RESOLUÇÃO N.º /2019

Programa Nacional de Investimentos 2030

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que, na próxima legislatura, na análise dos investimentos para o período 2021-2030:

a) Tenha em consideração as propostas que constam do relatório do Grupo de Trabalho - Programa Nacional de Investimentos 2030, anexo à presente resolução;

b) Em articulação com o Conselho Superior de Obras Públicas, consolide uma avaliação, em função de critérios de competitividade económica, coesão social e territorial e sustentabilidade orçamental, que permita definir os investimentos prioritários, tendo presente a restrição orçamental.

Aprovada em 5 de julho de 2019

O Vice-Presidente da Assembleia da República
(em substituição do Presidente da Assembleia da República)

Jorge Lacão

Grupo de Trabalho – “Programa Nacional de Investimentos 2030”

Relatório final

1. Introdução

1.1 Constituição, fundamentos, objetivo e composição

O Grupo de Trabalho – Programa Nacional de Investimentos 2030 foi criado no âmbito da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, a 22 de fevereiro de 2019, na sequência da aprovação, por unanimidade, na reunião da Comissão de 13 de fevereiro de 2019, de uma proposta oral constituição de Grupo de Trabalho – Programa Nacional de Investimentos 2030.

O Grupo de Trabalho – “Programa Nacional de Investimentos 2030” foi constituído com os seguintes objetivos:

1. Fazer uma avaliação concreta da situação atual das infraestruturas;
2. Avaliar as necessidades sentidas pelas populações, através da audição dos representantes do poder regional e local.
3. Apresentar um relatório final onde estejam compiladas as necessidades identificadas por todas as entidades.

Integraram o grupo de trabalho os seguintes Deputados:

Coordenador – Pedro Mota Soares (CDS-PP);
Luís Leite Ramos (PSD)
Paulo Rios de Oliveira (PSD)
Carlos Pereira (PS);

Heitor de Sousa (BE)
Bruno Dias (PCP)

1.2 Metodologia

Para que se pudesse proceder a uma avaliação positiva para o futuro das infraestruturas em Portugal, foi decidido ouvir todas as Comunidades Intermunicipais do País, as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e o Conselho Superior de Obras Públicas.

Deliberou o Grupo de Trabalho efetuar uma audição pública, de modo a permitir às Áreas Metropolitanas e a todas as CIM a apresentação das suas reivindicações. No âmbito desta audição pública foram também recebidos contributos dos Governos Regionais dos Açores e da Madeira. Foi ainda recolhida diversa documentação disponibilizada pelas entidades ouvidas.

1.3 Atividades desenvolvidas

A audição do Conselho Superior de Obras Públicas foi realizada na reunião da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas de 2019/04/15, podendo ser acedida na ligação abaixo:

https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheAudicao.aspx?BID=112172

A Audição Pública que reuniu as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e as Comunidades Intermunicipais que aceitaram o convite da Comissão realizou-se em 2019/04/23 e pode ser acedida na seguinte ligação, onde se encontram também os contributos de algumas CIM que não puderam estar presentes:

https://www.parlamento.pt/Paginas/2019/abril/audicao-publica-programa-nacional-investimento.aspx

É possível encontrar na página do Projeto de Resolução n.º 1939/XIII/4.ª (PS) na Internet a documentação enviada pelo Governo:

https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=43310

2. Antecedentes e outros planos estratégicos

2.1 PETI 3+ e a importância do investimento público

Na sequência do trabalho efetuado na legislatura anterior e conhecendo o contexto económico em que a mesma se desenvolveu, foi aprovado um plano estratégico de transportes que pretendia encontrar investimentos seletivos que ajudassem o país a encontrar caminhos de desenvolvimento económico. Foi por isso mesmo criado um grupo de trabalho a que tinha como finalidade identificar os investimentos de elevado valor acrescentado. Posteriormente, foi feita uma discussão política que envolveu todos os partidos com assento parlamentar, motivando o "desenho" daquilo que ficou conhecido como PETI 3+.

A estratégia traçada para aplicar no horizonte 2014-2020, pretendia "… colocar em evidência, perante toda a sociedade Portuguesa, a situação de insustentabilidade a que chegou o sector público dos transportes e infraestruturas e a inevitabilidade de introduzir reformas profundas e urgentes.".

Para combater essas dificuldades era "… delineado um vasto programa de atuação, abrangendo as empresas públicas de transportes, as infraestruturas rodoviárias, o sector marítimo-portuário, a logística e mercadorias e o sector aéreo e aeroportuário.".

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

Estávamos assim perante um processo que iniciava a inversão da realidade vivida até então no setor dos transportes, sendo que, a par da recuperação financeira do país, ficaria identificada uma estratégia responsável e criteriosa para o futuro recente da mobilidade no nosso país.

2.2 “Ferrovia 2020” a realidade ferroviária nacional

O plano de investimentos ferroviários desenvolvido pelo atual Governo foi apresentado a 12 de fevereiro de 2016, enquadra-se no período de 2016 a 2020 e fundamenta-se no PETI 3+, tal como surge consta do documento de apresentação onde surge também um “… pacote financeiro associado e apresenta uma calendarização precisa e ambiciosa.”.

Segundo o documento estratégico do Governo “O PETI 3+ definiu um conjunto de prioridades devidamente identificadas por um conjunto alargado de stakeholders que importa destacar: Compromissos internacionais, incluindo os bilaterais com Espanha e os que resultam do Corredor Atlântico; Fomento do transporte de mercadorias e em particular das exportações; Articulação entre os portos nacionais e as principais fronteiras terrestres com Espanha;”.

Para concretizar estes objetivos o Governo esclarece que conta com "… um pacote financeiro composto por fundos comunitários do programa Connecting Europe facility (CEF) quer na componente geral (30 a 50% de comparticipação) quer na componente coesão (85% de comparticipação) e do programa Portugal 2020 (85% de comparticipação) a que se poderá acrescentar o Plano Juncker e o contributo da Infraestruturas de Portugal.".

2.3 As propostas do PJR n.º 1939/XIII/4.ª - Programa Nacional de Investimentos 2030:

O Partido Socialista, por intermédio do projeto de resolução n.º 1939/XIII/4.ª, denominado Programa Nacional de Investimentos 2030, vem propor que, após apreciação do Conselho Superior de Obras Públicas, esta entidade emita pareceres que avaliem as suas dimensões estratégicas, técnicas e económico-financeiras.

No âmbito desta proposta foram definidas as seguintes prioridades:

a) Área temática dos transportes e mobilidade, considerando investimentos no valor de 12 655 M€, na mobilidade sustentável e transportes públicos, ferrovia, rodovia, infraestruturas marítimo-portuárias e aeroportuárias:
    i. Mobilidade sustentável e transportes públicos:
        1. Desenvolvimento de sistemas de transportes coletivos em sítio próprio na Área Metropolitana de Lisboa;
        2. Desenvolvimento de sistemas de transportes coletivos em sítio próprio na Área Metropolitana do Porto;
        3. Desenvolvimento de sistemas de transportes coletivos em sítio próprio em cidades com mais de 100.000 habitantes;
        4. Consolidação da rede de metropolitano do Porto;
        5. Consolidação da rede de metropolitano de Lisboa;
        6. Descarbonização da logística urbana;

7. Promoção da mobilidade elétrica;
8. Promoção da rede nacional de interconexão ciclável;
9. Promoção de soluções inovadoras e inteligentes de multimodalidade urbana;

ii. Ferrovia:

1. Programa de reforço da capacidade e aumento de velocidades no eixo Porto-Lisboa;
2. Programa de segurança ferroviária, renovação e reabilitação e redução de ruído;
3. Programa de sinalização ferroviária;
4. Programa de eletrificação e reforço da Rede Ferroviária Nacional;
5. Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura de Lisboa;
6. Programa de telemática ferroviária, melhoria de estações e interfaces de passageiros e medidas de segurança da operação;
7. Programa de aumento de capacidade nas áreas metropolitanas;
8. Corredor Internacional Sul: Nova ligação Sines/Grândola;
9. Programa de melhoria de terminais multimodais incluindo a sua acessibilidade ferroviária;
10. Projeto de Modernização da Ligação Lisboa-Algarve;
11. Projeto de Modernização da Linha do Alentejo;
12. Requalificação do troço Espinho-Oliveira de Azeméis da Linha do Vouga;
13. Corredor Internacional Norte: nova ligação Aveiro/Mangualde;

iii. Rodovia:

1. Programa de segurança rodoviária, renovação e reabilitação e redução de ruído;
2. Programa de concretização de fechos de malha rodoviária;
3. Programa de intervenções rodoviárias no Arco Ribeirinho Sul;
4. Programa de alargamentos/aumentos de capacidade;
5. Conclusão do Itinerário Principal 8, entre Sines e Beja;

6. Programa de apoio à inovação e eficiência na rede rodoviária;
7. Programa de Valorização das Áreas Empresariais, Fase II;
8. Programa de coesão territorial;

iv. Rodo-Ferrovia:

1. Programa de conectividade rodoviária e ferroviária transfronteiriça;
2. Programa de acessos rodoviários e ferroviários aos aeroportos nacionais;
3. Programa de adaptação de infraestruturas de transportes às alterações climáticas;

v. Marítimo-Portuário:

1. Programa de investimento no Porto de Sines;
2. Programa de investimento no Porto de Lisboa;
3. Programa de investimento no Porto de Leixões;
4. Programa de investimento no Porto de Setúbal;
5. Programa de investimento no Porto de Aveiro;
6. Programa de investimento na Via Navegável do Douro;
7. Programa de investimentos em Portos secundários (não "*core*");
8. Janela Única Logística 5.0;

vi. Aeroportuário:

1. Expansão aeroportuária de Lisboa (2ª fase | Aeroporto Humberto Delgado);
2. Adequação progressiva da capacidade na rede aeroportuária à evolução da procura;
3. Requalificação e melhoria de eficiência e níveis de serviço na rede aeroportuária;

b) Área temática do ambiente, considerando investimentos no valor de 3 570 M€, no tratamento do ciclo urbano da água, na gestão de resíduos, na proteção do litoral, no tratamento dos passivos ambientais, na gestão dos recursos hídricos e marinhos:

i. Ciclo urbano da água:
    1. Promoção da reabilitação de ativos;
    2. Aumento da resiliência dos sistemas de abastecimento público de água, de saneamento de águas residuais e de drenagem de águas pluviais;
    3. Promoção da transição para a economia circular;
    4. Eficiência de tratamento para melhoria a qualidade das massas de água;
    5. Descarbonização do setor da água;
ii. Gestão dos recursos hídricos:
    1. Adaptação das regiões hidrográficas aos riscos de inundações;
    2. Proteção e valorização dos recursos hídricos;
    3. Adaptação das regiões hidrográficas aos fenómenos de seca;
iii. Gestão de resíduos:
    1. Promoção da eficiência da utilização de recursos na transição para a economia circular;
    2. Implementação de soluções de valorização do Combustível Derivado de Resíduos e da "fração resto";
    3. Dinamização de soluções de recolha seletiva multimaterial e orgânica;
iv. Passivos ambientais:
    1. Remediação e recuperação ambiental de locais contaminados de antigas zonas industriais, mineiras e pedreiras abandonadas;
v. Proteção do litoral:
    1. Proteção costeira em zonas de risco;
    2. Planos de intervenção e projetos de requalificação;
    3. Requalificação e valorização das atividades e do território;
vi. Recursos marinhos:
    1. Promoção da biodiversidade marinha, monitorização e gestão do espaço marítimo;

2. Recolha de lixo marinho, artes de peca e respetivos equipamentos;
3. Desenvolvimento de aquicultura sustentável;

c) Área temática da energia, considerando investimentos no valor de 4 930 M€ em redes, no reforço de produção de energia e na eficiência energética:
   i. Reforço da produção:
      1. Promoção das energias de fontes renováveis;
      2. Programa de energias renováveis oceânicas;
   ii. Redes:
      1. Promoção das interligações de eletricidade;
      2. Promoção das interligações de gás natural;
      3. Promoção de sistemas inteligentes para a transição energética;
      4. Consolidação das redes nacionais de eletricidade;
      5. Gás Natural Liquefeito marítimo;
   iii. Eficiência Energética:
      1. Promoção de eficiência energética nos setores de atividade;
d) Regadio, considerando investimentos no valor 750 M€:
   i. Revitalização do Regadio, através da reabilitação ou requalificação de infraestruturas hidráulicas agrícolas;
   ii. Aumento da Área Regada, como instrumento de desenvolvimento do território rural.

3. Prioridades apresentadas ao Grupo de Trabalho

No decurso do processo de apreciação do Projeto de Resolução n.º 1939/XIII/4.ª a Comissão recebeu contributos das Regiões Autónomas, das CIM do Alto Alentejo, do Alto Minho, da Beira Baixa, do Baixo Alentejo, das Beiras e Serra da Estrela, do Douro, de Tâmega e Sousa e de Trás-os-Montes, para além dos contributos das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto.

3.1 Norte:

Área Metropolitana do Porto:

TRANSPORTES

- Expansão da Rede de Metro do Porto;
- Quadruplicação da ferrovia entre Ermesinde e Contumil;
- Requalificação da Linha de Leixões e ligação ao Aeroporto;
- Requalificação da linha do Vouga;
- Aposta no Metro Bus para os eixos a Sul.

AMBIENTE

- Construção de Saneamento e abastecimento de água nos concelhos de: Oliveira de Azeméis; Arouca; Paredes; Santo Tirso; e Vale de Cambra.

CIM – Alto Minho:

TRANSPORTES

- Ligação da Linha do Minho ao Aeroporto Sá Carneiro;
- Melhoria da ligação ferroviária entre Porto e Vigo (de forma a que o destino permita uma ligação à conectividade de Alta Velocidade);
- Melhoria do eixo ferroviário Atlântico de forma a melhorar a conexão entre os vários Portos nacionais;
- Ligação rodoviária do IC28 ao Parque Empresarial de Nogueiras em Arco de Valdevez;
- Ligação rodoviária do Minho Parque ao Parque Empresarial de Monção;
- Concretização de ligações rodoviárias à Plataforma Logística de Valença;
- IC1 entre Caminha e Valença;
- Melhoria da infraestrutura aérea já existente (Aeródromo entre Valença e Vila Nova de Cerveira).

AMBIENTE

- Concretização de vários projetos de abastecimento de água.

ENERGIA

- Ligação da rede de média e alta tensão à Galiza.

CIM - Cávado

TRANSPORTES E MOBILIDADE

- Proposta RN - T&M – Programa de Ação para a Qualificação de Vias Chave para a Competitividade e Coesão Territorial da Região do Norte, incluindo: a variante do Cávado (ligação Frossos-Ferreiros) em Braga; variante a Vila Verde; variante à Vila de Prado; Estrada Nacional 307; requalificação da N205; construção do Nó da A3 em Lama, Barcelos; Barcelos – Programa de modernização da rede viária nacional principal da NUT III Cávado; ponte sobre o Rio Cávado em Barcelos; variante de Apúlia; variante de Ofir; variante cidade de Esposende; acesso A28 Antas/Forjães (nova saída); ponte pedonal entre Esposende e Fão (ligação ecovia do Litoral/Ecovia do Cávado);
- Proposta RN - T&M – Programa de Ação de Expansão da Rede de Metropolitano do Porto - Prolongamento da linha de metro do Porto Póvoa-Esposende
- Proposta RN - T&M – Programa de Ação para a Qualificação dos Níveis de Serviço da Rede Ferroviária da Região do Norte, abrangendo, nomeadamente, qualificação dos Níveis de Serviço da Rede Ferroviária da linha do Douro, da linha ferroviária do Minho-Porto-Vigo e da linha do Norte, através da duplicação da linha do Norte Aveiro-Gaia-Porto
- Proposta RN - T&M – Programa de Ação de Qualificação das Frotas de Transportes Coletivos Públicos e Privados
- Proposta RN - T&M – Programa de Ação de qualificação dos níveis de coordenação e da qualidade de gestão de serviços coletivos de transportes coletivos, bem como de

eliminação de pontos negros de sinistralidade rodoviária (a contratualizar com as Entidades Intermunicipais)

- Proposta RN - T&M – Programa de Ação para a Qualificação dos Níveis de Acesso e de Qualidade de Serviço dos Portos de Leixões, Viana do Castelo e do Douro, abrangendo, nomeadamente, programa de qualificação / expansão do Porto de Leixões, qualificação da Via Navegável do Douro, e Qualificação do potencial exportador do porto de Viana do Castelo, através da melhoria das condições de acesso rodo-ferroviário e marítimo
- Proposta RN - T&M – Programa de Ação para a Qualificação dos Níveis de Acesso e de Qualidade de Serviço do Aeroporto do Porto (incluindo caminho Fox), bem como do Aeroporto Regional de Bragança e da Rede de Aeródromos / Heliportos Regionais

AMBIENTE E ENERGIA

- Nova ETAR de Braga
- Programas de Ação Intermunicipal ao nível da NUTS III para qualificação dos níveis de atendimento e de qualidade de serviço em alta e em baixa do ciclo urbano da água; para qualificação dos níveis de atendimento e de qualidade de serviço de recolha, tratamento e valorização de resíduos sólidos; para adoção de soluções de reestruturação de bacias; de qualificação dos níveis de atendimento e da qualidade dos serviços coletivos de riscos e de proteção civil; para o combate e adaptação às alterações climáticas; orientados para a transição energética;
- Valorização de aglomerados urbanos, nomeadamente ciclovias intraurbanas;
- Construção do Parque da Cidade de Esposende e do Parque Desportivo e reabilitação de património construído na zona urbana de Apúlia

<u>CIM - Douro:</u>

TRANSPORTES

- Linha do Douro – Aposta na ligação internacional;
- IC26;

- Autoestrada Fluvial do Douro – aposta na navegabilidade do Douro.

CIM – Terras de Trás-os-Montes:

TRANSPORTES

- Ligação rodoviária entre Vimioso e Bragança;
- Ligação rodoviária entre Vinhais e Bragança;
- Ligação rodoviária de Bragança a Espanha (Puebla de Sanabria);
- Ligação do IC5 a Espanha;
- Ligação rodoviária entre Macedo de Cavaleiros e Vinhais;
- Aeroporto regional de Bragança;
- Criação de portos secos na região.

AMBIENTE

- Aposta forte no regadio para a região.

ENERGIA

- Dada a grande quantidade de produção de energia na região, pede-se um acesso a uma redução no preço da energia para as empresas.

CIM – Tâmega e Sousa:

TRANSPORTES

- Nova Linha Ferroviária do Sousa (ligaria Valongo – Paredes – Paços de Ferreira – Lousada – Felgueiras;
- Reabilitação da Linha Ferroviária do Tâmega;
- Ligação rodoviária entre Baião e Ponte da Ermida;
- Reabilitação da EN320 entre Marco de Canavezes e Cinfães;
- Ligação rodoviária entre Castelo de Paiva e Vila Nova de Gaia;
- Dinamizar e modernizar a Autoestrada Fluvial do Douro.

3.2 Centro:

Comunidade Intermunicipal Dão – Lafões:

TRANSPORTES:

- Requalificação do IP3;
- Requalificação do IC12 e do IC37;
- Requalificação da EN229 (Viseu-Sátão) e da EN225 (Castro Daire-Arouca);
- Eixo Ferroviário Aveiro – Viseu – Salamanca.

AMBIENTE:

- Nova Barragem em Fagilde e Ligação à Barragem do Balsemão.

SAÚDE:

- Construção do Centro Oncológico do Centro Hospitalar Tondela-Viseu.

CIM – Beiras e Serra da Estrela:

TRANSPORTES

- Construção do Teleférico à Torre da Serra da Estrela;
- Requalificação e modernização da Linha da Beira Alta;
- Projeto transfronteiriço da Linha do Douro;
- Novo Cais Fluvial em Barca d'Alva;
- Centro Nacional de Educação Rodoviária no Instituto Politécnico da Guarda;
- IC6;
- IC7;
- IC37;
- IC31 – Ligação a Espanha;
- Ligação do Sabugal à A23;

- Plataforma logística e comercial transfronteiriça de grande escala em Vilar Formoso.

AMBIENTE

- Barragem da Ribeira dos Cortes.

SAÚDE

- Concretização do pavilhão 5 do Novo Hospital da Guarda e conclusão das obras;
- Requalificação do Centro de Saúde de Seia.

<u>CIM – Região de Coimbra:</u>

TRANSPORTES

- Sistema de Mobilidade do Mondego;
- Reabilitação e modernização da ligação ferroviária à Figueira da Foz;
- Aeroporto da Região Centro;
- IC6;
- IC7;
- IP3;
- A13;
- Requalificação e ampliação do Porto da Figueira da Foz;
- Rede de ciclovias com elevado valor turístico,

AMBIENTE

- Nova aposta na melhoria e modernização dos resíduos urbanos;
- Obra hidrográfica do Mondego.

SAÚDE:

- Requalificação dos Hospitais Centrais de Coimbra.

<u>CIM - Oeste:</u>

TRANSPORTES

- IC11;
- Manutenção e requalificação das Arribas;
- Projeto inovador de abastecimento de hidrogénio.

AMBIENTE

- Projeto do Tejo como solução para a utilização de água na agricultura;
- Central de Biomassa.

SAÚDE:

- Hospital do Oeste para servir toda a região.

<u>CIM da Lezíria do Tejo:</u>

TRANSPORTES

- Variante à Linha do Norte na zona de Santarém;
- IC3/A13 – Ligação rodoviária de Almeirim à A22, de forma a garantir a segurança do transporte de resíduos perigosos para a Chamusca;
- IC10 – Ligação rodoviária ao Alentejo e correção dos problemas na zona de Coruche.

AMBIENTE

- Projeto do Tejo como solução de rega para a agricultura.

3.3 Sul:

<u>Área Metropolitana de Lisboa:</u>

TRANSPORTES

- Transporte em sítio próprio;

- Simplificação Tarifária e digitalização do sistema;
- Modernização da Linha de Cascais e da Linha de Sintra;
- Investimento em material circulante ferroviário;
- Investimento no transporte fluvial.

CIM – Alto Alentejo

AMBIENTE
- Construção da barragem do “Crato-Pisão”

MOBILIDADE E TRANSPORTES
- Concretização da Plataforma Logística do Caia
- Aproveitamento do investimento ferroviário para a circulação de passageiros.
- Requalificação da EN 371, entre Arronches e a fronteira do Retiro
- Requalificação do IP2, da A23 à A6
- Requalificação do IC13, Alcochete/Ponte de Sôr/Portalegre/Cáceres
- Concretização da linha ferroviária de mercadorias, do Porto de Sines para a Plataforma Transfronteiriça do Caia
- Eletrificação da Linha do Leste
- Reativação do ramal de Cáceres
- Deslocalização da estação ferroviária de Portalegre para junto da cidade

SAÚDE:
- Garantir mais especialidades no Hospital de Portalegre.

CIM – Baixo Alentejo:

TRANSPORTES
- Modernização da Linha do Alentejo;
- Necessidade de concretização de vários troços rodoviários;

- Necessidade de concretização das ligações rodoviárias e ferroviárias de ligação ao Aeroporto de Beja;
- Concretização do IP8 na sua totalidade;
- Terminar todos os trabalhos do IC27;

AMBIENTE
- Melhorar as infraestruturas relacionadas com o ciclo urbano da água;
- Importância elevada dos investimentos no regadio.

3.4 Regiões Autónomas:

Região Autónoma dos Açores

ENERGIA
- Substituição dos cabos submarinos que asseguram a ligação entre o Continente, os Açores e a Madeira

TRANSPORTES E MOBILIDADE
- Ampliação da pista do Aeroporto da Horta, na Ilha do Faial
- Ampliação da placa de estacionamento C do Aeroporto Internacional da Lajes, na Ilha Terceira
- Construção do terminal de passageiros no porto de São Roque, na Ilha do Pico
- Construção do cais para granéis sólidos no porto de Ponta Delgada, na Ilha de São Miguel

Região Autónoma da Madeira

TRANSPORTES E MOBILIDADE
- Reforço de infraestruturas e equipamentos nos aeroportos da Região Autónoma da Madeira
- Ampliação do Molhe da Pontinha

- Renovação e reabilitação das infraestruturas portuárias

ENERGIA

- Infraestruturas e equipamentos de melhoria de acessibilidade digital entre a Região Autónoma da Madeira, a Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, bem como para a conectividade digital e energética entre a Madeira e o Porto Santo (cabos submarinos)

AÇÃO CLIMÁTICA

- Concretização do plano de ação para a concretização da Estratégia Clima-Madeira

ENERGIA

- Prossecução do plano estratégico para a energia sustentável na Região Autónoma.

4. Propostas apresentadas pelos Grupos Parlamentares

Grupo Parlamentar do PSD

Distrito	**Faro**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Linha ferroviária do Algarve.	A linha ferroviária é considerada fundamental para a mobilidade na região, quer da população local quer do elevado número de turistas que ali se deslocam, e uma verdadeira alternativa à EN125 com os problemas que a mesma tem. Apesar de algum investimento recente na infraestrutura ferroviária, é necessário investimento em material circulante e em recursos Humanos, e a eletrificação prevista no PETI 3+ não feita. Demora 3 horas a percorrer de ponta a ponta. Deveria assegurar ligação a Espanha, devendo ser revisto o traçado e adaptado às necessidades da região, levando-a até Sagres.	
Porto de Portimão.	Estava presente do PETI 3+ com 30 Milhões de euros. A realização de intervenção minimalista cingida a dragagens (com 17,5 M€) sem intervir ao nível da barra é perda de dinheiro. O turismo de cruzeiro que está em expansão deveria ser objeto de apoios.	
Ligação à A22 / Requalificação da EN2.	- São Brás de Alportel é o único concelho do Algarve que não tem uma ligação à A22 (trajeto de 8 a 10 Kms) apesar das expropriações já	

	realizadas pelo que deve ser construída. - Requalificação da EN2.	
EN125	- Construção de Variante a Olhão e Luz de Tavira. - Conclusão das obras de requalificação da EN125 Olhão-V R Stº António	
EN120 - Variante a Aljezur	EN120 - Construção de Variante a Aljezur	
EN266	Requalificação da entrada de Sagres	
EN124	Requalificação da EN124 Silves - Porto de Lagos	
Desassoreamento dos rios Arade e do Guadiana.	Apesar de algumas dragagens promovidas pelo Ministério do Ambiente, falta uma aposta verdadeira nestas vias de comunicação, à semelhança por exemplo do que foi feito com o projeto da Navegabilidade do Rio Douro.	

Distrito	**Viseu, Castelo Branco e Guarda**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Linha da Beira Alta.	Aposta, em definitivo, na requalificação e modernização da linha da Beira Alta. Objetivos pretendidos: - Concluir a eletrificação. - Fazer as ligações entre as Linhas da beira Baixa e Beira Alta	Linha da Beira Alta. [Liga o entroncamento ferroviário da Pampilhosa (Linha do Norte), perto de Coimbra, à fronteira com Espanha, em Vilar Formoso, com percurso paralelo ao eixo do rio Mondego. Principalmente por via única,

		num comprimento total de cerca de 202 km. Esta Linha tem pendentes demasiado elevados para servir para mercadorias. Concorrente da Linha do Corredor Internacional Norte Aveiro-Mangualde-Vilar Formoso mais apta para mercadorias (com troço novo de 650 M€ inscrito no PNI2030 entre Aveiro-Mangualde). Governo PS aprovou esta requalificação em curso de valor 600 M€, mas não executa, está muito atrasada]
IC26 (EN226)	IC26 (EN226), liga a A24 e a A25 e IP2. Liga Lamego a Trancoso. Estimativa de custo de cerca de 100M€	Já esteve anteriormente inscrita em Planos de investimento mas foi retirada. Há intenções de investimento privado que aguardam a sua concretização.
IP3	IP3.	
IC12 (Ligação Carregal do Sal a Mangualde, via Nelas) e IC37 (Ligação Seia-Viseu, via Nelas)	Conclusão de ligações fundamentais para a região (Viseu/Guarda), com cerca de 40 Kms.	
IC6 (Coimbra - Covilhã e Coimbra-A23) e IC7	IC6 (Ligar Coimbra à Covilhã e à A23) e IC7 IC37, este último com uma importância vital pela ligação à	

	ferrovia); (cruzam o IC37 também por fazer) Obras estruturantes, abrangendo 5 concelhos da região (Viseu/Guarda).	
Barragem do Alvito	Construção da Barragem do Alvito	Importância acrescida devido ao impacto crescente das alterações climáticas na região da Beira Baixa, enquanto reserva estratégica de águas e valorização ambiental; Potencial na quota máxima de cerca de 50% da capacidade do Alqueva, estudada nos anos 50, toda a bacia hidrográfica contida em território nacional, permitiria regularizar caudais do Rio Tejo, serviria de reserva de água, abastecer Alto Alentejo e até Santarém, investimento estratégico nacional.

Distrito	**Leiria, Coimbra e Aveiro**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
IC2 - Leiria-Pombal.	IC2 - Leiria-Pombal.	Fundamental completar
IC8 - Pombal - Avelar	Intervenção necessária entre Pombal e Avelar, troço com cerca de 22 Kms. Há que proceder a desnivelamentos e	O IC8 liga vários distritos. Tem incluída no PNI2030 uma intervenção em outro troço.

	outros trabalhos, custo estimado 20M€.	
Linha do Vouga	Linha do Vouga - Requalificação do troço Espinho-Oliveira de Azeméis da linha do Vouga, incluindo a construção do ponto de amarração na linha do Norte.	
Estação de tratamento suinícola	Estação de tratamento suinícola.	Grande concentração de produtores nacionais, e grande problema do distrito com grandes explorações suinícolas. Já esteve acordada com o Ministro da Agricultura. Juntando projeto das Águas de Portugal e Orçamento do Estado era possível realizar (Complementar com a ETAR-Norte, despoluir o rio Liz, que envolveria também Santarém). Agricultores não têm capacidade para financeira para realizar.
Intervenções na Orla Marítima	Intervenções na Orla Marítima - Deveriam estar aqui refletidos alguns projetos de intervenção no PNI2030 pois estão sinalizados e quantificados na APA. Apenas estão contempladas intervenções associadas aos portos mas a defesa da costa é muito relevante.	

Distrito	**Santarém, Lisboa e Setúbal**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
A13 (IC3)	A13 (IC3) - Resolver problemas das interrupções entre o troço [Almeirim-Golegã] e o troço [Tomar-Coimbra] e o ponto crítico que é a Ponte da Chamusca. Faz falta a ligação entre Almeirim e Tomar. Grande prioridade.	Ponte da Chamusca cruzada diariamente por 10 mil viaturas, não permite cruzamento simultâneo de 2 pesados.
IC2/EN1-Asseiceira-Freires	IC2 - Necessárias obras de manutenção nesta via que acolhe tráfego pesado que foge da A1.	Lançado procedimento pré-contratual em Outubro 2015 para beneficiação IC2/EN1-Asseiceira-Freires no valor de 7,5M€ (mais IVA) concelho de Rio Maior, com intenso trânsito pesado e sinistralidade crescente.
A1 / A13 (IC3)	A1 / A13 (IC3) - Ligação da A1 à A13.	É atualmente feita por uma circular urbana. Está prevista há vários anos a sua ligação direta à A1 na zona de Várzea/Almoster.
IC1	IC1 - Requalificação e melhoria das suas condições de circulação.	O troço Marateca-Alcácer do Sal foi incluído em pacote de 500 M€ no PNI2030 (PROGRAMA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA, RENOVAÇÃO E REABILITAÇÃO E REDUÇÃO DE RUÍDO) como um dos 7 exemplos de intervenções a

		decorrer entre 2012-2030.
Linha de Norte	Linha de Norte - Desviar Linha do vale de Santarém (evitando o risco de derrocada das barreiras do planalto). Implica 26 Kms de nova linha e deslocalização da estação de Santarém. Estima-se o seu custo em cerca de 400 M€ atualmente.	Desde 2008 que a REFER (agora integrada na IP) tem um projeto para substituir troço entre o Vale de Santarém e Mato de Miranda. Com um orçamento de 220 M€ e AIA aprovada. Está previsto no PNI2030 uma verba de 1,5mM€ para 4 projetos desconhecendo-se desagregação ou mais pormenores (entre os quais a intervenção no Troço Vale de Santarém – Entroncamento), entre 2021-2030.
Barreiras de Santarém - Linha do Norte	Estabilização das encostas do planalto de Santarém. Permitiria ainda reabrir a EN114 e outras vias de acesso a Santarém.	
Navegabilidade e acessibilidade ao Tejo	Navegabilidade e acessibilidade ao Tejo - Reativar o Transporte fluvial de curta distância.	O PRN inclui apenas um projeto que prevê a ligação da Linha de Cascais à restante RFN através da linha de Cintura, com um desnivelamento em Alcântara e a criação de uma nova estação subterrânea de Alcântara Terra (e desativação da existente) e de um novo acesso ao Porto de Lisboa no montante

		de 200 M€.
Linha de Cascais	Modernização da Linha de Cascais	
‘Alqueva’ do Tejo	A salinização está a progredir Tejo acima, e já está em V. F. Xira. Necessária intervenção que visará sobretudo a vertente agrícola e não tanto a turística.	
Ordenamento da Floresta	Floresta - Falta fazer Cadastro, ordenação, prevenção de incêndios.	
Eco Parque do Relvão (Chamusca)	Melhoramentos rodoviários nos concelhos locais, que constituíram a contrapartida para a instalação local do Eco Parque do Relvão (Chamusca), mas nunca realizados.	O funcionamento do Eco Parque do Relvão obriga a passagem de tráfego local de pesados com resíduos perigosos, com resíduos perigosos vindos de toda a parte, de Portugal e da Europa. Tratam lixo hospitalar e resíduos diversos.
A21 (junto à Igreja Nova) à A16 (Nó de Lourel).	Construção de troço de ligação da A21 (junto à Igreja Nova) à A16 (Nó de Lourel).	
Distrito	**Vila Real e Bragança**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
IP2	Conclusão do IP2 incluindo ligação de Bragança à Puebla de Sanábria /Espanha.	
Vinhais-Bragança [EN103]	Construção de Estrada nova Vinhais-Bragança [EN103],	

	com um custo estimado de 12M€.	
Estrada Vimioso-Bragança	Construção de Estrada nova Vimioso-Bragança, custo estimado 20 M€.	
Estrada Bragança – Pueblo/Portelo	Construção de Estrada nova Bragança – Pueblo/Portelo, custo estimado 30 m€.	
Linha do Douro	- Eletrificação da Linha no troço Régua-Pinhão-Pocinho-Barca Alva. - Reabertura da ligação ferroviária transfronteiriça da Linha do Douro.	Esta linha está referenciada pela UE como viável e estratégica para o País. Consensual para os 19 municípios da CIM Douro. Desejável também do lado de Espanha e permitindo uma ligação aos portos secos de Salamanca. Com possibilidade de ligação a Madrid. Completando uma ligação ao Porto de Leixões do outro lado.
Ligação ao IP3/A24 e à A7	- Ligação ao IP3/A24 dos concelhos situados no corredor Norte (Montalegre, Boticas e Valpaços) - Ligação de Mondim de Basto à A7 via Atei	
Variante do Tâmega [IP4-IC5/A7]	Variante do Tâmega [IP4-IC5/A7] - Ligação de Celorico de Basto a Amarante.	Prometida há 30 anos, importante para escoamento de produtos.
Energias alternativas I	Integração de novas Centrais Hídricas e Eólicas e reforço da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade	Podem ser privados. Não houve até aqui vontade do Estado de estudar e licenciar. Gera

	no Alto Tâmega Bragança. Projeto de 60 aerogeradores.	rendimento importante para as Freguesias locais. Nas proximidades, Espanha já está a fazê-lo sem esses entraves.
Energias renováveis II	Investimento na rede de hidrogénio através da criação de unidades de produção no interior.	Necessidade e conveniência de investir na rede de hidrogénio (seguindo indicação de Diretiva Comunitária). Podem armazenar energia proveniente de excessos resultantes dos parques eólicos. Resolveriam vários problemas dessa forma. Aposta tecnológica importante. Estranhamente não consta do PNI2030. Importante articular com Espanha (que também está atrasada neste capítulo). Muito importante arrancar.
Exploração aurífera	Exploração aurífera de Jales.	
Fibra ótica	Garantir ligações de qualidade nas telecomunicações para estar ligado/conectado com a mobilidade máxima indispensável pois é fator de fixação das pessoas (e de atividades empresariais) no interior (opção de viver com a qualidade do interior e a conectividade assegurada.	

Rio Douro	O Rio Douro é um grande recurso transversal e estratégico para a região. Com um orçamento global de 76 milhões de euros e 3 fases, o projeto fluvial "Douro's Inland Waterway 2020" é o único que está incluído na rede TEN-T (que definiu os projetos prioritários em termos de rede transeuropeia de transportes) e visa melhorar as condições de segurança e os sistemas de comunicação e de informação ao longo de toda a Via Navegável, corrigir os constrangimentos no canal e nas eclusas de navegação e criar condições para que mais empresas possam usar o Douro como meio de transporte, colocando a via navegável em patamares de qualidade e segurança de acordo com os standards exigidos a nível europeu no contexto da rede principal das Redes Transeuropeias de Transportes.	O Rio Douro é um grande recurso transversal e estratégico para a região. Com um orçamento global de 76 M€ e 3 fases, o projeto fluvial "Douro's Inland Waterway 2020" é o único que está incluído na rede TEN-T (que definiu os projetos prioritários em termos de rede transeuropeia de transportes) A candidatura à 3ª fase do projeto (para onde estava previsto investimento de quase 60 M€ – e a intervenção de correção do canal navegável do rio e a modernização das eclusas) não foi aprovada no âmbito do CEF-T - Connecting Europe Facility for Transports. Entretanto a importância desta via navegável no contexto europeu ficou bem expressa com a sua inclusão na proposta de extensão dos corredores da Rede Transeuropeia de Transportes, apresentada pela C. E. no passado dia 6 de junho, em particular na proposta de extensão do Corredor Atlântico ao rio Douro,

		em consonância com maior foco na rede de vias interiores navegáveis. Assim, este projeto deve, imperiosamente, pelo seu significado e mais-valia, ser retomado com no próximo quadro, pois trata-se de um projeto que permitirá potenciar o transporte de mercadorias bem como continuar a acomodar o crescimento desta via fluvial dos operadores turísticos – no ano de 2016 havia 46 operadores registados que fizeram o transporte de quase um milhão de passageiros.

Distrito	**Viana do Castelo, Braga e Porto**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Variante Vila Verde	Variante Vila Verde	Foi incluída no PNI2030 mas com outras obras a Variante à EN101 – Vila Verde num PROGRAMA DE ALARGAMENTOS / AUMENTOS DE CAPACIDADE, com dotação de 205 M€, com 16 projetos (alguns deles envolvendo mais que um projeto) e

		mesmo assim com a designação de ‘exemplos de intervenções’ o que leva a crer que a dotação pode ser manifestamente vir a revelar-se manifestamente insuficiente para o objetivo traçado, a realizar entre 2021-2030.
Metro da Trofa	Ligação à Trofa do Metro do Porto, desde o Instituto Superior da Maia passando pela freguesia do Muro, no valor estimado de 136 M€.	
Porto de mar de Vila Praia de Âncora	Intervenção estrutural para obviar às permanentes necessidades de desassoreamento da entrada do porto.	

Distrito	**Évora, Portalegre e Beja**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Linha de Mercadorias Sines – Caia.	Com o objetivo de concluir a Linha de Mercadorias Sines – Caia, está prevista a construção da ferrovia entre Évora e Caia. É fundamental: - Assegurar a paragem de comboios de mercadorias no Alentejo [Évora, Vendas Novas e zona dos mármores (Estremoz, Borba e Vila Viçosa)].	É essencial que esta linha ferroviária sirva o território e, por conseguinte, as empresas e populações, contribuindo para a promoção da competitividade da região.

	- Garantir a valência de transporte de passageiros entre Évora e Caia.	
Ligação ferroviária entre Beja e Casa Branca e ligação Beja - Funcheira (Ourique)	Requalificar a oferta de transporte ferroviário: Modernização e eletrificação da Ligação Beja-Casa Branca e utilização de material circulante mais atual e fiável e, melhorando as condições de transporte e funcionamento da oferta ferroviária do Baixo Alentejo. Esta restruturação vai aproximar fortemente Beja a Lisboa. - Incluir Troço Beja – Funcheira (Ourique) que se encontra desativado, aproximadamente 40Km.	Esta restruturação da linha vai permitir aproximar significativamente Beja ao Algarve, além do impacto regional, vai certamente ajudar a dinamizar o Aeroporto de Beja. - Escoamento e produção agrícola e agroindustrial proveniente do Alqueva; - Oferta suplementar de serviço Intercidades entre Lisboa e Algarve (com passagem por Beja) bem como a ligação do Alentejo e Algarve à Extremadura espanhola; - Encaminhamento de minério extraído de Neves Corvo e Aljustrel; - Combate às assimetrias regionais;
IP 8 - Ligação Beja e Vila Verde de Ficalho	Construir a Ligação Beja e Vila Verde de Ficalho (IP8) que liga à fronteira com Espanha (Rosal de la Frontera)	No PNI está prevista a intervenção no IP8 (Sines – Beja). Este percurso é incompleto se não for contemplada a intervenção em troço complementar entre Beja e Vila Verde de Ficalho (fronteira com Espanha).

IC 27 – Entre Beja (IP2 - Albernoa) e Alcoutim.	Conclusão do IC 27 – Entre Beja (IP2 - Albernoa) e Alcoutim.	O investimento público em zonas do interior é fundamental para contrariar desovamento e a falta de dinâmica económica existentes. Esta ligação é fundamental para a ligação do interior do país ao Algarve.
Ligação rodoviária Portalegre – Elvas (A6)	Melhorar a ligação rodoviária Portalegre – Elvas (A6).	Este investimento vai aproximar significativamente Portalegre ao mercado espanhol. Esta ligação também vai permitir uma melhoria significativa na atividade económica no interior do distrito de Portalegre.
Barragem do Pisão	Construção da Barragem do Pisão.	Os presidentes das 15 câmaras municipais e diversas associações de regantes e agricultores têm tomada a defesa do novo empreendimento. O abastecimento de água às populações não é o único objetivo do Pisão, é indesmentível que este aspeto pode vir a ser determinante a curto prazo. É que a Barragem de Póvoa e Meadas, uma das mais importantes no Norte Alentejano, apresenta atualmente graves danos na sua estrutura, perdendo não só grandes

		quantidades de água como ameaçando mesmo o colapso de alguns troços. Este investimento é extremamente importante como complemento do regadio a cargo da Associação de Regantes do Vale do Sorraia, uma vez que a Barragem do Pisão servirá de complemento aos sistemas de rega do Maranhão e Montargil.
IP 2 -Estremoz/Nó de São Mansos	Concluir o troço do IP2 entre Estremoz e o nó de São Mansos	

Distrito	**Outros**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Regadio	Implementação de projetos de regadio em todo o território nacional (Exemplos): -Aumento da área regada no território das Terras de Trás os Montes; - Alentejo; - Beira Baixa; - Dão	

Programa nacional de 'Missing Links' rodoviários	Implementação de projetos de fecho de malha rodoviária (Exemplos): - A11 - Vizela - Nó rodoviário em Vizela de acesso à A11 (existe um nó em Felgueiras erradamente designado de Vizela)	
Linha do Oeste	- Linha do Oeste -Deveria intersectar a Linha Ferroviária Norte-Sul. Eventualmente em Leiria. Muito Importante do ponto de vista turístico (S. Martinho do Porto; Nazaré). - Deveria ser alterado o trajeto da Linha do Oeste, virando a Odivelas/Loures e ligação à Linha do Norte.	Opção atual é um 'elefante branco': custa cerca de 100 M€ para eletrificar e duplicar linha. É um Desperdício pois não é competitivo no troço entre Torres e Lisboa, já que os autocarros demoram 20m contra 1 hora do comboio.
EN105	Requalificação da Rua Primeiro de Maio - EN105 na cidade de Alfena, prevendo zonas especiais para atravessamento de peões e acessibilidades adequadas a cidadãos de mobilidade reduzida, bem como mecanismos mitigadores de ruído durante a mesma.	A construção da A41/A42 integrando uma concessão sem custos para o utilizador descongestionou o tráfego local e libertou esta via do trânsito pesado que a atravessava, no entanto, com a introdução de portagens naquele tipo de vias, o trânsito regressou e com ele o caos do tráfego rodoviário a uma localidade que pelo crescimento que se foi verificando, foi entretanto elevada a cidade.

Grupo Parlamentar do PS

Distrito	**Aveiro**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Nó da A1 de Amoreira da Gândara (Anadia)	Novo nó da A1 em, permitindo as ligações à zona industrial de Amoreira da Gândara e ainda às zonas industriais de Paraimo (Anadia) e Vila Verde (Oliveira do Bairro).	
Ligação de Sever do Vouga à A25	Novo nó da A25 permitindo a ligação à zona industrial de Padrões (Sever do Vouga) e a construção de nova área empresarial junto ao mesmo nó (prevista em PDM)	
Ligação de Castelo de Paiva à A32	Ligação da Zona Industrial de Lavagueiras (Castelo de Paiva) ao nó da A32 em Caneda (Santa Maria da Feira)	
Ligação Aveiro-Águeda (missing links)		

Distrito	**Braga**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Nova Travessia sobre o Rio Ave com ligação à Variante à EN 14	Está em fase de conclusão a obra de construção da nova Variante à EN 14, nomeadamente em Vila Nova de Famalicão, sendo esta uma obra fundamental para o concelho de Vila Nova de Famalicão. Será agora muito importante avançar	

	para a ligação da Variante da EN 14 a uma nova travessia sobre o Rio Ave que permita melhor acessibilidade e mobilidade entre os concelhos servidos pela EN 14, criando melhores condições para a forte economia desta região com mais desenvolvimento económico e social.	
Variante do Tâmega - Troço entre Celorico de Basto e Arco de Baúlhe, ligação à A7	Os Concelhos das Terras de Basto, nomeadamente Celorico, Mondim e Cabeceiras de Basto, formam um todo territorial que ainda não tem o desenvolvimento económico e social necessário, sendo assim espaços que apresentam indicadores muito abaixo da média nacional. A variante do Tâmega para ser concluída, falta apenas ligar Celorico à A7 no Arco de. Baúlhe, pois já estão a decorrer os trabalhos na obra que ligam Mondim a Celorico. Esta via já foi prometida há muitos anos desde a data em que se encerrou a linha férrea Amarante - Arco de Baúlhe, sendo necessária a sua concretização.	
Construção de ligação entre o nó de Vizela da A11 e a EN 101-3 e 207-1	Inaugurada em 2006, a conexão por autoestrada entre Guimarães e Felgueiras, e sublanço de Lousada, atravessa o concelho de Vizela e possui uma saída designada por "saída 11 - Vizela". Porém, esta saída não faz qualquer ligação ao concelho de Vizela, cuja estradas nacionais próximas são a EN 101-3 e 207-1, que distam a cerca de 2 km. Considerando a infraestrutura viária criada na ligação àquela autoestrada na freguesia limítrofe ao concelho de Vizela (Revinhade - Felgueiras) e as referidas	

	estradas nacionais, a existência de uma área de acolhimento empresarial, a grande fluidez de tráfego resultante da mobilidade empresarial e social entre estes concelhos e a sustentabilidade económica que a referida ligação representa, construção/requalificação do acesso à A11 torna-se imperativa a criação de um acesso à A11."	
Requalificação da EN 101 no Concelho de Vila Verde	A requalificação da EN 101 está prevista ao longo de todo o concelho de Vila Verde, com início na freguesia de Soutelo e fim na União de Freguesias do Vade (fronteira com Ponte da Barca). Esta obra que é uma reivindicação dos Vilaverdenses há mais de 10 anos. Estes quilómetros da EN 101 no Concelho de Vila Verde, sofrerão uma melhoria significativa no piso da via, introduzidas zonas de paragens de autocarros fora da via principal, passadeiras, rotundas (Loureira), estão projetados passeios na zona do Alívio, entre outras medidas que visam a segurança e maior fluidez do transito. Assim, o trânsito será mais fluído e seguro e os residentes terão mais segurança e qualidade de vida nas suas deslocações a pé. Tratando-se de uma estrada onde o índice de sinistralidade é preocupante, a intervenção agendada permite aumentar a segurança de veículos e peões que habitualmente nela circulam.	
Variante à EN 205 - Concelho da	O concelho da Póvoa de Lanhoso carece de uma variante à EN205 que permita	

Póvoa de Lanhoso	uma maior mobilidade e fluidez de trânsito não só para o próprio Concelho, mas também para facilitar os acessos aos concelhos limítrofes desde Braga até Vieira do Minho. Esta Variante à EN 2015 é estratégica para o progresso do concelho da Póvoa de Lanhoso e da região porquanto as atuais vias rodoviárias revelam-se esgotadas e sem capacidade de responder ao crescimento económico e social destes territórios.	
Via do Avepark: Rotunda de Ponte com o tramo de ligação ao Avepark		
Fechamento e reperfilamento da Circular Urbana de Guimarães com ligação ao nó da auto-estrada, em Pinheiro		
Requalificação da Estrada Nacional 105 (Guimarães - Lordelo) com desnivelamento na rotunda do Salgueiral		
Requalificação da Estrada Nacional 101 (Guimarães - Taipas), com via ciclável		

Requalificação da Estrada Nacional 106 (Guimarães - Ronfe) , com via ciclável		
Tramway Guimarães - Braga (ligação ferroviária)		
Ligação de Guimarães ao Metro de Superfície da Área Metropolitana do Porto		

Distrito	**Bragança**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Requalificação da ligação de Vimioso (EN/ER 218) a Bragança (A4) | Ponte sobre o Rio Maçãs		
Requalificação da ligação de Vinhais (EN 103) a Bragança (A4)		
Conclusão da ligação do IC5 - Miranda do Douro | Fronteira		

Conclusão do IP2 com a ligação de Bragança à Puebla de Sanábria/Espanha		
Construção de uma ligação entre Macedo de Cavaleiros e Vinhais com extensão a Espanha (Godinha-Galiza) com perfil de IP		
Transformação do Aeródromo de Bragança em do Aeroporto Regional de Trás-os-Montes		
Construção de um corredor ferroviário entre o porto de Leixões e Zamora		
Criação de um Centro de Logística Regional		
Distrito	**Beja**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Modernização da linha férrea entre Beja e Funcheira		

Ligação do IP2 ao Sudoeste Alentejano		

Distrito	**Castelo Branco**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Barragem do Alvito (recuperação do projeto e reavaliação para efeitos de múltiplos usos)	A Barragem do Alvito, no distrito de Castelo Branco, é uma aspiração antiga dos autarcas e das populações. A construção no rio Ocreza (afluente do rio Tejo) foi decidida em 2011 e o projeto foi concluído nesse ano. Foi aprovada e concessionada à EDP em conjunto com outra barragem. Iniciaram-se mesmo trabalhos de prospeção, mas foram parados e em 2015 revogado pelo Governo PSD/CDS. O projeto que estava em execução, consistia numa barragem e abrangia dois concelhos – Castelo Branco e Vila Velha de Ródão. Uma ambição com mais de 50 anos das populações desta região. A Barragem do Alvito iria contribuir para a regularização do respetivo caudal e ainda constituir uma reserva estratégica de auga numa altura em que o país atravessa um momento difícil do ponto de vista hidrológico e das alterações climáticas.	
Abastecimento de água à Covilhã (Barragem das Cortes)	O Aproveitamento Hidráulico da Ribeira das Cortes tem como principal objetivo o reforço do abastecimento de água potável para consumo humano do concelho da Covilhã e de áreas de concelhos vizinhos, através da construção de uma	

	barragem cuja albufeira constituirá uma reserva estratégica do sistema de abastecimento, para fazer face aos períodos de estiagem, que se têm vindo a prolongar em duração e frequência, e a possíveis falhas de outras origens, garantindo assim a resiliência climática das populações da região. Verifica-se ainda que a atual barragem da Cova do Viriato, com uma capacidade de armazenamento de apenas 1,35 hm3, que constitui atualmente a principal origem de água do concelho, mas que apresenta necessidades de intervenção urgentes, atendendo à idade da obra e ao deficiente estado de conservação em que se encontra, a descarga de fundo, um dos órgãos de segurança da barragem. Com esta nova origem de água será possível a realização de intervenções na barragem existente e o abandono de parte das atuais fontes de abastecimento sustentadas em minas e em captações no rio Zêzere, que apresentam défice de fiabilidade em quantidade e qualidade, e que são utilizadas em situações de emergência.	
EN238 Cernache do Bom Jardim, Sertã - correção do traçado e melhoramento		
Regadios no Distrito de Castelo Branco	1. Regadio a Sul da Gardunha (Fundão/Castelo Branco); 2. Regadio da Cova da Beira, na margem direita do rio Zêzere (Barragem do Sabugal).	
Construção do IC6	Ligação entre a Covilhã e Coimbra. Continua a ser uma reivindicação do distrito,	

	dos deputados eleitos pelo distrito, autarcas e agora também da CIM da Beira Baixa.	
Linha da Beira Baixa	É o investimento mais importante que, neste momento, está a decorrer no distrito, mas será necessário a sua conclusão o quanto antes e aumentar a qualidade do serviço e a frequência das ligações, por forma a atingirmos os objetivos da descarbonização e a assunção de uma outra alternativa efetiva de mobilidade para as pessoas, não no inter-região mas também com as ligações ao litoral e a Espanha.	

Distrito	**Évora**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Retomar e concluir o troço do IP2 entre Ramal de S. Manços e o acesso à A6 (entre Évora e Estremoz)		
Variante ao IP2 (Ramal de S. Manços), no traçado da EN 256 até Espanha (antiga fronteira de S. Leonardo) com passagem por Reguengos de Monsaraz e		

Mourão		

Distrito	**Faro**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Estudo de viabilidade da ligação férrea Algarve – Andaluzia		
Construção da ponte Alcoutim – San Lucar (Espanha)		
Proteção da orla costeira e plano de dragagens para reforço do cordão dunar e praias do Algarve		
IC27 (ligação entre Alcoutim e Beja)		
IC4 (ligação entre Aljezur e Sines)		
Barragem do Monte da Ribeira (São Brás de Alportel)		

Distrito	**Guarda**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Construção do IC7 entre o Nó da Folhadosa/IC6 e a A25, servindo Seia e Gouveia, Fornos de Algodres/Celorico da Beira.	Os territórios da Serra da Estrela e Vale do Mondego, são uma espécie de "terra de ninguém" entre a A23 e a A25, em termos de acessibilidades. Todos os Planos Rodoviários apontavam, desde os anos 80 do século XX, para a construção dos Itinerários Complementares da Serra da Estrela – IC6, IC7 e IC37 – o que nunca aconteceu. O Turismo é o principal recurso da região e sem acessibilidades cómodas ninguém investe. O objetivo do projeto é o desenvolvimento económico e o emprego no maciço central da Serra da Estrela e em toda a CIM Beira e Serra da Estrela.	
Construção do IC37 ligando Seia/IC7 a Viseu/A25.	O IC7 atravessa o território da Beira Alta de este a Oeste e o IC37 no sentido Norte Sul cruzando-se em Seia. O IC37 é assim a ligação fundamental ao Porto e a todo o Norte para toda a Região serrana e por isso essencial à atracção do investimento e à criação de emprego. A Serra da Estrela, o turismo de inverno não podem estar vedados aos portugueses. Esta é uma acessibilidade prioritária	
Reconstrução da Linha do douro	A Linha do Douro foi construída para ligar o Porto a Salamanca e foi assim até há	

no troço Pocinho/Barca D'Alva/Salamanca - Obra transfronteiriça	20 anos, quando o Governo de Cavaco Silva determinou o encerramento do troço Pocinho/Barca D'Alva na fronteira com Espanha. Entretanto o Douro mudou e muito, com dois patrimónios da humanidade, o Museu do Coa, o turismo de alta qualidade, o Enoturismo. Salamanca e o mercado espanhol valem centenas de milhares de turistas e o Douro não pode estar encravado e um transporte limpo como o comboio vedado a visitantes. Espanha está aberta a concretizar um projeto comum e transfronteiriço. A Linha do Douro não é uma despesa, é um investimento com reflexos na atividade económica regional e nacional que trás gente e emprego ao interior	

Distrito	**Leiria**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Requalificação do IC 8 - Casas Brancas (A17) a Avelar(Ansião) 01_ REDE VIÁRIA CIMRLEIRIA.01.03	Consta na página 31 do Anexo 1 a requalificação do IC8 de Casas Brancas (A17) a Pombal (Nó da A1), no entanto de Pombal a Avelar o traçado existente não é de um itinerário complementar e os acidentes são frequentes; Consta do conjunto de projetos regionais identificados nas ações intermunicipais no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) da Região de Leiria em vigor e reportados nos trabalhos de preparação do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas | PETI 3+ 2014/2020.	

Reabilitação da Linha do Oeste até Coimbra/Figueira da Foz e o estudo para um novo ramal entre a Malveira e a Gare do Oriente	A linha do Oeste deve ser reabilitada e modernizada em todo o seu percurso. A eletrificação e instalação de sistemas de sinalização e telecomunicações em toda a linha do Oeste conforme consta na pg 19 do Anexo 1, é essencial mas tem ainda de se investir na supressão de passagens de peões e de nível e vedação do canal ferroviário de forma a ser possível elevar as atuais velocidades máximas, bem assim a modernização das estações para que o uso deste meio de transporte seja competitivo.	
Reabilitação do IC2 – Norte de Leiria, até ao limite do Distrito, no concelho de Pombal 01_ REDE VIÁRIA CIMRLEIRIA.01.01	Consta na pg 34 do Anexo 1 o aumento de capacidade em Leiria no IC2/EN1, mas todo o IC2 exige uma reabilitação; Consta do conjunto de projetos regionais identificados nas ações intermunicipais no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) da Região de Leiria em vigor e reportados nos trabalhos de preparação do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas | PETI 3+ 2014/2020.	
Construção da Estação de Tratamento dos Efluentes Suinícolas na região de Leiria - Despoluição da Bacia Hidrográfica do Lis ; 03_ AMBIENTE-PASSIVOS AMBIENTAIS	Os efluentes suinícolas são um problema ambiental e de saúde pública que se arrasta há décadas;	

CIMRLEIRIA.03.01		
Criação do nó de ligação da A1 ao IC2 no Barracão (concelho de Leiria); 01_ REDE VIÁRIA CIMRLEIRIA.01.02	Este novo nó de ligação permite servir duas zonas industriais cujos transporte de mercadorias circulam no IC2 sobrecarregando uma via já muito congestionada para entrar na A1 em Leiria; Consta do conjunto de projetos regionais identificados nas ações intermunicipais no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) da Região de Leiria em vigor e reportados nos trabalhos de preparação do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas | PETI 3+ 2014/2020.	
Construção de Nó no IC9 (Zona Industrial de São Mamede) e respetiva ligação à A1 em Fátima; 01_REDE VIÁRIA CIMRLEIRIA.01.04	Este nó evita que o transito da IC9 com destino a Fátima passe por dentro de povoações; Consta do conjunto de projetos regionais identificados nas ações intermunicipais no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) da Região de Leiria em vigor e reportados nos trabalhos de preparação do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas | PETI 3+ 2014/2020.	
Construção do IC36 (Nó da A8 na Barosa - Cruzamento do Pero Neto na N242)	Este nó de ligação serve uma das zonas industriais do concelho das Marinha Grande	
Variante Sul, Nascente e Poente Marinha Grande	Estás variantes já fizeram parte do PNR e que ainda estão previstas em PDM. Servem sobretudo as Áreas de Localização Industrial no perímetro urbano. Cerca de 400 camiões cruzam diariamente as vias urbanas, sem contabilizar os	

	camiões do ICNF	
Realização de estudos e projetos com o objetivo de aferir a viabilidade da abertura do BA n.º 5 de Monte Real (Leiria) à aviação civil; 02_ REQUALIFICAÇÃO E MELHORIA DE EFICIÊNCIA E NÍVEIS DE SERVIÇO NA REDE AEROPORTUÁRIA CIMRLEIRIA.02.01	Uma aspiração antiga de autarcas da região de Leiria e Santarém.	
Construção da 3a fase da Av. Poente (Circular Poente à Cidade de Torres Vedras) via fundamental para ligação à A8 (nó do Catefica)	Esta obra não consta no PNI mas consta do PDM e no Plano de Mobilidade do Concelho de Torres Vedras	
Prolongamento da ligação A8/Área Empresarial das Palhagueiras até à Praia de Santa Cruz	O prolongamento desta ligação que consta do PNI reforça a competitividade na área do Turismo e é uma via estruturante para a competitividade do Concelho e da Região. Esta proposta consta do PDM e do Plano de Mobilidade do Concelho.	

Distrito	**Lisboa**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Requalificação da linha de Sintra		
Requalificação da Estação Algueirão Mem-Martins		
Duplicação e eletrificação da linha do Oeste		
Circular poente Cacém		
Ligação A16 à Autoestrada de Mafra		
Variante à EN9 (do Ral até Fervenca)		
Ligação da EN247 à A16		
Variante de Ranholas da ligação do Final do IC9 à EN9 para Cascais		
Ligação em Tram entre Cacém e Oeiras e entre Sintra e Cascais		

Distrito	**Portalegre**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Empreendimento de Aproveitamento Hidráulico de Fins Múltiplos do Crato (barragem do Pisão)		
Eletrificação da Linha do Leste entre Abrantes e o troço requalificado pelas obras do Corredor Internacional Sul em Elvas		
Ligação em perfil de auto estrada entre a A6, com a conclusão da variante a Estremoz e o aproveitamento do nó de ligação já existente e a A23 no nó de Gardete (Castelo Branco)		

Distrito	**Porto**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Ligação rodoviária Baião - Ponte da Ermida - Resende - Bigorne (Lamego)	Permitirá ligar a A4 à A24-Porto/Viseu e o Baixo Tâmega ao Douro Su; é essencial para melhorar o acesso ao hospital de referência das populações desta região; é uma via estratégica para o desenvolvimento turístico destes concelhos;	

Distrito	**Santarém**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Conclusão da ligação do IC3 entre Almeirim e o Eco Parque do Relvão, com ligação à nova ponte sobre o Tejo (IC9)	Esta obra é considerada prioritária pelas Comunidades Intermunicipais da Lezíria do Tejo e do Médio Tejo. É uma obra que permite garantir a segurança no transporte de mercadorias de resíduos perigosos.	

Distrito	**Setúbal**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Remoção de Passivos Ambientais (deposição de no solo de hidrocarbonetos) resultantes da desativação de antigas instalações industriais, no concelho de		

Santiago do Cacém, na Lagoa da Sanchinha.		
Reforço da ligação rodoviária Troia-Odemira, nomeadamente, através da continuação da A26.		
Intervenção na N252 - Construção da variante Pinhal Novo Sul, garantido a melhoria das condições de segurança rodoviária e a redução dos custos de contexto do transporte de mercadorias dos sectores vinícola, suinicultura, floricultura, entre outros.		
Construção da passagem desnivelada da estação do Poceirão, no âmbito da duplicação da linha ferroviária Poceirão-Bombel (Vendas Novas), garantindo a redução dos		

custos de contexto do transporte de mercadorias do sector vinícola.		
Intervenção na N379 – Prolongamento da Variante Setúbal-Sesimbra, no sentido nascente (Palmela) e benfeitoria do traçado.		
Adenda ao PNI permitindo o alargamento das fontes de financiamento da travessia Barreiro/Seixal a fundos públicos e/ou à Concessão a Privados. (Alteração ao espectro de possíveis Entidades Promotoras do Programa/Projeto RF2 e adequada capacitação financeira do mesmo).		
Adenda ao PNI permitindo o alargamento das fontes de		

financiamento da travessia Barreiro/Montijo a fundos públicos e/ou à Concessão a Privados. (Alteração ao espectro de possíveis Entidades Promotoras do Programa/Projeto RF2 e adequada capacitação financeira do mesmo.		
Benfeitoria nas ligações rodoviárias ao futuro terminal de contentores do Barreiro e Aeroporto do Montijo, prevendo o incremento de tráfego de pessoas e bens, no âmbito do Programa de Acessos Rodoferroviários aos Aeroportos Nacionais (FR2)		
Construção da Terceira Travessia sobre o Tejo, no eixo estratégico Chelas-Barreiro, integrada numa		

visão nacional de desenvolvimento harmonioso da Área Metropolitana de Lisboa, que responda às necessidades das populações e da economia nacional.		
Conclusão do IP8 (Sines – Beja), encerrando a ligação do maior porto nacional a Espanha.		
Construção da variante da N377 à Verdizela para acesso à A33, no âmbito dos planos urbanísticos da Mata de Sesimbra Norte, com comparticipação das entidades promotoras.		
Criação uma variante que ligue o Casal o Sapo à N378 (Nó de Negreiros).		
Estudo de viabilidade técnico-financeira das acessibilidades		

para a ligação entre a Porto de Sesimbra e a rede viária nacional (Variante ao Porto de Sesimbra).		
Remoção dos Passivos Ambientais da Zona Ribeirinha da Moita (Gaio-Rosário), gerados pela atividade industrial pesada da Siderurgia Nacional.		
Requalificação do Nó de ligação da Moita N397 à A33.		
Criação do novo Nó de Ligação da Zona Industrial de Alhos Vedros à A33.		
Duplicação do IC33 Relvas Verdes – Grândola Norte, de 1x1 faixas para 2x2 faixas, permitindo o acesso de e para o Complexo Portuário, Industrial e Logístico de Sines.		
Requalificação da Estrada N253		

(Comporta – Alcácer do Sal), tendente ao reforço da segurança rodoviária.		
Requalificação da Variante entre a N5 e a N120.		
Requalificação do nó de ligação Lousal à IC1, tendente ao reforço da segurança rodoviária deste troço		

Distrito	**Viana do Castelo**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Programa Investimento Portos da Rede Não Core – Porto de Viana do Castelo	Qualificação do potencial exportador do porto de Viana do Castelo, através da melhoria das condições de acesso rodoferroviário e marítimo, bem como de equipamentos essenciais à otimização da eficiência de funcionamento, contribuindo para a promoção da eficiência da operação, destacando-se, nomeadamente, neste âmbito: (a) Ligação Porto de Mar de Viana do Castelo com a zona Industrial de Deocriste/Europac/DS Smith, a construção da Nova Ponte rodoviária sobre o Rio Lima (Ligação Deocriste e Nó de Nogueira A28);	

	(b) Acesso rodoviário ao Vale do Neiva do Nó da A28, em S. Romão do Neiva, e conexão ao Porto de Mar de Viana do Castelo; (c) Porto de Mar de Viana Castelo, rebaixamento dos acessos marítimos e construção do Terminal de Cruzeiros;	
Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) – Fase II	(i) o reforço da integração estratégica de Paredes de Coura no mercado regional de emprego do Alto Minho, através das variantes à EN 302 e EN 303, imprescindíveis para a melhoria das condições de acessibilidades do concelho de Paredes de Coura à A3 e à A28 (e, concomitantemente, à Galiza, através da ligação A3 – Ponte Internacional de Valença do Minho), na perspetiva da atratividade dos parques empresariais de Formariz e Castanheira e das atividades turísticas e de animação; (ii) a concretização do programa de outras ligações chave a Áreas de Acolhimento Empresarial ("Ligação do IC 28 ao Parque Empresarial de Mogueiras", Via de Acesso MinhoPark – Parque Empresarial de Monção, Ligação A3/EN13 à Plataforma Logística de Valença, Melhoria das acessibilidades da A3 e A27 aos Parques Industriais e Empresariais de Calvelo, Gemieira e Queijada/Anais em Ponte de Lima, etc,....); (iii) Acesso rodoviário à zona empresarial do Vale do Neiva do Nó da A28, em S. Romão do Neiva, e conexão ao Porto de Mar de Viana do Castelo;	
Programa de Conectividade Rodoviária e Ferroviária	(i) a "Melhoria da ligação à fronteira da Madalena - Remodelação da atual EN 203 e EN304-1 entre Ponte da Barca e Lindoso" (referenciada enquanto Projeto	

Transfronteiriça	1.2.23 da Proposta de Programa de Execução do PROT Norte Ação – Construção das Restantes Vias do PRN, com a designação “IC28 para Lindoso-Ourense”), contribuindo para o Alto Minho colocar os seus produtos endógenos e industriais a menos de 30 minutos das redes rodoferroviárias principais de ligação a Madrid e ao centro da Europa (nomeadamente, estação de Celanova do TGV da linha Madrid-Galiza e à auto estrada A52); (ii) “Terminar o IC1 até Valença e futuro prolongamento para Monção com ligação à A52 na Galiza, servindo a Plataforma Logística, a futura estação de VA” (cfr Ação/ Projeto 1.2.23 da Proposta de Programa de Execução do PROT Norte), bem como a melhoria da atual EN 101-202, ligação Valença - Monção – Melgaço no âmbito do Plano de Proximidade; (iii) ou a “Ligação de Caminha aos concelhos limítrofes de Rosal ou A Guarda” (incluindo a manutenção das condições de operacionalidade da travessia do Ferryboat); (iv) Programa de Qualificação da Linha do Minho, criando as condições de adaptação quer para a otimização da exploração de diversos serviços públicos e privados (existentes e previstos já para 2020) na linha Corunha – Vigo – Porto, quer para a implementação do futuro corredor atlântico no contexto da Rede Transeuropeia de Transportes.	
Requalificação e Melhoria de Eficiência e Níveis de Serviço na Rede Aeroportuária	Envolvendo a qualificação dos níveis de acesso e de qualidade de serviço do Aeródromo do Alto Minho / Cerval, situado entre Valença e Vila Nova de Cerveira, contribuindo deste modo para reforçar o seu papel estratégico ao nível	

	económico, potenciado pela sua proximidade quer às áreas de acolhimento empresarial, quer a zonas de elevado potencial turístico, quer ainda pela forte ligação à Galiza;	

Distrito	**Vila Real**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Ligação de Chaves a Montalegre	Requalificação da via, assegurando a ligação com a A24;	
IC 26 / Requalificação da ligação de Amarante a Mesão Frio (1ª fase)	Na sua totalidade assegura a ligação da A4 (Amarante) com os territórios de Mesão Frio, Peso da Régua (ambos do Distrito de Vila Real); Lamego, Tarouca, Moimenta da Beira, Sernancelhe (Distrito de Viseu) e Trancoso (Distrito da Guarda). Pela sua dimensão e encargos financeiros, sugere-se a sua divisão em fases, numa solução semelhante à que foi encontrada para o IP3.	
Ligação de Chaves a Valpaços (EN 213)	Requalificação da via na parte que falta executar para completar a sua ligação até à A4. O troço Valpaços -Mirandela já está em plena utilização.	
Ligação de Vila Pouca de Aguiar ao IC 5 (ligação da A7 ao IC5)	Requalificação	
Eletrificação Linha do Douro (Porto – Barca D'Alva) e Ligação Transnacional	Estando já inscrita, nesta versão do PNI 2030, a eletrificação da Linha do Douro até ao Pocinho, convém que a mesma admita a respetiva eletrificação até ao seu verdadeiro términus que é Barca D' Alba, para que possa ligar a La Fuente de San Esteban (Rede Ferroviária Espanhola), constituindo assim a via mais direta de	

	ligação do Porto à Europa. Trata-se de manter em estudo a eletrificação e duplicação desta linha, conjugando os interesses portugueses com os espanhóis. Indicar como projeto em estudo nos Plano de Infraestruturas a desenvolver num espaço temporal de 2020/2030.	

Distrito	**Viseu**	
Designação	**Objetivo/Características do projeto**	**Observações**
Estrada Bigorne (A24) - Resende - Baião		
Conclusão do IC12, ligação A25		
Construção do IC37, Viseu-Seia		
Construção do IC26, Lamego-Tarouca- Moimenta da Beira-Sernancelhe- Trancoso.		
Requalificação da linha do Douro até Barca D´Alva.		
Requalificação da EN222 (Bateiras/Pesqueira)		

Grupo Parlamentar do CDS-PP

Explicação	**Proposta**
Começando pela área metropolitana do Porto, e considerando as suas particularidades, continuam a ser necessárias intervenções ao nível do desenvolvimento da rede de metro por forma a conseguir dar contiguidade a todo um território disperso, mas ao mesmo tempo unido na área metropolitana. Significa isto que só estaremos a criar uma mobilidade para o futuro com a extensão da linha do metro até Vila D'Este (Gaia), uma ligação do centro de Gondomar ao Estádio do Dragão, passando por Valbom, mas servindo também os bairros do Lagarteiro e do Cerco, no Porto, e não esquecendo a extensão do Metro até ao Muro (Trofa). Para que cada vez mais se conduzam os investimentos no sentido da rentabilidade, toda esta intervenção só fará sentido se existir uma rede ferroviária que promova a intermodalidade e a rapidez numa área metropolitana que vai até Arouca e Vale de Cambra, servindo cerca de 1,7 milhões de habitantes.	Seja desenvolvida a rede do Metro do Porto e reforçada a frota de material circulante, de forma a garantir uma ligação a Vila D'Este (Gaia), uma ligação do centro de Gondomar ao Estádio do Dragão, passando por Valbom mas servindo também os bairros do Lagarteiro e do Cerco, no Porto, e não esquecendo a extensão do Metro até ao Muro (Trofa).

Não podemos também esquecer a Linha do Vouga e a sua necessária reabilitação. Esta será uma aposta ganha, na medida em que garantirá o percurso de Oliveira de Azeméis ao centro do Porto de forma rápida e eficaz retirando-se tráfego das estradas que elevam os custos ambientais e que conduzem a tempos de espera inapropriados para uma área metropolitana voltada para a competitividade das empresas e para o desenvolvimento económico do país.	Reabilitação da Linha do Vouga
No caso específico da área metropolitana de Lisboa, só na capital vivem cerca de 550 mil pessoas e existe um parque automóvel de 160 mil veículos, o que resulta numa taxa de motorização aceitável. No entanto, de acordo com dados da Câmara Municipal de Lisboa (CML), o automóvel lidera destacadamente a opção de transporte dos Lisboetas (cerca de metade da população utiliza este modo rodoviário), o que contribuiu para que Lisboa se tenha tornado na cidade mais congestionada da Península Ibérica (Índice de Tráfego Global Anual da TomTom). Os Lisboetas perdem, em média, 40 minutos por dia no trânsito (o que representa 36% de tempo	Seja concretizado o plano de expansão do Metro de Lisboa até zonas sem alternativas eficientes de transporte coletivo e com elevado fluxo diário de automóveis. Em termos de prioridades de ação, propomos iniciar a expansão para a zona ocidental até Algés, zona limítrofe do concelho de Oeiras com Lisboa, escoando os passageiros (atuais utilizadores da A5 e EN6) para o centro da cidade através da expansão da linha vermelha. Este circuito, entre Algés e S. Sebastião, incluirá a construção das estações de Campolide (tornando-a num *hub* intermodal, ligando o metro ao eixo ferroviário Norte/Sul), Amoreiras, Campo de Ourique, Alcântara-Terra,

superior ao apropriado). Apesar das inúmeras declarações de intenção de sucessivos executivos camarários, o transporte rodoviário individual (especificamente o automóvel) tem vindo a ganhar quota de utilização ao transporte coletivo. O automóvel privado é especialmente dominante durante as horas de vazio (reduzida procura), enquanto o autocarro e o metro apresentam uma taxa de utilização estável (20%) durante o dia, com a exceção do período em que não oferecem serviços (durante a madrugada) e que, com efeito, são substituídos pelo táxi. De acordo com dados da OCDE, o atual perfil de mobilidade em Lisboa gera um excessivo consumo de energia e de emissões de CO2, em parte devido à reduzida taxa de ocupação média (diária) do modo rodoviário: 1,2 passageiros por automóvel e 16,2% de ocupação para o autocarro. Ao mesmo tempo, gera-se um ciclo não virtuoso: o uso excessivo do automóvel conduz a uma utilização insuficiente do transporte coletivo, o que, por sua vez, redunda numa oferta com baixa frequência e tempos de viagem longos.	Santo Amaro, Ajuda e Belém. No que diz respeito ao fluxo de automóveis com origem no IC19 e IC16, deverá ser empreendida a expansão da linha verde, para ligar a estação de Telheiras à estação da Pontinha (incluindo as estações de Fernando Namora, Senhora da Luz e Padre Cruz), e a derivação da linha azul até à estação de Benfica (passando pela estação do Uruguai). Por outro lado, deve ser realizado o fecho do circuito Ocidente-Oriente, através do desenvolvimento da linha vermelha, de forma a interligar a estação do Aeroporto à estação do Campo Grande. Nestes pontos de elevado fluxo de entrada de automóveis em Lisboa (Benfica, Algés/Belém e Oriente/Moscavide), deverão ser desenvolvidos parques de estacionamento com capacidade suficiente para promover o serviço "*park & ride*" (estacionamento e transporte coletivo). Desta forma prevê-se uma redução considerável do congestionamento na 2ª circular e nas vias principais da cidade, associada a uma oferta mais ampla e intermodal dos transportes coletivos.

A utilização massiva do automóvel é ainda mais pungente quando se analisa o fluxo diário bidirecional de veículos (para dentro e fora de Lisboa). Considerando as principais vias de comunicação rodoviária na área metropolitana de Lisboa (incluindo as duas pontes sobre o rio Tejo), a cidade em 2015 observava um fluxo diário superior a 711 mil veículos.	
Prova de que há uma utilização continua e crescente do automóvel é o que se passou com a Linha de Cascais que perdeu nos últimos 20 anos mais de 20 milhões de passageiros/ano, enquanto o número de veículos que circula na A5 cresceu quase proporcionalmente. A somar a estes dados temos as queixas crescentes dos utilizadores desta ferrovia que é a única da nossa rede ferroviária a funcionar com uma tensão diferente. Como é sabido, o adiamento sucessivo, por parte do Governo atual, em investir e renovar a linha ferroviária entre Cascais e Lisboa, contrariamente aos compromissos assumidos e consagrados no PETI 3+, constitui não só um risco grave, do ponto de vista da segurança do	Seja encontrada uma solução para a Linha de Cascais, em diálogo com os municípios servidos, através de fontes de investimento nacionais e internacionais, nomeadamente através do recurso a fundos comunitários. Esta continua a ser uma das mais importantes interligações da área metropolitana de Lisboa, que tem perdido um número muito significativo de passageiros, ano após ano, com a utilização em alternativa do transporte individual. Para além do investimento na reformulação da linha de Cascais, para que sejam ultrapassados os atuais constrangimentos associados sobretudo ao facto de esta ser uma linha isolada do ponto de vista da tecnologia usada, é necessário investimento em material

mais de 20 milhões de passageiros, tendo em conta a descontinuação e caducidade do material circulante, como representa um entrave à mobilidade em três dos maiores Concelhos do país – Lisboa, Oeiras e Cascais.	circulante e nas estações. Em todo o caso, é de articular esta intervenção em conjunto com a expansão do metro até Algés.
No que diz respeito a Coimbra e às suas necessidades de mobilidade se torna importante fazer justiça. Esta é uma área diferente das anteriores e considerando os planos anunciados pelo Governo para o combate às assimetrias regionais, custa a crer que foi também um Governo do Partido Socialista que promoveu o caos nas ligações de Coimbra a Miranda do Corvo e à Lousã. O Sistema de Mobilidade do Mondego surgiu com o objetivo de retomar uma ligação interrompida há muitos anos, entre Coimbra B e Serpins, através de um modo de transporte - o "tram-train" -, de características compatíveis com a circulação em meio urbano e suburbano. Desde o início de 2010 que estavam em curso duas empreitadas entre Serpins (Lousã) e Alto de São João (Coimbra), no âmbito do Sistema de Mobilidade do Mondego. Do ponto de vista do	Seja concretizado o projeto do Metro do Mondego, através da solução tecnológica que ofereça a melhor relação benefício-custo.

investimento, é por todos aceite que os sistemas ferroviários ligeiros são hoje amplamente reconhecidos como soluções de transporte cómodas e seguras para os utentes e que contribuem para a melhoria da qualidade do ambiente urbano e para o aumento da eficiência energética do sistema de transportes.	
É fundamental que algumas ligações ferroviárias sejam asseguradas de forma convicta pelo país, na medida em que contribuem para o desenvolvimento sustentado da nossa economia que, com melhoras acessibilidades, aumenta a competitividade dos produtos que são dirigidos para a exportação. Desse ponto de vista e regressando até ao documento que deu origem ao PETI 3+, Investimentos de Elevado Valor Acrescentado, é necessário que se concretize, tal como estava anteriormente programado, o troço ferroviário entre Sines e Badajoz e o eixo ferroviário que liga o Porto de Aveiro a Salamanca. É fundamental para melhorar a competitividade das empresas e para dar dimensão aos portos ali existentes.	Seja concretizado de forma célere o corredor ferroviário internacional sul que visa assegurar a ligação ferroviária entre o sul de Portugal e a Europa, viabilizando a existência de um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, permitindo a articulação entre os Portos do Sul e a fronteira do Caia.
O desenvolvimento do eixo Aveiro-	Seja desenvolvida a ferrovia no eixo que

Salamanca é de tal forma imprescindível que, com a inclusão de Viseu e Guarda no trajeto, contribui de forma indiscutível para o desenvolvimento de toda uma região de densidade populacional baixa. Para esta região é fundamental o estímulo financeiro dos agentes governamentais por forma a inverter uma tendência que acabará por "matar" o interior: sem empregos torna-se incapaz de manter as pessoas a habitar nas suas terras.	liga Aveiro a Salamanca, não esquecendo a necessária valorização das cidades de Viseu e Guarda com importantes polos industriais que podem beneficiar desta ligação, tendo em consideração que ao longo das últimas décadas, nas várias infraestruturas de transporte, se verificam ainda alguns constrangimentos, sobretudo ao nível da capacidade de transporte de mercadorias e existindo ainda lacunas na integração numa plataforma logística de dimensão internacional, tanto ao nível terrestre como marítimo, que permita às empresas portuguesas ter acesso aos mercados internacionais sem desvantagens.
As populações continuam assim a assistir a frequentes supressões, que por vezes dão origem à substituição do comboio por autocarros, e à falta de informação aos passageiros sobre os horários dos comboios. Esta situação tem vindo a agravar-se já que este ano foram deslocalizadas para a Linha do Douro as composições '592', que serviam os comboios inter-regionais entre Caldas da Rainha e Coimbra.	Seja realizada uma análise aprofundada, tendo até em consideração o que se passou na mais recente cimeira entre os Parlamentos de Portugal e Espanha, sobre o futuro da Linha do Douro, que teve em tempos uma importância acrescida no desenvolvimento económico e social de toda a região ribeirinha do Douro, mas que ao longo dos últimos anos tem vindo a perder importância.

A Linha do Douro é, aliás, representativa não só da degradação a que chegaram os transportes em algumas terras do interior mais profundo, mas também da incapacidade de adaptação a um turismo que cresce, mas que não consegue ser encaminhado para lugares nos quais contribuiria para a inversão da tendência demográfica a que temos assistido no interior profundo. A Linha do Douro tem mais de 130 anos e é um marco para o território que, com a geografia difícil que o caracteriza, permite a mobilidade de muitos cidadãos.	
No plano dos investimentos rodoviários, é necessário garantir que a ligação rodoviária entre Coimbra e Viseu é conseguida. A chamada "Via dos Duques" é fundamental para que haja interligação entre uma série de regiões do interior que a passo vão desenvolvendo parques industriais que, sem ligações viárias, ficam obsoletos contribuindo para uma desertificação de pessoas mas também de recursos financeiros. Uma estratégia de mobilidade para o país tem que consagrar os lugares onde há uma estagnação do desenvolvimento em virtude da falta de acessibilidades.	Seja iniciada a ligação rodoviária entre Viseu e Coimbra (a chamada "Via dos Duques"), bem como a construção das estradas complementares. Tem ainda que ser iniciada a construção do IC26, infraestruturas fundamentais para o desenvolvimento industrial do interior do país.

Também no distrito de Setúbal, é inadiável a reparação do troço do IC-1, que liga Alcácer do Sal a Grândola, cujo estado de degradação continua a provocar constrangimentos graves ao tráfego rodoviário e à mobilidade das pessoas, colocando em causa a segurança e qualidade de vida dos próprios automobilistas. Nesse sentido, o CDS-PP tomou boa nota do compromisso assumido pelo Governo em solucionar este problema, o que até ao momento não se verificou, e, no nosso entender, é absolutamente urgente. Para além disso, o desenvolvimento económico da região tem muito a ganhar com o movimento rodoviário nessa estrada, não só porque o IC-1 faz a ligação do centro do país ao Porto de Sines, cujo desempenho tem beneficiado e consolidado a posição de Portugal no comércio internacional e na interação com novos mercados, mas também porque o IC-1 representa um eixo indispensável no acesso ao litoral alentejano como destino turístico.	Prossiga e reforce a requalificação do IC-1, garantindo a restituição das condições de segurança na circulação rodoviária.
Referir vias que podem contribuir para o desenvolvimento económico e social com forte impacto, é por vezes referir	Garanta a intervenção programada no PETI3+ para o IC35, promovendo assim melhores condições de mobilidade para

pequenas intervenções como o IC 35 entre Penafiel e Entre-os-Rios: via que se estende ao longo de apenas 14 quilómetros, mas que beneficiaria as populações de Penafiel, Marco de Canavezes, Castelo de Paiva e Cinfães.	as populações dos concelhos de Penafiel, Marco de Canavezes, Castelo de Paiva e Cinfães.
Noutra região, o Plano de Investimentos Ferrovia 2020 prevê um investimento de 106,8 M€ em obras de modernização na Linha do Oeste, segundo o que está especificado no documento disponibilizado *online* pelo Governo, incluindo a eletrificação e intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações e a criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento para comboios de 750 m. Destes 106,8 M€, 74,1 M€ correspondem à comparticipação candidatada ao Portugal 2020.	Sejam concretizados os investimentos apresentados no "Plano de investimentos em infraestruturas - Ferrovia 2020", dando especial urgência à modernização e eletrificação da Linha do Oeste (tendo em vista o exposto pelo CDS no Projeto de Resolução N.º 878/XIII-2.ª). Ademais, o CDS recomenda a requalificação e modernização da Linha do Vouga, ligando-a à Linha do Norte (em Espinho), incluindo-a no Plano de Investimentos Ferroviários 2016-2020, atendendo aos motivos expostos no Projeto de Resolução n.º 626/XIII/2.ª apresentado pelo CDS.