
A3	REQUALIFICAÇÃO E MELHORIA DE EFICIÊNCIA E NÍVEIS DE SERVIÇO NA REDE AERO-PORTUÁRIA	Assegurar a permanente adequação e condição das infraestruturas e equipamentos aeroportuários aos níveis de desempenho e de qualidade do serviço ao passageiro exigidos, bem como promover a proteção e resiliência ambiental.	No quadro das obrigações contratuais relativas ao desenvolvimento, desempenho e impacto ambiental dos aeroportos concessionados, serão realizadas as intervenções necessário à contínua adaptação, modernização e reabilitação das infraestruturas aeroportuárias.	<p>Este Programa poderá abranger as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Otimização de espaços nos terminais de passageiros;</li> <li>• Modernização de sistemas e equipamentos;</li> <li>• Reabilitação de infraestruturas</li> <li>• Implementação de medidas de minimização ou correção de impactos ambientais</li> <li>• Avaliação e reforço da resiliência das infraestruturas.</li> </ul>	<p>Impactos e benefícios potenciais relativos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhoria dos níveis de serviço;</li> <li>• Manutenção dos níveis de qualidade dos ativos;</li> <li>• Redução de impactos ambientais.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.7 - Energia | Redes

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
RED1	PROMOÇÃO DAS INTERLIGAÇÕES DE ELETRICIDADE	Aumentar a capacidade de interligação nacional, reforçando a segurança do abastecimento e promovendo maior integração do mercado de eletricidade.	Investimentos que visem o reforço das interligações de eletricidade com Espanha e a criação de alternativas à atual interdependência entre o mercado elétrico Português e Espanhol.	Este Programa poderá envolver as seguintes intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primeira interligação elétrica entre Portugal e Marrocos (ligação entre o Algarve e o Noroeste de Marrocos);</li> <li>• Nova interligação Minho-Galiza (nova linha aérea dupla entre Beanz (ES) – Fontefria (ES) – Ponte de Lima (PT) – Vila Nova de Famalicão (PT), incluindo novas subestações).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução das emissões de GEE;</li> <li>• Aumento da segurança do abastecimento;</li> <li>• Aumento da integração do mercado de eletricidade ibérico;</li> <li>• Abertura a novos mercados.</li> </ul>
RED2	PROMOÇÃO DAS INTERLIGAÇÕES DE GÁS NATURAL	Reforçar a segurança do abastecimento nacional e fortalecer o mercado ibérico do gás natural potenciando a localização geográfica de Portugal e as suas infraestruturas enquanto "porta de entrada" de GNL para a EU.	Investimentos que visem o reforço das interligações de gás natural.	Este Programa poderá abranger as seguintes intervenções (condicionadas à realização do projeto STEP/Midcat relativo à interligação das redes de transporte de gás natural, entre Espanha e França): <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3ª interligação entre Portugal-Espanha;</li> <li>• Aumento da Capacidade de armazenamento de GNL (condicionado à construção da 3ª interligação entre Portugal e Espanha).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforço da segurança do abastecimento;</li> <li>• Aumento da integração do mercado de gás natural ibérico;</li> <li>• Potenciação da localização geográfica de Portugal e as suas infraestruturas, enquanto porta de entrada de GNL para a Europa.</li> </ul>
RED3	CONSOLIDAÇÃO DAS REDES NACIONAIS DE ELETRICIDADE	Aumentar a capacidade de interligação, reforçar a segurança do abastecimento, aumentar a capacidade de receção de nova geração de origem renovável, integrar novos centros electroprodutores e transferir a capacidade de receção entre regiões.	Investimentos que visem o reforço da rede de transporte.	Este Programa poderá abranger as seguintes intervenções: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligação a 400 kV Ferreira do Alentejo–Ounike-Tavira;</li> <li>• Eixo Falagueira-Estremoz-(Divor)-Pegões;</li> <li>• Integração de Novas Centrais Hidricas no Norte de Portugal..</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução das emissões de GEE;</li> <li>• Reforço da segurança do abastecimento;</li> <li>• Aumento da capacidade de receção de nova geração de origem renovável;</li> <li>• Integração de novos centros electroprodutores.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.7 - Energia | Redes

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
RED4	PROMOÇÃO DE SISTEMAS INTELIGENTES PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	Promover a adoção de soluções inovadoras na gestão e controlo da produção e consumo de energia e a gestão flexível das redes.	Investimentos que permitam o desenvolvimento de formas de gestão que integrem infraestruturas físicas e digitais inovadoras.	<p>Este Programa poderá envolver as seguintes intervenções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de tecnologias de informação a favor de uma gestão mais eficaz e eficiente da rede de transporte e distribuição;</li> <li>• Uso de soluções tecnológicas de gestão das redes de baixa tensão que viabilizarem o autoconsumo, a integração de produtores-consumidores e a distribuição de energia <i>peer-to-peer</i>;</li> <li>• Disposição das redes a favor do carregamento inteligente de veículos elétricos;</li> <li>• Potencialização de tecnologias, produtos e soluções que dotem as redes de maior flexibilidade de forma a mitigar as oscilações na produção a partir de fontes renováveis e promovam sistemas de armazenamento;</li> <li>• Adoção de sistemas de automatização na gestão energética de instalações industriais e de edifícios públicos e privados;</li> <li>• Uso de controladores inteligentes que proporcionem a gestão eficiente de redes;</li> <li>• Recolha de dados de apoio à monitorização e gestão dos sistemas, bem como para a construção de indicadores de apoio à decisão e suporte a políticas de descarbonização e transição energética.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução das emissões de GEE;</li> <li>• Aumento da eficiência energética e gestão eficiente da rede;</li> <li>• Reforço da integração da produção a partir de fontes renováveis e promoção de sistemas de armazenamento;</li> <li>• Potencial de criação de novos serviços e tecnologias de valor acrescentado para o cliente e para o setor.</li> </ul>
RED5	GNL MARÍTIMO	Criação de um mercado sustentável para o GNL marítimo, assumindo-se Portugal como <i>hub</i> para a reexportação intercontinental de GNL, como <i>hub transshipment</i> de GNL <i>Small-Scale</i> e como área de serviço para navios a GNL, liderando a inovação no <i>green shipping</i> .	Este Programa integra-se na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente.	<p>Este Programa prevê os seguintes investimentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestruturas de <i>Bunkering</i> GNL <i>Onshore Mid e Small-Scale</i> (abastecimento da infraestrutura de GNL flutuante, através de navios abastecedores e barcaças; atualização da estação de abastecimento de isocombustíveis GNL e camiões-sistema GNL, construção de tanques de armazenamento intermédios <i>small-scale</i> com função de fornecimento de electricidade a navios e de navios abastecedores de GNL);</li> <li>• Infraestruturas de <i>Offshore Bunkering</i> GNL <i>Small-Scale + Multifuel</i> (inclui <i>Smart Bunkering Ship GNL</i> e Navio Abastecedor <i>Multifuel</i>);</li> <li>• Infraestruturas para o GNL <i>virtual ocean pipeline e hub</i> atlântico em rede.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potencial de criação de novos serviços e tecnologias de valor acrescentado</li> <li>• Abertura a novos mercados</li> <li>• Potencia a localização geográfica de Portugal e as suas infraestruturas.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo I.8 - Energia | Reforço da produção e eficiência energética

REF	PROGRAMA / PROJETO	OBJETIVO/ MOTIVAÇÃO	ÂMBITO / DESCRIÇÃO	SUBPROJECTOS / INTERVENÇÕES	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO
RF1	PROMOÇÃO DAS ENERGIAS DE FONTES RENOVÁVEIS	Aumentar a capacidade instalada a partir de fontes renováveis de energia e promover a inovação no setor, contribuindo para a descarbonização da economia, uso dos recursos endógenos e a redução da dependência energética.	Este Programa prevê a realização de investimentos associados ao aumento da incorporação de energia a partir de fontes renováveis de energia na economia e teste de soluções que visem uma produção de eletricidade mais flexível e o contributo de tecnologias inovadoras para o sistema energético nacional.	Este Programa poderá envolver a realização da seguinte tipologia de investimentos: <ul style="list-style-type: none"> <li>Utilização sustentável de diferentes tipos de biomassa endógena (residual de natureza agrícola e florestal) e a promoção de biorefinarias;</li> <li>Implementação de projetos piloto de interesse na área dos sistemas de conversão solar com concentração;</li> <li>Armazenamento de energia, incluindo o armazenamento térmico;</li> <li>Produção descentralizada e o desenvolvimento de outras fontes de energia renovável.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redução das emissões de GEE;</li> <li>Redução da dependência energética;</li> <li>Aumentar a capacidade de produção de energia renovável;</li> <li>Potenciar o uso de recurso endógenos.</li> </ul>
RF2	ENERGIAS RENOVÁVEIS OCEÂNICAS	Aumentar a segurança energética sustentável (através da diminuição das importações de energia e da redução do CO2) e a criação de um setor exportador de tecnologia energética oceânica sustentável.	Investimentos que visem o reforço de infraestruturas para aproveitamento das energias renováveis oceânicas.	Este Programa poderá envolver a realização da seguinte tipologia de investimentos: <ul style="list-style-type: none"> <li>Expansão do parque eólico instalado na costa norte de Portugal Continental - Viana do Castelo;</li> <li>Construção de infraestruturas para aproveitamento de energias renováveis oceânicas na costa continental portuguesa e nos arquipélagos da Madeira e dos Açores;</li> <li>Instalação dos cabos elétricos submarinos de ligação dos parques de produção de energia offshore e aos pontos de interligação com a Rede Elétrica Nacional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redução das emissões de GEE;</li> <li>Redução da dependência energética;</li> <li>Eficiência energética;</li> <li>Redução da intensidade energética;</li> <li>Redução de custos com energia;</li> <li>Competitividade das Empresas;</li> <li>Promoção do mercado de serviços energéticos.</li> </ul>
EE1	PROMOÇÃO DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA NOS SETORES DE ACTIVIDADE	Aumentar o desempenho energético das atividades económicas, reduzindo a sua intensidade energética, através do uso eficiente e racional de energia e do aproveitamento de fontes renováveis.	Este Programa de eficiência energética é dirigido a diferentes setores de atividade e alinhado com a revisão da regulamentação e de outros instrumentos aplicáveis, visando a redução da intensidade energética e carbónica da economia, bem como a promoção da utilização eficiente dos recursos.	Este Programa envolverá: <ul style="list-style-type: none"> <li>Administração pública central e local, prosseguindo as ações desenvolvidas no âmbito do Programa ECO.AP;</li> <li>Indústria e serviços, apoiando a adoção de novas tecnologias, a redução dos custos com energia e a adoção de fontes de energia renováveis</li> <li>Edifícios, nomeadamente de habitação, promovendo a descarbonização em linha com as orientações relativas aos edifícios com necessidades nulas de energia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redução das emissões de GEE;</li> <li>Redução da dependência energética;</li> <li>Eficiência energética;</li> <li>Redução da intensidade energética;</li> <li>Redução de custos com energia;</li> <li>Competitividade das Empresas;</li> <li>Promoção do mercado de serviços energéticos.</li> </ul>

# PNI 2030

## Anexo II - Fontes de Financiamento ( 1/2 )

	INVESTIMENTO				FINANCIAMENTO ADM PÚBLICAS			
	Total	Área Públicas (contorno OE)	S.E. Espaço não necessitado	Sect. Privado	Investimento Total	Fontes de Financiamento Europeias	Fundo Ambiental	Receitas Gerais do Estado
<b>TRANSPORTES e MOBILIDADE</b>	<b>12 855,0</b>	<b>8 291,0</b>	<b>660,5</b>	<b>3 703,5</b>	<b>0 291,0</b>	<b>3 653,2</b>	<b>1 122,9</b>	<b>3 606,9</b>
<b>Rodovia</b>	<b>1 625,9</b>	<b>1 215,9</b>	-	<b>310,0</b>	<b>1 315,9</b>	-	-	-
R1 Segurança Rodoviária, Renovação e Reabilitação e Redução de Ruído	500,0	500,0	-	-	-	-	-	-
R2 Programa de Construção de "Missing Links"	300,0	241,0	-	59,0	-	-	-	-
R3 Programa Arco Rodeante Sul A2 Aeroporto	200,0	-	-	-	-	-	-	-
R4 Programa de alargamentos/aumentos de capacidade	205,0	164,0	-	41,0	-	-	-	-
R5 Conclusão do IP8 - Sines - Beja	130,0	130,0	-	-	-	-	-	-
R6 Programa de Apoio à Inovação e Eletrões na Rede Rodoviária	100,0	100,0	-	-	-	-	-	-
R7 Fase II do Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE)	110,0	100,0	-	10,0	-	-	-	-
R8 Programa de Gestão Terrestre	80,0	80,0	-	-	-	-	-	-
<b>Ferrovia</b>	<b>4 849,8</b>	<b>4 018,8</b>	-	<b>30,0</b>	<b>4 018,8</b>	-	-	-
F1 Reforço da Capacidade e Aumento de Velocidades no Eixo Porto-Leiria	1 500,0	1 500,0	-	-	-	-	-	-
F2 Segurança Ferroviária, Renovação e Reabilitação e Redução de Ruído	375,0	375,0	-	-	-	-	-	-
F3 Programa de Sinetização e implementação do ERTMS/ETCS - GSM-R	270,0	270,0	-	-	-	-	-	-
F4 Programa de Eletrização e Reforço da RFN	235,0	235,0	-	-	-	-	-	-
F5 Ligação de Linha de Cascais à Linha de Coimbra	200,0	200,0	-	-	-	-	-	-
F6 Programa de Identificação, estudos e segurança ferroviária	165,0	165,0	-	-	-	-	-	-
F7 Programa de aumento de capacidade nas áreas metropolitanas	135,0	135,0	-	-	-	-	-	-
F8 Corredor Internacional Sul, nova ligação Sintra/Oliveira	120,0	120,0	-	-	-	-	-	-
F9 Projeto de Modernização de Ligação Lisboa-Algarve	100,0	100,0	-	-	-	-	-	-
F10 Melhorias de linhas existentes incluindo a sua acessibilidade ferroviária	90,0	75,0	-	30,0	-	-	-	-
F11 Modernização de Linha do Alentejo	75,0	75,0	-	-	-	-	-	-
F12 Requalificação do todo Estação-Oliveira de Azeméis da Linha do Vouzara	650,0	650,0	-	-	-	-	-	-
F13 Corredor Internacional Norte - Nova ligação Alentejo/Alentejo	<b>465,0</b>	<b>365,0</b>	-	<b>40,0</b>	<b>365,0</b>	-	-	-
<b>Transversal - Rodovia e Ferrovia</b>	<b>200,0</b>	<b>200,0</b>	-	-	<b>200,0</b>	-	-	-
RF1 Programa de Conectividade Rodoviária e Ferroviária Transfronteiriça	130,0	130,0	-	-	-	-	-	-
RF2 Programa de acesso rodó e ferroviário aos aeroportos nacionais	75,0	75,0	-	-	-	-	-	-
RF3 Adaptação de infraestruturas de transportes às alterações climáticas	75,0	75,0	-	-	-	-	-	-
<b>Aerospacia</b>	<b>702,0</b>	-	-	<b>707,0</b>	-	-	-	-
A1 Expansão aeroportuária de Lisboa (2ª fase - Aeroporto Humberto Delgado)	507,0	-	-	507,0	-	-	-	-
A2 Adequação progressiva da capacidade na rede aeroportuária	100,0	-	-	100,0	-	-	-	-
A3 Requalificação e melhoria de estruturas e redes de serviço na rede	100,0	-	-	100,0	-	-	-	-
<b>Martim-Porto</b>	<b>2 428,0</b>	<b>51,0</b>	<b>640,5</b>	<b>1 776,5</b>	<b>51,0</b>	<b>640,5</b>	<b>1 776,5</b>	<b>51,0</b>
M1 Porto de Sines	940,0	-	215,0	725,0	-	-	-	-
M2 Porto de Lisboa	955,0	30,4	67,1	567,5	-	-	-	-
M3 Porto de Leixões	375,0	-	99,0	280,0	-	-	-	-
M4 Porto de Setúbal	124,0	20,5	48,4	57,0	-	-	-	-
M5 Porto de Aveiro	113,0	-	53,0	60,0	-	-	-	-
M6 Via Interregional do Douro	102,0	-	80,0	22,0	-	-	-	-
M7 Programa de Invest. Portos não Core	90,0	-	25,0	65,0	-	-	-	-
M8 Janela Única Logística 5.0	75,0	-	75,0	-	-	-	-	-
<b>Mobilidade Sustentável</b>	<b>3 308,0</b>	<b>2 588,8</b>	-	<b>840,0</b>	<b>2 588,8</b>	-	-	-
MTF1 Desenv. Sistemas Transportes Coletivos - São Próprio na AM	670,0	560,0	-	80,0	-	-	-	-
MTF2 Desenv. Sistemas Transportes Coletivos São Próprio na AMP	240,0	240,0	-	-	-	-	-	-
MTF3 Desenv. Sistemas Transportes Coletivos São Próprio (cotáveis >100 000 hab)	105,0	105,0	-	-	-	-	-	-
MTF4 Consolidação da Rede de Manuseamento do Porto	620,0	620,0	-	-	-	-	-	-
MTF5 Consolidação da Rede de Manuseamento de Lisboa	415,0	415,0	-	-	-	-	-	-
MTF6 Descentralização da Logística Urbana	450,0	450,0	-	-	-	-	-	-
MTF7 Promoção da Inicialidade Elétrica	360,0	360,0	-	-	-	-	-	-
MTF8 Promoção da Rede Nacional de Inovação Octaval	300,0	300,0	-	-	-	-	-	-
MTF9 Promoção de Soluções Inovadoras e Inteligentes de Mobilidade Urbana	200,0	200,0	-	-	-	-	-	-

# PNI 2030

## Anexo II - Fontes de Financiamento ( 2/2 )

	INVESTIMENTO			Período de Execução
	Total	Adm. Públicas (parâmetro OE)	S.E. Estado não reclassificado	
<b>2. ENERGIA</b>	<b>4 830,0</b>	<b>855,0</b>	<b>53,0</b>	<b>n.a.</b>
<b>Reforço da Produção</b>	<b>1 800,0</b>			<b>n.a.</b>
RP1 Promoção das energias de fontes renováveis	650,0		1 800,0	2021 - 2030
RP2 Energias renováveis costeiras	1 150,0		1 150,0	2021 - 2030
<b>Redes</b>	<b>1 830,0</b>		<b>53,0</b>	<b>n.a.</b>
RED1 Promoção das interligações de capacidade	800,0			2021 - 2030
RED2 Promoção das interligações de gás natural	240,0			2021 - 2030
RED3 Consolidação das redes nacionais de distribuição	175,0			2021 - 2030
RED4 Promoção de sistemas inteligentes para a transição energética	225,0			2021 - 2030
RED5 O&M, número	130,0		53,0	2021 - 2030
<b>Eficiência Energética</b>	<b>1 900,0</b>	<b>855,0</b>		<b>n.a.</b>
EE1 Promoção de eficiência energética nos setores de atividade	1 500,0	855,0		2021 - 2030

	FINANCIAMENTO   ADM PÚBLICAS		
	Investimento Total	Fontes de Financiamento Europeias	Fundo Ambiental
	<b>855,0</b>	<b>488,0</b>	
	<b>855,0</b>		

	Recursos Gerais do Estado	
	Fundo Ambiental	Recursos Gerais do Estado

